

# Corsarios y piratas ingleses y holandeses en el Sureste español durante el reinado de Felipe III (1598-1621)

## *English and Dutch corsairs and pirates in the South-East of Spain during the reign of Philip III (1598-1621)*

Francisco VELASCO HERNÁNDEZ  
*Universidad de Murcia*

### **Resumen:**

En las primeras décadas del siglo XVII, y al calor del próspero comercio y la intensa circulación de embarcaciones mercantes en los puertos de Alicante y Cartagena, acudieron diferentes piratas de los países protestantes del Atlántico, una vez concluidas por éstos paces o treguas con España. Fueron militares reconvertidos en piratas, como los ingleses John Ward, Henry Mainwaring, Robert Walsingham y Peter Easton, o el famoso corsario flamenco Simon de Danser al que acompañaron algunos compatriotas suyos como Salomo de Veenboer y Jan Janszoon, los cuales entraron en connivencia con los corsarios de Argel y Túnez, formado escuadras mixtas o aliadas que hicieron mucho daño a la actividad mercantil desplegada desde el Sureste español, sin que encontraran la adecuada réplica por parte española.

**Palabras clave:** piratería inglesa y holandesa; Sureste español; Felipe III; siglo XVII.

### **Abstract:**

In the first decades of the 17th century, and due to the prosperous trade and the intensive traffic of merchant ships in the ports of Alicante and Cartagena, different pirates of the Protestant countries of the Atlantic came, once they had signed a peace agreement or agreed to a truce with Spain. They were military men who became pirates, such as the English John Ward, Henry Mainwaring, Robert Walsingham and Peter Easton, or the well-known Flemish corsair Simon de Danser, whom some compatriots such as Salomo de Veenboer and Jan Janszoon accompanied. These acted in connivance with the corsairs from Algiers and Tunisia, forming mixed or allied squads that had an adverse effect on the commercial activity displayed by the South-East of Spain. However, they did not find a suitable reply on the Spanish part.

**Keywords:** English and Dutch piracy; Spanish South-East; Philip III; 17<sup>th</sup> century.

## **1. Corsarios, piratas y renegados anglo-holandeses en el Mediterráneo suroccidental**

La piratería o bandolerismo marítimo es un fenómeno casi tan antiguo como la propia navegación. En el Mediterráneo, en cuestión, puede rastrearse su origen tanto en la Grecia arcaica como en el Egipto invadido por los Pueblos del Mar. Con las civilizaciones griega y romana la piratería mediterránea no sólo creció sino que incluso llegó a su máximo esplendor; pujanza que se mantuvo en la Edad Media con las incursiones de vikingos, sarracenos y cristianos ibéricos e italianos.

Era un modo de vida bien conocido en todas las orillas del Mediterráneo, cuya esencia se basaba en el robo de naves y en el saqueo de pueblos costeros. Bien distinto era el corsarismo, más relacionado con la “guerra sucia” en el mar que con el hurto propiamente dicho, aunque participara de ambos. Para ser corsario era necesaria una “patente de corso”, un documento legal que el rey -o su delegado- otorgaba a un armador o a un marino particular y que le facultaba para atacar a otros navíos o poblaciones litorales, aunque a cambio debía de abonar una parte de los beneficios, cuya cantidad variaba de unos estados a otros.

Durante siglos, la piratería en el Mediterráneo fue una actividad casi exclusiva de sus habitantes, con la excepción comentada de los vikingos. Sin embargo, a finales del XVI se incorporan a ese jugoso negocio gentes procedentes de la Europa atlántica, que siguieron de alguna forma la estela de portugueses y vascos en los últimos tiempos medievales<sup>1</sup>. Eran antiguos corsarios con patente que se convirtieron en piratas una vez finalizadas las guerras entre las potencias navales de Inglaterra, Holanda y España.

Con todo, la fina línea que separa la piratería del corsarismo es aún más estrecha, si cabe, en el Mediterráneo, sobre todo si la insertamos en el complejo mundo de las regencias berberiscas y sus relaciones con los forajidos llegados de países cristianos. En teoría, esos piratas europeos se habrían convertido en corsarios al servicio de los *beylerbeys* berberiscos una vez acogidos en los puertos del Magreb - que se convirtieron en sus bases de operaciones- y pactada la entrega de una parte del botín capturado a las autoridades musulmanas. Sin embargo, la realidad de los hechos nos demuestra otra cosa bien distinta: los grandes piratas anglo-holandeses, como Danser, Ward, Mainwaring, Easton, De Veenboer o Janszoon, actuaron casi siempre de forma independiente y autónoma, y esta “autonomía” les creó no pocos problemas con los gobernadores berberiscos. John Ward, por ejemplo, no fue admitido en Argel y tuvo que trasladarse a Túnez y Bizerta; Danser fue ejecutado cruelmente en Argel cuando realizaba una misión diplomática en nombre del rey de Francia; e igualmente Jas Janszoon tuvo que abandonar Argel y trasladarse a Salé al ver debilitada su posición tras la muerte de su jefe De Veenboer. Además, todo parece indicar que no fueron aceptados como miembros de la famosa “taifa de arráeces” de Argel, que, como sabemos, reunía a lo más granado de los corsarios berberiscos.

Es por ello que dudamos a la hora de clasificarlos metodológicamente como piratas o corsarios, pues no está totalmente claro su status profesional y político. Personalmente prefiero, con Michel Fontenay, englobarles en ese tipo de violencia específicamente mediterránea que se practicaba tanto entre los cristianos como

---

<sup>1</sup> FERRER I MALLOL, María Teresa, “Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)”, en *Itas Memoria*, nº 5 (2006), pp. 95-110 y ADAO DA FONSECA, Luis, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978.

entre los musulmanes bajo pretexto de “guerra santa” y del que aquellos obtuvieron crecidos beneficios<sup>2</sup>.

Sea como fuere, lo que si es seguro es que el hecho de renegar -con la consiguiente circuncisión- favorecía de forma definitiva su aceptación como corsarios musulmanes, al tiempo que facilitaba su promoción social y política. Justamente esto fue lo que hicieron John Ward (convirtiéndose en Yusuf Reis), De Veenboer (Sulayman Reis), Jas Janszoon (Murat Reis) u otros muchos corsarios de segunda fila que antes actuaron como piratas o delincuentes de mar; si bien hubo otros tantos, como Henry Mainwaring, Robert Walsingham o Peter Easton, que se mantuvieron fieles a su confesión protestante<sup>3</sup>.

## 2. Las treguas con Inglaterra y Holanda y el ejercicio de la piratería libre en el Mediterráneo

El último tercio del siglo XVI constituye la época dorada del enfrentamiento hispano-anglo-holandés, con hitos importantes como la actividad de los corsarios John Hawkins y Francis Drake contra la flota de Indias, los ataques ingleses a Cádiz (1587 y 1596), Lisboa (1589) y La Coruña (1589), con su réplica española en la fracasada expedición de la Armada Invencible (1588), y el enfrentamiento con la armada holandesa estimulado por el estatúder Mauricio de Nassau.

Estas largas guerras, que se inician en el caso inglés en 1559 –y en 1568 en el holandés–, estaban sangrando económicamente a sus contendientes; de ahí que se resolviera concertar diferentes paces entre ellos, sobre todo una vez que Francia y España habían hecho lo propio en Vervins en 1598. Inglaterra fue la primera en firmarla en 1604, y a ella siguió la conocida como “Tregua de los Doce Años” con Holanda (1609-21); en ambas, tanto Inglaterra como Holanda, obtuvieron importantes ventajas comerciales, pero, a cambio, España pudo detener el enorme deterioro de su Hacienda. Este período, que la historiografía denomina *Pax Hispánica*, puso fin a varias décadas de guerra, por lo que los soldados y marinos de ambas partes fueron licenciados. Pero muchos de estos últimos se negaron a retirarse y, aprovechando sus conocimientos náuticos, comenzaron a ejercitar por su propia cuenta la piratería, aún a riesgo de ser considerados como delincuentes. Incluso las

<sup>2</sup> FONTENAY, Michel, “Los fenómenos corsarios en la periferización del Mediterráneo en el siglo XVII”, en *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (S. XII-XIX)*, Murcia, 1986, p. 116. Sobre esta problemática conceptual y jurídica y sobre la evolución que en la historiografía ha supuesto este fenómeno en las últimas décadas, véase: BARRIO GOZALO, Maximiliano, “El corso y cautiverio en tiempos de Cervantes”, en *Investigaciones Históricas*, nº 26 (2006), pp. 81-84.

<sup>3</sup> Teniendo en cuenta esta dificultad, entenderemos por piratas aquellos forajidos ingleses y holandeses que no renegaron de su religión protestante y actuaron de forma más o menos independiente en el Mediterráneo, mientras que otorgaremos el status de corsario berberisco a los que renegaron convirtiéndose al Islam (Ward, De Veenboer, Jas Janszoon, etc.).

patentes de corso otorgadas en otro tiempo por la reina Isabel o por el estatúder Mauricio de Nassau les fueron también requisadas para no desairar a España. A partir de entonces los corsarios dejaban de serlo para convertirse en simples piratas, sin patria que los acogiese, excepto por otros nidos de corsarios ya consolidados, como Argel, Túnez, Bizerta, Salé o La Mámora, en la costa africana<sup>4</sup>.

Pero la piratería inglesa y holandesa y su colaboración con los corsarios berberiscos ya se había iniciado con anterioridad a la firma de estas paces. Fue precisamente a finales del siglo XVI cuando los ingleses y holandeses comenzaron a ejercerla en la zona del mar de Alborán. Según Beatriz Alonso, la piratería de estas dos naciones en el litoral marroquí se inicia en el caso inglés después de la derrota de la Armada Invencible y en el caso holandés tras la unión de Portugal con España, coincidiendo prácticamente ambas en el tiempo. De hecho, en 1593 ya existía una colaboración estrecha entre el gobernador de Argel y los piratas ingleses, a los cuales pagaba 35 ducados por cada uno de los cristianos que capturaban en las costas del sureste español<sup>5</sup>. Cinco años después, en 1598, observamos cómo en Almería fue capturado el galeón “Ragnina”, que iba hacia Cádiz con trigo y cebada de Orán, por ocho navíos ingleses que lo llevaron a Inglaterra con su capitán y algunos marineros, dejando al resto de la tripulación en el cabo de San Vicente<sup>6</sup>. Las costas mediterráneas españolas fueron, por tanto, las primeras afectadas por la actividad de los piratas protestantes, pero su afán depredador no tardó en extenderse a otros espacios litorales con gran actividad económica, como el caso del italiano<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> La presencia anglo-holandesa en los puertos del Magreb ha generado una abundante bibliografía entre la que destaca: MATAR, Nabil, *Britain and Barbary, 1589-1689*, Florida, 2006; LLOYD, Christopher, *English corsairs on the Barbary coast*, London, 1981; KRIEKEN, Gérard van, *Corsaires et marchands: les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*, Saint-Denis, 2002; GROOTH, A.H., “Ottoman north Africa and the Dutch republic in the Seventeenth and Eighteenth centuries”, en *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, nº 39 (1985), pp. 131-147; MAZIANE, Leïla, “Entre Salé et les Provinces-Unies au XVIIe siècle, une complicité haute en couleur”, en *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Un revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Córdoba, 2002, pp. 257-267.

<sup>5</sup> ALONSO ACERO, Beatriz, “Entre el Mediterráneo y el Atlántico: corso europeo y corso turco-berberisco en el siglo de los Felipes”, en *V Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional "Canarias y el Atlántico, 1580-1648"*, pp. 172-173.

<sup>6</sup> Archivo General de Simancas -A.G.S.-, Guerra y Marina -G.M.-, legº 516, nº 82.

<sup>7</sup> La presión del corso sobre el litoral italiano en los siglos XVI y XVII ha sido objeto de numerosos estudios en las últimas décadas, entre los que podemos destacar: MAFRICI, Mirella V., *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (1500-1734)*, Napoli, 1995; BIAGIONI, M., *I corsari barbareschi contro Genova e il Levante ligure*, La Spezia, 2001; BONAFFINI, Giuseppe, *La Sicilia e i barbareschi. Incursioni corsare e riscatto degli schiavi 1570-1606*, Palermo, 1983; FEDOZZI, G., *La pirateria in Liguria: i corsari turchi e barbareschi*, Imperia, 1988; RUSSO, Flavio, *Guerra di corsa: ragguaglio storico sulle principali incursioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il XVI ed il XIX secolo*, Roma, 1998; SIMBULA, Pinuccia F., *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, 1993; TENENTI, Alberto, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari, 1961; también los diferentes artículos publicados en “Contra Moros y Turcos. Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona di Spagna in Età Moderna”, *Atti del Convegno Internazionale di Studi*, Cagliari 2008.

### 3. El Sureste español: foco de comercio y objetivo de la piratería

Desde los últimos tiempos medievales comienza a reivindicarse económicamente un espacio marítimo hasta entonces adormecido: el Sureste español. Un hecho que le favoreció notablemente fue la decadencia comercial de algunas de las áreas tradicionales, como las ferias castellanas (en declive desde 1560) o el arco cantábrico (muy afectado por las guerras con ingleses y holandeses), que ofrecerá, por el contrario, importantes compensaciones en el Mediterráneo peninsular con la revitalización de antiguos puertos, como Málaga, Cartagena y Alicante, los cuales ofrecen desde mediados del siglo XVI unos comportamientos mercantiles muy dinámicos que atraen hacia sí un importante flujo comercial y el interés de la burguesía mercantil europea<sup>8</sup>.

El Sureste español ofrecía al capitalismo europeo una excelente rentabilidad que obtenía con la combinación de las funciones portuarias de Alicante y Cartagena (fletes más baratos, reducción de costes en el transporte por tierra, fácil salida de la producción interior castellana y valenciana). De hecho, los mercaderes genoveses, marselleses o bretones vivían a caballo entre estos dos puertos, jugando en su beneficio con las condiciones fiscales de uno y otro y aprovechando la oferta productiva similar de ambas ciudades y comarcas (barrilla, sosa, esparto, alumbres, sal, jabón, bizcocho) así como la salida por sus puertos de producciones exógenas del interior castellano o valenciano (lana, seda, paños, trigo, etc.).

El tráfico de naves mercantes en el litoral del Sureste era, por lo tanto, ciertamente intenso. De hecho, en el puerto de Cartagena se registraron en los años comprendidos entre 1604 y 1617 la entrada de más de 300 naves al año, con un máximo contabilizado en el período 1605-1606 en el que recalaron 412 embarcaciones; embarcaciones que si en un principio eran mayoritariamente mediterráneas, con su clásico aparejo latino (saetías, tartanas, fragatas, etc.), pronto fueron igualadas e incluso superadas por las naves atlánticas (navíos, urcas, polacras, etc.), cuya llegada masiva estuvo muy relacionada con las malas cosechas de cereales que se dieron en la cuenca mediterránea y que fueron paliadas entonces con los suministros procedentes del Atlántico<sup>9</sup>. Y, como es fácil de imaginar, la estela de estos grandes y ricos navíos mercantes fue seguida sin demora por los incipientes piratas ingleses y holandeses, atraídos por un negocio tan lucrativo como este que se abría a sus ojos. No hay nada más que contemplar lo que seña-

<sup>8</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco, "El auge económico de Cartagena y la revitalización del Sureste español en los siglos XVI y XVII", en *Hispania*, LXV/2, nº 220 (2005), pp. 485-514; MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico, "La actividad comercial de Alicante y Cartagena: similitudes, diferencias y comunidades mercantiles (1643-1660)", en *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 20 (2007), pp. 95-119.

<sup>9</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco, *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Murcia, 2001, pp. 88-93.

lan en reiteradas ocasiones algunas actas capitulares del concejo cartagenero, como la siguiente, para cerciorarse de ello:

“La çiudad dixo que atento que del cauo Martín al cauo de Gata andan muchos navíos de turcos corsarios que an hecho presa en muchos nabíos que pasaban a esta çiudad y otras partes de la costa con muchas mercaderías; y porque otros años acostumbran a benir a este puerto muchos navíos con mercaderías que respecto de los dichos años ha cesado el trato y comercio en esta çiudad por tener avisos de que [andan] en esta dicha costa los dichos enemigos, acordaron se dé cuenta a Su Magd de lo susodicho y se le suplique ponga en esto el remedio que más conbenga a su serviçio”<sup>10</sup>.

El contenido de este acta capitular no exageraba en absoluto la situación de inseguridad que reinaba en el litoral, así como la brutal agresión que sufría el tráfico de embarcaciones mercantes en las costas del Sureste. A nivel global, el historiador Moulay Belhamisi, apoyándose en informes oficiales, aporta unas cifras que resultan escalofriantes: más de 800 embarcaciones apresadas entre 1613 y 1621 por los argelinos y sus aliados ingleses y holandeses (447 holandesas, 193 francesas, 120 españolas, 60 inglesas y 56 alemanas) en las costas del Mediterráneo occidental y en el Atlántico más próximo<sup>11</sup>. El número es, desde luego, elevadísimo, y estamos seguros de que una parte nada desdeñable de estas capturas debieron realizarse en aguas del Sureste o, en un sentido más amplio, en lo que Fernand Braudel denominó “la Mancha Mediterránea”, ese espacio geográfico acotado por estrecho de Gibraltar, Valencia y Argel, una especie de cuello de botella que habían de atravesar todas aquellas naves mercantes que traficaban con los puertos mediterráneos<sup>12</sup>.

Fue tal la presión sobre los principales puertos del Sureste (Alicante y Cartagena), que en más de una ocasión quedaron bloqueados durante varios meses por escuadras corsarias, lo que se traducía automáticamente en desabastecimiento, subida desmesurada de los precios de los artículos y miedo por parte de las embarcaciones mercantes a salir o acercarse a ellos<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Archivo Municipal de Cartagena -A.M.Ct.-, actas capitulares 1613-1614, fol. 226.

<sup>11</sup> BELHAMISSI, Moulay, *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, Argel, 1996, vol. II, p. 81. También se recogen detalles aislados sobre la potencia naval argelina en: ABUN-NASR, Jamil M., *A History of the Maghrib in the Islamic Period*, Cambridge, 1987. En el caso de Túnez es imprescindible el trabajo de BOUBKAER, Sadok, *La Regence de Tunis au XVIIe siècle, ses relations avec les ports de L'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Toulouse, 1978; y SEBAG, Paul, *Tunis au XVIIe siècle. Une cité barbaresques au temps de la course*, Paris, 1989.

<sup>12</sup> Sobre el contexto general de esta presión corsaria en los reinos de Valencia y Murcia, véase: PARDO MOLERO, Juan Francisco y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, “Una Monarquía, dos reinos y un mar. La defensa de los reinos de Valencia y Murcia en los siglos XVI y XVII”, *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Tomo II, Palermo, 2007, pp. 429-466.

<sup>13</sup> En octubre de 1618, por ejemplo, una escuadra corsaria de 26 navíos redondos bloqueaba totalmente la entrada al puerto de Cartagena, de tal forma que ésta “se be sitiada por la mar y que por ella no le puede entrar vastimento ninguno, y aún éste sería el menor daño si el enemigo entendiese la flaqueza que ay de gente en la tierra...” (A.G.S., G.M., legº 837).

#### 4. Piratas y corsarios ingleses en el Sureste: John Ward y otros

A pesar de los trágicos ataques de Drake y Essex a Cádiz en 1587 y 1596, las ciudades mediterráneas españolas parecían vivir confiadas en la dificultad que para las flotas suponía atravesar el peligroso estrecho de Gibraltar. Sin embargo, tanto los ingleses como los holandeses, habían aprendido ya a surcar sus aguas en los momentos más propicios del año, cuando las corrientes marinas no eran tan intensas. Precisamente en el año 1591 se produjo en Cartagena una fuerte alarma tras divisarse en sus proximidades una escuadra británica de más de 20 naves, casi con toda seguridad corsarias<sup>14</sup>; alarmas que se repitieron en junio de 1598 y mayo de 1599 cuando se supo de la presencia de la armada inglesa en las costas mediterráneas. Pero nada de eso pudo compararse al susto provocado en abril de 1602 por de 62 navíos ingleses de alto bordo que se pasearon frente a su espacio litoral, dando lugar a un enorme rebato, de gran repercusión en la ciudad y en el reino de Murcia<sup>15</sup>.

Dos años después, en 1604, llegó por fin la deseada paz con Inglaterra. Con ella, el corso inglés desaparecía oficialmente, y, por tanto, dejaba de estar apoyado por su Corona. Pero no todos los capitanes de buques ingleses siguieron las órdenes dictadas por el nuevo monarca Jacobo I. Algunos, por el contrario, decidieron actuar por su cuenta.

El más destacado de estos excapitanes ingleses, reconvertido en pirata a comienzos del siglo XVII, es sin duda John Ward, también conocido como Jack Ward. Había nacido en Kent, en el sudeste de Inglaterra, y se empleó desde joven en las labores de pesca. Tras la fallida invasión de Inglaterra por la “Armada Invencible” en 1588, halló trabajo como corsario y se dedicó a saquear las embarcaciones españolas con licencia de la reina Isabel I. Pero tras la paz con España en 1604, el rey Jacobo I le prohibió el ejercicio del corso y le retiró, al igual que a otros, la patente correspondiente. En 1603, cuando servía a bordo de la *Royal Navy* en la flota del Canal, desertó junto a otros treinta compañeros, robando una pequeña embarcación de 25 toneladas con la que se apoderaron de otra superior, la “Violeta”, que al parecer llevaba el tesoro de los refugiados católicos ingleses, así como de otra nave francesa de mayor tamaño<sup>16</sup>.

La venta de este botín les permitió adquirir un navío de 32 cañones con el cual se adentraron en el Mediterráneo y comenzaron a atacar a los buques mercantes que

<sup>14</sup> Se trataba de dos escuadras que permanecieron fondeadas tres días frente a la torre del Estacio (La Manga). Al parecer, habían sido divisadas días antes por siete galeras de España en el cabo de Gata, tras haber amenazado Vélez-Málaga y Torremolinos (A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 321, n<sup>o</sup> 216 y 246).

<sup>15</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1598-1602, cabildos 18-IV-1602 y 25-IV-1602. El marqués de los Vélez había pedido a la capital murciana un socorro de 300 hombres de a pie y 80 caballos, pero ésta tardó más de cuatro días en enviarlos (Archivo Municipal de Murcia -A.M.Mu-, Ac. Caps. 1601-02, cabildo 21-4-1602).

<sup>16</sup> EARLE, Peter, *The Pirate Wars*, New York, 2005, p. 28.

encontraban a su paso; navíos italianos, franceses, españoles y holandeses fueron sus víctimas preferidas.

En 1605 consiguió en el puerto de Salé (Marruecos) que varios piratas expertos, de origen inglés y holandés, como Richard Bishop y Anthony Jonson, se unieran a su tropa y formaran así una temida escuadra pirata que se especializó en atacar a los barcos que merodeaban en las aguas próximas al estrecho de Gibraltar. Entre 1603 y 1606 se granjeó una merecida fama de pirata apresando un buen número de buques mercantes en esta zona. Ello le sirvió de pretexto para intentar ganarse la confianza de los gobernantes berberiscos y buscar un puerto seguro en el que refugiarse. Argel fue el lugar elegido. De ahí que en 1606 solicitara licencia al bey para instalarse en él, tal como había hecho el holandés Simón Danser. Sin embargo, no fue bien acogido, por lo que tuvo que emigrar a Túnez, donde sí fue admitido por su gobernador, Utmán Dey, aunque a cambio de pagarle la quinta parte de todo lo que capturase<sup>17</sup>.

En el año 1607 obtiene uno de los éxitos más fulgurantes de su carrera al capturar un poderoso navío veneciano, la “Reniera e Sorderina”, de unas 1.500 salmas, cargado de ricas mercancías y cuyo valor fue estimado en 500.000 escudos. Este navío se convirtió en su buque insignia, con el que se especializó en atacar a los mercantes que circulaban por el Adriático, causándole graves perjuicios a los venecianos, los cuales intentaron capturarlo con sus galeras. Consiguió escapar con cierta dificultad, pues sus naves quedaron reducidas a tres (llegó a tener hasta ocho). De ahí que posiblemente decidiera cambiar de escenario y trasladarse al Sureste español.

Y es aquí donde comenzamos a tener constancia de su paso por estas costas. A comienzos de 1608 ya se tenía en Cartagena un conocimiento certero de la actividad de John Ward en las aguas del Sureste español. Precisamente a mediados de febrero los oficiales de la Proveeduría de Armadas informaban al Consejo de Guerra sobre un pirata inglés que se había recogido en el puerto de Bizerta, desde donde “sale con un nauio muy grueso redondo, muy artillado y con muchos turcos y algunos yngleses que en él tiene y que hazen mucho daño a todas [las] naçiones y a los mismos yngleses; desto ay mucha notiçia en todos los nauios que nabegan por estos mares”<sup>18</sup>. Añadían que en los días pasados se había comentado en Cartagena que ese corsario había estado a 30 leguas de allí con aquel navío y otros dos pequeños de su conserva, pero que no lo podían certificar con toda seguridad.

Quien si estaba bien informado de la actividad de los capitanes Ward y Danser era el regidor cartagenero, Julián Launay, que en una carta escrita al marqués de los Vélez el 12 de mayo le ilustraba con todo detalle sobre ellos y sus escuadras<sup>19</sup>. La citada carta había sido redactada en respuesta a otra que le había remitido el marqués pidiéndole que saliese a combatir con uno o dos navíos suyos contra los corsa-

<sup>17</sup> BAK, Greg, *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*. Stroud, 2006, pp. 66-68 y 71-72.

<sup>18</sup> A.G.S., G. M., leg<sup>o</sup> 706, n<sup>o</sup> 261.

<sup>19</sup> A.G.S., G. M., leg<sup>o</sup> 711, Cartagena, 12-V-1608.

rios ingleses, holandeses y berberiscos que estaban haciendo estragos en las aguas del Sureste, concretamente en Alicante. Conviene no olvidar que Launay contaba con patente del rey Felipe III desde comienzos de 1608 para salir en corso contra las naves piratas que surcaban esta costa. Launay no tardó en responder al marqués de los Vélez informándole que los navíos descubiertos no eran “los mismos nabios del ynbierno; aquellos eran del tamaño de mis fuerzas, pero estos no los podrán venter sino una esquadra de galeones... porque son dos escuadras de tres en tres”. Es decir, apoyaba su argumento -o excusa- en que se trataba de un mayor número de barcos corsarios y mejores que los que se habían divisado en el invierno pasado y que para reducirlos era necesaria la presencia de la escuadra de galeones del almirante Luis Fajardo.

Y a continuación nos aporta una valiosa información: “La mejor [escuadra] tiene por capitana ‘La Magdalena de Marsella’, vajel de 300 toneladas, la almiranta de 250 y la avanguardia es de ochenta toneladas, todos nabios grandes, beleros, y en ellos quinientos hombres, moros los más, y franzeses, yngleses y españoles rebueltos; el capitán de todos es ynglés, llamado Ubarre [Ward]<sup>20</sup>, gran corsario y valiente”. Por tanto, en 1608, Ward (mal castellanizado como “Ubarre”) contaba con una escuadra de tres navíos de guerra, dos de ellos bastante poderosos, y con una turbamulta de delincuentes como tripulación, formada en su mayoría por berberiscos e ingleses a la que se unían franceses y españoles renegados. Señala también que “demás de los daños que van haciendo an jurado llebar a Berbería a vender todos los vasallos desta Corona y a los de la françesa degollar, sin exceptuar alguno, como lo han comenzado a hazer”. Lo cual quiere decir que no solamente se dedicaban a atrapar las embarcaciones mercantes que encontraban, sino que incluso se lucraban con el comercio de los esclavos católicos que trasladaban a Túnez, cosa que –en teoría– estaba prohibida y condenada entre súbditos cristianos. Pero el negocio era el negocio.

Esta información, que fue remitida al rey por el marqués de los Vélez, como capitán general del reino de Murcia, fue complementada por otra enviada por el proveedor de Armadas de Cartagena que incidía en estos datos y en que “el capitán inglés tiene su ocultación en Túnez y Viserta, con que a hecho y haze mucho daño, porque los trae muy artillados [los navíos] y paga muy bien a su gente que trae consigo, marineros y soldados; también andan en esta costa, y muy serca deste puerto, dos galeras de Argel, muy bien armadas de turcos y gente del remo, que an tomado muchos navíos de mercaderes y rouado mucha hazienda...”. Los navíos a los que se refería eran nueve saetías que en un solo día habían capturado junto al cabo Martín y que habían trasladado a Argel para venderlas.

Tan sólo un día después de redactada esa carta, el marqués de los Vélez comunicaba al rey que había tenido aviso desde Cartagena de que frente a Alicante se

<sup>20</sup> A John o Jack Ward se le denominó de diversas maneras: Ward, Vuerte, Vuer, Vor, Ubarre, Guarda, Guart, e incluso Duarte.

habían descubierto tres navíos muy artillados y reforzados de gente inglesa, holandesa y turca, con algunos españoles entre ellos, de tal manera que podían desembarcar en tierra 500 tiradores, y que al frente de ellos estaba un inglés “gran corsario que vive en Túnez”<sup>21</sup>.

Esta escuadra corsaria, junto a la de Simón Danser, fue vista en Argel en junio de ese año por un cautivo cristiano que había huido de allí en una barquilla robada a un navío inglés que se hallaba fondeado en ese puerto. El cautivo confirmó la presencia de Danser con un navío de mil toneladas y de otros cuatro más, dos al mando de un inglés llamado Stuart -posiblemente Ward- y otros dos capitaneados por turcos llegados de Túnez y Bizerta<sup>22</sup>.

A final de ese año de 1608, otra carta del marqués de los Vélez, remitida al concejo de Cartagena, le comunicaba un aviso del capitán general de Orán de que un inglés renegado había salido desde Argel en corso hacia España con tres navíos, con los que había capturado nueve saetías cargadas de jengibre y arroz, motivo por el cual pedía que se redoblara la guardia en Cartagena y Mazarrón<sup>23</sup>.

El año 1609 fue un momento nefasto para Ward y sus aliados, pues coincidió con la exitosa campaña del almirante español Luis Fajardo, quien al frente de una escuadra de 12 buques partió desde Cartagena en junio con destino a las costas de Berbería en busca de los corsarios Simón Danser y John Ward. Esta escuadra, que estaba dividida en tres cuerpos, se concentró en Orán y Mazalquivir el día 28. De camino hacia Túnez, su hijo Juan apresó el navío de un corsario inglés, lo que supuso ya un buen presagio para el éxito de la campaña. La llegada a La Goleta –el antepuerto de Túnez- se produjo el día 30, donde, a pesar del intenso fuego de cañón recibido desde el castillo de La Goleta, consiguió quemar 22 buques de alto bordo y una galeota, sin recibir prácticamente ningún daño (solamente 20 muertos y algunos heridos). El nido de corsarios tunecino fue prácticamente destruido y con él la mayor parte de las flotas de Ward y Danser<sup>24</sup>.

Los sucesos de 1609 explican por qué no se supo nada en esta costa de Ward y sus secuaces en aquel año. Sin embargo, a fines de 1610 volvieron a hacer acto de presencia una vez más en el Sureste. Concretamente el 23 de octubre entró en Cartagena un navío de Saint-Malo que había peleado diez días antes en la costa de Granada, a la altura de Castilferro, con tres navíos de corsarios, cuya nave capitana era de 300 toneladas, la almiranta de 120 y un patache que les auxiliaba de 70. El capitán de ese navío no pudo determinar con exactitud cuál era la nacionalidad de dichos corsarios, pero juzgaba que debían de ser de Túnez por los muchos turcos

<sup>21</sup> A.G.S., G. M., Leg<sup>o</sup> 706, n<sup>o</sup> 269.

<sup>22</sup> ESPINO LÓPEZ, Antonio, “Los enemigos de la Monarquía en el Mediterráneo: el caso de la defensa de Ibiza en el siglo XVII, 1598-1621”, en *Investigaciones Históricas*, n<sup>o</sup> 26 (2006), p. 21.

<sup>23</sup> A.M.Ct. CH 2.139, n<sup>o</sup> 25.

<sup>24</sup> FERNANDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1972, vol. III, pp. 323-325.

que traían. Señalaba, asimismo, que se había escapado peleando a fuerza de vela y que estaba herido de mosquete y su bajel muy maltratado por balazos disparados por la artillería de esos navíos<sup>25</sup>. La escuadra corsaria era evidentemente la de John Ward, la misma que había descrito con suma precisión el regidor cartagenero Julián Launay.

El ejemplo de John Ward y sus prodigiosas hazañas –y las de Simón Danser– se habían conocido y difundido entre las “gentes del mar”, sobre todo entre algunos hombres humildes, ávidos de fortuna, que no dudaron en imitarles<sup>26</sup>. Por esos años las figuras de Ward y Danser se habían hecho muy populares en las tabernas de Londres y en las de algunos puertos del sur de Inglaterra e incluso se habían compuesto canciones y letrillas ensalzando sus gestas. A ello habían contribuido tanto las habladurías que circulaban entre los marinos que surcaban las rutas del Mediterráneo occidental, como la publicación de un pequeño libreto en 1609 por Andrew Barker, excapitán de un navío que fue capturado por Ward y sus compinches y al que mantuvieron preso durante algún tiempo en el que pudo conocer al famoso corsario inglés, al que acabaría finalmente ensalzando<sup>27</sup>. Por este mismo motivo, no nos debe extrañar que el almirante Luis Fajardo comunicase al rey el 26 de octubre de 1610 la presencia en Argel de nueve bajeles redondos ingleses, con algunos turcos en ellos, dispuestos para salir en corso con la compañía de dos galeotas<sup>28</sup>. Este detalle no hace sino confirmar que la colonia de renegados ingleses en Argel y Túnez se había multiplicado ya de forma considerable.

Por lo que se refiere a Cartagena, las noticias sobre la actividad de estos corsarios vuelven a aparecer con fuerza desde principios de 1611. Precisamente el día 7 de febrero, se recibió un aviso de la guarda del “Salto del Caballo” que daba cuenta del descubrimiento de 15 navíos redondos a una legua mar adentro, los cuales, al avistar una saetía mercante que salía del puerto cartagenero, enviaron a uno de los citados navíos tras ella, pero tuvo la suerte de poder huir y meterse bajo el amparo de los cañones de la torre de Cabo de Palos y así salvarse “in extremis”<sup>29</sup>.

De todas formas, la ciudad estaba advertida desde diciembre del año anterior por el almirante Luis Fajardo de la presencia en estos mares de 20 navíos corsarios “que se entendía tenían yntento de vengarse del castigo que se les dio en Túnes el verano pasado de seisçientos y nueve procurando quemar en algún puerto destos

<sup>25</sup> A.G.S., G. M., Leg<sup>o</sup> 741, Cartagena, 26-10-1610.

<sup>26</sup> BURTON, Jonathan, *Traffic and turning: Islam and English drama, 1579-1624*, Newark, 2005, p. 103.

<sup>27</sup> BARKER, Andrew, *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of capitaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting forth to this present time...*, London, 1609.

<sup>28</sup> A.G.S., G. M., Leg<sup>o</sup> 741, Cartagena, 26-X-1610.

<sup>29</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1610-12, cabildo 7-II-1611.

Reynos los nauíos que se hallasen en él”<sup>30</sup>. Y, como ya hemos visto, Túnez era precisamente la base principal de la escuadra corsaria de John Ward –que fue la más damnificada–. De ahí que la recepción del anterior aviso pusiera rápidamente en alarma a los vecinos y se organizara de forma apresurada todo el sistema defensivo de la ciudad y los puntos de observación del enemigo<sup>31</sup>.

Cuatro días después, el almirante Luis Fajardo, que ejercía de forma interina el cargo de adelantado y capitán general del reino de Murcia, comunicaba mediante un escrito al concejo cartagenero que había juzgado que esos 15 navíos (14 redondos y uno de remos) eran de enemigos, por lo que había partido con su hueste hacia San Ginés de la Jara (próximo a Cabo de Palos) para reconocerlos mejor. Desde Cartagena decidió seguirlos “hasta donde parte términos este Reyno con el de Granada y visto que de allí auian seguido la derrota del Andalucía, di la buelta preuiniendo las guardas y gente de la costa, de las quales entendí que con el nauio de remos auian reconoçido y sondado las calas y ensenadas que ay junto a la villa del Almazarrón, a la parte del poniente, siendo aquel lugar el que me da mayor cuidado por estar tan vezino a la mar, abierto, con poca gente y tan mal armada, que sólo hallé en él setenta y siete arcabuzes y escopetas, hauiendo 200 hombres que pudieran tomar armas...”<sup>32</sup>. Mazarrón, como Vera, Mojácar y Las Cuevas en la costa almeriense, o Santa Pola, Villajoyosa o Calpe en la alicantina, eran localidades del Sureste demasiado próximas al mar, escasamente fortificadas, y, por tanto, muy expuestas a los ataques de los corsarios y piratas, como así ocurrió en más de una ocasión a lo largo de los siglos XVI y XVII.

Pero el objetivo principal de los corsarios ingleses y holandeses no era atacar a esos pequeños pueblos pesqueros del Sureste sino la captura del mayor número posible de naves mercantes cristianas, y en eso los puertos con un gran tráfico naval, como Cartagena o Alicante, les ofrecían los mejores alicientes posibles. En la citada carta, el marqués insistía en ello:

“tengo por çierto que los dichos 15 vajeles eran de enemigos, así por las demostraciones que hizieron como por la relación que an dado unos cautibos cristianos que en aquellos días llegaron de Argel, donde ya hauian salido tres y quedauan otros 12 para salir, todos devajo de una caueça y que éste era el almirante que solía tener el conde don Antonio Charley en Ciçilia, y que es hombre de más sustança y leuantados pensamientos que Simón Dançer [se debe referir a Ward]. Su yntento dizen que es quemar en los puertos de España los nauios que uuiere por pagarse de lo que les subçedió en La Gole-

<sup>30</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1610-12, cabildo 18-XII-1610. El castigo al que se refiere fue el saqueo de La Goleta (Túnez) por el almirante Luis Fajardo entre el 19 de julio y 4 de agosto de 1609 con una escuadra salida desde Cartagena (BUNES IBARRA, Miguel Ángel de, “La defensa de la Cristiandad; las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna”, en *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos, V, 2006, p. 91).

<sup>31</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1610-12, cabildo 7-II-1611.

<sup>32</sup> A.G.S., G. M., Leg<sup>o</sup> 755, Espinardo, 23-02-1611.

ta; van armados de turcos, moros, ingleses, franceses y flamencos, que es lo que hasta ahora se a podido entender... »<sup>33</sup>.

Estos navíos corsarios no tardaron en hacer carnaza en la parte de poniente, no muy lejos de Cartagena. El 12 de marzo fondeaba en el puerto cartagenero un navío flamenco que había partido de Alicante en dirección al Estrecho y que había sido sorprendido cuatro días antes a la altura de Mojácar por dos navíos redondos de enemigos “y queriéndose retirar dellos le alcanzó el más pequeño y le abordó y se amarró con él y le echó mucha jente dentro, turcos y de otras nasiones... y peleó término de dos oras con el artillería y a las manos, tanto que si el otro alcansara a abordar le rindieran; y fue tanta la resistencia que los flamencos hizieron, hiriendo y matando con los pedreros que dentro tenían, que los enemigos se retiraron a su nabío y cortaron el cabo con que le auían amarrado, dexando mucha sangre y dos turcos muy mal heridos, con heridas de muerte que otro día murieron, y muchas armas también se dexaron”. Las autoridades cartageneras sospechaban que estos dos navíos debían ser los mismos “que de quinze días a esta parte an andado desde cabo Martín al de Gata y combatieron la nabe aragosea de Martoloso, que salió de este puerto, a bista de Alicante asta que la artillería del dicho Alicante la faboresió y después batieron otra urca flamenca que salió de aquí para Venesia, que también se defendió y salió bien dellos...”<sup>34</sup>.

En los meses siguientes de ese año de 1611 no volvieron a divisarse en estas aguas navíos de bandidos ingleses u holandeses, aunque si se recibió un aviso de don Luis Fajardo el 7 de junio en el que ponía de manifiesto que en Argel estaban listos 10 navíos redondos para salir y que el corsario Simón Danser se hallaba en Túnez dispuesto para partir y venir a robar a esta costa navíos de españoles e italianos. Como la noticia era muy lejana, se tomaron algunas pequeñas prevenciones y se avisó asimismo al cabo de las cuatro galeras de España que estaban fondeadas en el puerto<sup>35</sup>.

Pero a finales de 1611 volvieron a reaparecer cerca de Cartagena. Se trataba en este caso de 15 navíos redondos, acompañados de otros pequeños de remos, que se supuso podrían ser las escuadras de Argel y Bizerta navegando hacia poniente en busca de la Flota de Indias<sup>36</sup>. Como no hicieron parada alguna, todo quedó en una simple alarma.

La pérdida de algunos libros de actas capitulares –concretamente el de los años 1612-1613– nos impide seguirles el rastro a estas escuadras hasta abril de 1614. En ese mes, se recibió primero el aviso de un pastor, comunicando que habían fondeado dos navíos redondos en Calblanque, los cuales desembarcaron en tierra 72 hombres que habían capturado a un hombre y a una manada de ganado. Inmediatamente

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> A.G.S., G. M., leg<sup>o</sup> 755, Cartagena, 12-III-1611.

<sup>35</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1610-12, cabildo 7-VI-1611.

<sup>36</sup> A.G.S., G. M., leg<sup>o</sup> 759.- Espinardo, 20-X-1611.

se acordó que el capitán Lope Giner fuera con su compañía a esa parte del término municipal y procurara dar con ellos para hacerles todo el daño posible; también se decidió que el capitán de caballería Diego Bienvenida le acompañara con todos los caballos disponibles. Pero unos días después el aviso fue más serio y preocupante, pues se trataba ya de una escuadra de cuatro navíos redondos y dos galeras reales, que, aunque habían pasado de largo frente a la bocana del puerto, se sospechaba que podían hacer algún desembarco nocturno en la zona de poniente, tanto en Cartagena o en sus caseríos del campo, como en los Alumbres o en la villa de Mazarrón, por lo que acordaron redoblar la guardia y las postas y ordenar al alcalde de Los Alumbres que durante varios días durmieran los vecinos en su torre<sup>37</sup>. Como podemos apreciar, el gran temor de las autoridades cartageneras era no tanto la presencia de los navíos redondos, pues lo raro era que desembarcaran en tierra, sino la de las galeras reales, las cuales sí podían arrimarse a la costa con facilidad y cautivar a todos aquellos vecinos que encontrasen.

Con este ejemplo de connivencia de galeras argelinas y navíos redondos atlánticos se confirma una vez más lo que hacía ya tiempo había quedado claramente constatado: la estrecha alianza entre los piratas de los países protestantes, principalmente ingleses y holandeses, y los corsarios berberiscos, cuyos pioneros fueron Simón Danser y John Ward.

Precisamente este último se encontraba a la altura de 1614 en la cima de su carrera, aunque con cierta edad -había cumplido los 61 años- y con un nivel de riqueza tan elevado que le permitía vivir en la opulencia en su palacete de Túnez y enviar a otros piratas ingleses o turcos a ejercer el corso en su nombre, cobrando a cambio una parte del botín que lograran. También había intentado comprar su indulto, por el que llegó a ofrecer al rey Jacobo I la fabulosa suma de 40.000 libras, que nos las aceptó, y tras intentarlo varias veces más, finalmente desistió, se convirtió al Islam y cambió su nombre por el de Yusuf Rais. La carrera de John Word finalizó definitivamente en 1622 al morir contagiado de peste<sup>38</sup>.

Pero otros muchos compatriotas suyos, como Henry Mainwaring, Robert Walsingham y Peter Easton –a los que nos referiremos después– o bien otros marinos ingleses de menor fama, siguieron su estela y ejemplo, manteniendo la espiral de violencia que el maestro había iniciado. En este sentido, un buen ejemplo del grado de colaboración que los forajidos ingleses habían encontrado entre los corsarios berberiscos nos lo ofrece el testimonio de la detención de una saetía comandada por un inglés a la altura de cabo de Palos en 1613. La declaración ofrecida por su arráez, llamado Rechet, y la consiguiente sentencia judicial, es harto elocuente:

“que la dicha saetía con los dichos turcos y moros y con çinco yngleses salió del puerto de Arxel para uenir a los mares de España a rrobar y piratear, en la qual venía por piloto el dicho Tomás Guillermo y los demás yngleses por marineros que acudían al

<sup>37</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1613-14, cabildo 13-IV-1614.

<sup>38</sup> BAK, Greg, *op. cit.* p. 189.

timón y a las uelas, y todos la gobernauan, marineauan y mandauan, y que el dicho Tomás hera señor de la quarta parte della y ganaua onçe partes de las presas que tomasen, y los demás yngleses ganauan sus partes, y que auiendo venido a las costas de España, en el paraxe de Alicante, tomaron una saetía cargada de atún y la inuiaron a la dicha Argel con onçe turcos y dos yngleses, y que otro día siguiente, auiendo descubierto las galeras, se baxaron los turcos y moros debaxo de cubierta y quedaron encima los dichos tres yngleses y un español que uenia en la dicha saetía para dar a entender que era nauío de amigos... y por auer los dichos yngleses quebrantado las paçes que Su Magestad tiene hechas con el serenísimo rei de Ynglaterra, haciéndose piratas y acompañándose con turcos y moros enemigos de nuestra santa fe católica, estando el proceso concluso para definitiua, fueron condenados los dichos yngleses, el dicho Tomás y Jaime en pena de muerte, y el dicho Roberto, por ser de diez y seis años, por forzado perpetuo de las galeras y se executó la dicha sentencia...<sup>39</sup>.

La detención de esta saetía se había producido como consecuencia del aviso recibido el 28 de noviembre por la tarde en Cartagena, donde se encontraban las galeras del príncipe Filiberto de Saboya. Nada más saberse que entre Alicante e isla Grosa se encontraba una embarcación corsaria con 42 turcos, que había tomado poco antes una saetía de catalanes salida del puerto cartagenero, el príncipe Filiberto actuó con diligencia mandando en su búsqueda tres galeras, que partieron a media noche, y al amanecer, cerca de isla Grosa, la descubrieron, alcanzaron y tomaron. La saetía llevaba a bordo 29 personas: 24 turcos, 1 español y 4 ingleses, uno de ellos el arráez, el cual hacía cuatro años que se había hecho musulmán. El español era natural de Córdoba, y se sospechaba que era renegado, aunque él lo negaba. Desafortunadamente, los demás se habían ido a Argel a llevar la saetía que tomaron como presa.

En su carta al rey, el príncipe Filiberto señalaba que “estos ingleses benían gouernando la saetía de turcos, porque tienen por estilo para escaparse de ser tomados de los bajeles de V. Md. hazerse ingleses quando veen que les conuiene, y turcos quando veen que pueden hurtar y tomar algo; y así he ordenado que se justifique la causa para que sean castigados los 3 como conuiene, y el arráez por allarle ya hecho turco será tratado como tal y se pondrá al remo, como V. Md. lo tiene mandado...”. La presa desde luego había sido importante, cuyo valor, incluyendo los 100 ducados que correspondían por el arráez, alcanzaba los 820 ducados, pero, sobre todo, se había conseguido eliminar a unos peligrosos enemigos muy diestros en depredar las costas del Sureste.

<sup>39</sup> A.G.S., G. M., leg<sup>o</sup> 783, Cartagena, 22-12-1613.

## 5. La presencia de piratas y corsarios holandeses: Simón Danser y su extraña relación con el cartagenero de origen bretón Julián Launay

La piratería holandesa contra las costas y buques de la monarquía hispánica fue paralela a la que ya hemos visto de los marinos ingleses y es necesario entenderla en el contexto de la Guerra de los Ochenta Años entre España y las provincias rebeldes del norte de Flandes; un conflicto interminable que acabó agotando y desgastando más de lo previsible a los Habsburgo españoles.

Al igual que el caso inglés, la piratería holandesa se inició en el Mar del Norte, de donde fue extendiéndose a las costas atlánticas españolas y al estrecho de Gibraltar en particular, persiguiendo como último fin capturar la flota de Indias. Célebres fueron sus ataques a Cádiz en 1596 –unidos a la escuadra británica– o el de Pieter Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria en 1599<sup>40</sup>, y, como habían hecho sus vecinos de las islas, no tardaron tampoco en atravesar el estrecho de Gibraltar y pasar al Mediterráneo.

La tregua de los Doce Años (1609-1621) dejó sin “oficio” a los corsarios que habían obtenido patente del estatúder Mauricio de Nassau. Pero hubo algunos de estos corsarios que se anticiparon a la firma de la paz y decidieron desertar, de modo que se convirtieron a partir de entonces en piratas y dejaron de obedecer a toda bandera que no fuera la suya. El caso más conocido y famoso es, sin lugar a dudas, el de Simón de Danser (“el Bailarín”), también conocido como Zymen Danseker o Siemens Danziger.

Las circunstancias exactas sobre el inicio de su actividad como pirata son algo desconocidas. Había nacido en Dordrech (Países Bajos) hacia 1579 y con 20 ó 21 años arraigó en Marsella, donde trabajó en la construcción naval y se casó con una mujer de ascendencia noble de aquella ciudad. Este matrimonio le permitió enlazar con la oligarquía marsellesa (su mujer era hermana de un procurador del rey francés) y hacer de ese puerto su principal base de operaciones para el futuro. Vuelto de nuevo a Holanda trabajó como corsario al servicio de Mauricio de Nassau y se introdujo con una pequeña escuadra en el Mediterráneo, donde no tardó en entrar en contacto con los argelinos hacia el año 1606. En sólo dos años llegó a capturar más de 40 navíos y hundió otros tantos<sup>41</sup>. Rápidamente, los berberiscos, entusiasmados con sus hazañas, lo ponen al frente de su flota, le invitan a renegar de su religión y le cambian su nombre por el de Delí Rais (Capitán Diablo)<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> EBBEN, Maurits A., “El ataque de Van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del XVII”, en *V Centenario del ataque de Van der Does...*, pp. 147-168.

<sup>41</sup> BARKER, Andrew, *op. cit.*, fols. 12r y ss. Para una visión más amplia de lo que supuso la llegada y el contacto de estos piratas protestantes con las regencias berberiscas, véase TINNISWOOD, Adrian, *Pirates of Barbary: corsairs, conquests, and captivity in the seventeenth-century Mediterranean*, New York, 2010, pp. 49-57.

<sup>42</sup> BONO, Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo*, Milán, 1997, pp. 30-31, y TINNISWOOD, Adrian, *op. cit.*, p. 52.

Y es en este punto cuando debemos volver a la carta del capitán y regidor cartagenero Julián Launay que citamos y comentamos más arriba, y que nos ilustra sobre su paso por las costas del Sureste. Como vimos, en la primera parte de ella se refería ampliamente a John Ward; en la segunda parte, en cambio, a Simón Danser. Como su información es de enorme valor, la transcribamos literalmente: “La otra esquadra de otros tres nabíos, de que es capitán un flamenco llamado Dansart; éste salió de Fleçilinguez [Flessinga] dos años ha, con comisión y licencia del conde Maurício y de los Estados; entró en este estrecho y hizo buena guerra un año y más, confiscando a sus enemigos los vasallos del Rey, nuestro señor, y tratando bien a los yngleses, franceses y demás confederados de Su Mgd. del Rey Cristianísimo, de quien se preciaua ser criado, y exceptuando a los españoles...”<sup>43</sup>. Es decir, se trataba de un peligroso pirata holandés, que antes había servido a su país con patente de corso en el Atlántico, y que se dedicaba, una vez establecido en el Mediterráneo, a atacar exclusivamente a las embarcaciones españolas (y sus aliadas), excluyendo de ello a las inglesas y francesas (y es de suponer que también a las holandesas), teniendo como paraguas protector al propio rey de Francia, en cuyo nombre decía actuar.

En los dos años siguientes Simón de Danser (desde su base en Argel), junto a su aliado John Ward (desde su base en Túnez), alcanzaron un enorme poder y la presencia de sus escuadras comenzó a ser temida por todas las potencias navales. Por eso, algunas de ellas, como Francia, España o Inglaterra, tratarán de atraérselos a su lado: en el caso de Ward las negociaciones con su país de origen fracasaron por las ingerencias de la república de Venecia, cuyo comercio fue muy castigado por las acciones de Ward en el Adriático, y en el caso de Danser, tanto España como Francia rivalizaron por conseguir sus servicios. Fue finalmente esta última la que llegó a un feliz entendimiento con el pirata<sup>44</sup>.

Las negociaciones entre España y Simón de Danser han sido estudiadas por José Javier Ruiz Ibáñez y en ellas tuvo especial protagonismo el regidor cartagenero de origen bretón Julián Launay. Poco después de ofrecer a Felipe III sus servicios contra los corsarios, el propio Launay fue capturado junto con su barco “San Luis” por Simón de Danser el 6 de septiembre de 1608. Durante ese cautiverio Launay debió intimar con Danser, por lo que supo que este tenía deseos de dejar ese oficio y retirarse a una vida normal en Marsella, junto a su esposa, a la que adoraba. El conocimiento de dicho deseo le animó, una vez liberado —previo pago de 1.000 escudos—, a proponer al marqués de los Vélez que se buscara el cambio de bando de Danser con objeto de integrarlo al servicio de la Corona; incluso le hacía ver los beneficios que reportaría el establecimiento de una base contracorsaria en Cartagena comandada por Danser, que estaría ayudado por sus soldados y capitanes holan-

<sup>43</sup> A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 711, Mula, 13-V-1608.

<sup>44</sup> Francia lo acogió al principio en Marsella, pero éste continuó ejercitando la piratería, por lo que fue apresado por el juez del almirantazgo, aunque consiguió escapar después, “tomando dentro del puerto un nabío de 50.000 ducados con el cual se a declarado por bandido y ha hecho sobre las yslas de Mallorca grandes presas y oy anda con tres nabes...” (A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 711, Mula, 13-V-1608).

deses, al tiempo que el resto de su tripulación, formada por 400 musulmanes, pasarían a engrosar la lista de galeotes de las galeras de España. La idea, que era muy ingeniosa y atrevida, no encontró el adecuado respaldo por parte del Consejo de Guerra, por lo que se frustró una excelente oportunidad de convertir un temido adversario en un fiel aliado<sup>45</sup>.

Mientras tanto, Danser continuó con su labor depredadora, centrándose especialmente en el área del Sureste y las islas Baleares. Ya hemos visto cómo durante ese año estuvo merodeando por esta costa. De hecho ya a principios de 1608 el marqués de los Vélez informaba al rey de que en estas costas andaba un navío redondo de vela “y en él vienen algunos turcos enbueitos con olandeses, todos en áuito de tales, pirateando...”<sup>46</sup>. Dos meses después, el marqués informaba de nuevo al rey que “el nabio parece que se a retirado destas costas, pero se entiende que boluerá al tiempo del concurso de los mercaderes de la mar...”<sup>47</sup>.

A comienzos del verano la escuadra de Danser ya estaba dispuesta para zarpar, pues así fue vista en Argel en el mes de junio por un cautivo cristiano que había huido de allí, el cual confirmó la presencia de este con un navío de 1.000 toneladas y de otros cuatro navíos más, dos al mando de un inglés –posiblemente Ward– y otros dos capitaneados por turcos llegados de Túnez y Bizerta<sup>48</sup>. Una de las presas más sustanciosas que obtuvo fue la captura cerca de Ibiza del navío raguseo “Belmia” a fines de ese año. El navío, con 250 hombres a bordo y un fabuloso botín de 800.000 ducados, fue rendido tras dos horas de duro combate en el que murieron 40 defensores y 100 atacantes. Y aunque pelearon bravamente (la “Belmia” contaba con 200 hombres armados, incluyendo soldados mallorquines), nada pudieron hacer contra la escuadra de Danser, formada por un navío de 500 toneladas y 50 piezas de artillería y dos pataches con 14 y 11 cañones respectivamente<sup>49</sup>.

Estos duros golpes a la navegación comercial fueron los que incitaron a las potencias navales cristianas a intervenir contra Danser. Tanto el rey español Felipe III como el monarca inglés Jacobo I decidieron actuar contra él enviando sendas armadas para capturarlo. De la expedición española, al mando del almirante Luis Fajardo, ya hemos hablado anteriormente, la cual se saldó –como vimos– con un notable éxito; también obtuvo buenos resultados la escuadra inglesa capitaneada por Sir Thomas Shoreley, pero ninguna de las dos consiguió atrapar al corsario, que en última instancia consiguió huir aprovechando una tormenta repentina que se desató en el mar. A finales de ese año, el 17 de noviembre de 1609, consiguió llegar a Marsella, aportando como presente los turcos que llevaba en su tripulación y que

<sup>45</sup> MONTOJO MONTOJO, Vicente y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, *Entre el lucro y la defensa: las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, 1998, pp. 153-156.

<sup>46</sup> A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 710, Mula, 7-I-1608.

<sup>47</sup> A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 710, Mula, 10-III-1608.

<sup>48</sup> ESPINO LÓPEZ, Antonio, *op. cit.*, p. 21.

<sup>49</sup> MONTOJO MONTOJO, Vicente y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, *op. cit.*, pp. 152-157.

directamente fueron enviados a galeras. Una vez más fue perdonado por el rey francés, lo que le permitió establecerse en París como un ciudadano normal, pero siete años después tuvo que pagar el favor poniéndose al frente de una misión diplomática para rescatar los cautivos franceses presos en Argel. Llegado a ese puerto berberisco, fue detenido por las autoridades argelinas, y fue decapitado poco después por haberles traicionado<sup>50</sup>.

Aunque con su muerte las costas del Sureste se libraron de un tremendo enemigo, porque “es diestro en esta costa y hará más daño que el Ubarre [Ward]”, el peligro de la piratería holandesa sobre nuestro litoral no desapareció de ningún modo, ya que Danser creó buena escuela en algunos de sus lugartenientes, como el caso De Veenboer o Jan Janszoon, los cuales causarían enormes estragos aquí, como posteriormente veremos.

## 6. El robo del “Pavón Dorado” en el interior del puerto de Cartagena en 1614

El robo de la urca alemana, nombrada “El Pavón Dorado”, constituye posiblemente la acción más sagaz perpetrada en el interior del puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII. Como no podía ser menos, fue una obra maestra de la piratería inglesa, y por su osadía y picaresca podía constituir el argumento de una buena película de piratas, aunque en esta ocasión la realidad acabó superando a la ficción.

Los hechos se desarrollaron en el mes de mayo de 1614. La mañana del día 26 entró en el puerto cartagenero un navío de gran tamaño que por su elegancia y gran porte parecía de guerra. Su presencia despertó el interés de algunos vecinos que acudieron a los muelles para admirar su belleza y poderío. Había fondeado bajo el alcance de los cañones de la plaza, lo cual dio a entender que se trataba de un barco de nación amiga, aunque llamó la atención que no ondeara pabellón que diera a conocer su nacionalidad.

Tan pronto como quedó seguro sobre sus amarras, saltó a tierra su capitán y se presentó al alcalde mayor de Cartagena, ante quien declaró llamarse Suma-Andria, natural de Tolón, mostrándole una patente expedida por el duque de Saboya y una carta de dicho duque para su hijo el príncipe Filiberto, capitán general de la Mar, que hacía más de una semana había partido del puerto cartagenero. Esta carta fue leída por el alcalde y los regidores, y, a continuación, le ofrecieron el agasajo y los honores correspondientes.

Curiosamente, estaba fondeado por entonces en el puerto un magnífico barco, de reciente construcción, nombrado “El Pavón Dorado”, cuyo capitán y dueño era el flamenco Tomás Daons. La embarcación se encontraba cargada con barrilla, pieles y otras mercaderías de comerciantes cartageneros para ser destinadas a Venecia.

<sup>50</sup> GOSSE, Philip, *Los corsarios berberiscos*, Madrid, 1973, pp. 62-63.

Pero el día 30 de mayo, el navío de gran porte y nacionalidad desconocida, sin previo aviso a las autoridades, salió fuera del puerto, y se quedó fondeado más allá de la bocana. Esta maniobra algo extraña no despertó el recelo de las autoridades.

Sin embargo, hacia las ocho de la noche, embarcaron en varias lanchas la mayor parte de su tripulación, fuertemente armada, y se dirigió sigilosamente hacia el "Pavón Dorado", lo abordó fieramente y atacó a la confiada dotación que no esperaba una maniobra como aquella. El Capitán Daons y un marinero mal herido en la cabeza pudieron ganar un pequeño bote y llegar a tierra para dar cuenta del suceso al alcalde mayor.

Rápidamente, se tocó a rebato desde la campana del reloj municipal y desde las iglesias y, aunque la gente acudió presurosa al muelle principal y al de San Leandro, era ya demasiado tarde; los piratas habían cortado los cabos de las anclas del "Pavón Dorado" y se habían marchado con él libremente por la boca del puerto, escoltado por su navío.

La noticia llenó de consternación a todo el vecindario, incapaz de creer que tal fechoría se hubiera podido producir en el interior del puerto de Cartagena. Las mercancías robadas fueron tasadas en más de veinte mil ducados, a las que habría que añadirse el valor de la propia nave. Para colmo de males toda su tripulación fue hecha cautiva, incluyendo a tres vecinos de Cartagena que se hallaban en ese momento en el barco ayudando en las operaciones de carga.

Nada se pudo hacer para evitarlo. Ni siquiera se intentó perseguirlas por no haber en ese momento en el puerto ninguna embarcación apropiada para poder oponérseles. Sumidas las autoridades en la impotencia, se limitaron a dar cuenta al rey, al consejo de guerra, al príncipe Filiberto y al marqués de los Vélez de lo sucedido y a mandar avisos a los puertos y villas próximas para que estuviesen con cuidado<sup>51</sup>.

En verdad, entre la celeridad y la enorme precisión de la operación corsaria y la ingeniosa añagaza urdida por los piratas, que engañaron a las autoridades cartagenas con una facilidad pasmosa, nadie pudo reparar de qué clase de piratas o corsarios se trataba y menos aún de su nacionalidad o bandera. Y así habría quedado para la posteridad de no ser porque la citada urca fue encontrada de forma casual en el puerto de La Mámora (Mehdía) unos meses después. El destino quiso que entre el enorme botín capturado por el almirante Luis Fajardo en la operación de conquista de La Mámora en agosto de 1614 se encontrase este preciado barco<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> Estos hechos se narran ampliamente en el cabildo del 31 de mayo de 1614 (A.M.Ct. Ac. Caps. 1613-14, fol. 139).

<sup>52</sup> En el momento de la conquista de La Mámora los piratas tenían fondeados allí 15 navíos, a los cuales prendieron fuego para evitar que fueran tomados por los españoles, pero éstos consiguieron salvar diez de ellos, entre los que se encontraría "El Pavón Dorado" (FERNANDEZ DURO, Cesáreo, *op. cit.*, vol. III, pp. 331-333).

La devolución de esta nave fue solicitada posteriormente por su propietario, el capitán Tomás Daons, a través de su hijo, llamado también Tomás, que se personó el 9 de enero de 1615 ante el ayuntamiento cartagenero pidiendo que éste le amparase ante el rey y sus consejos para que le devolvieran el citado navío. El cabildo acordó apoyarle en su petición “por haber sabido que el señor don Luis Fajardo tomó el dicho navío en la toma que hizo de La Mámora y que lo tiene en su poder”<sup>53</sup>.

Pero el hecho que más nos interesa saber aquí es quién pudo estar detrás de este robo tan ingenioso. Está claro que el nombre de Suma Andría no se corresponde con ningún personaje conocido y no era sino una simple mentira para convencer a las autoridades cartageneras. Lo que sí nos puede poner sobre la pista es su hallazgo en La Mámora, ciudad que se había convertido en la principal base de operaciones de otro pirata destacado: el inglés Henry Mainwaring.

A diferencia de John Ward o Peter Easton, Henry Mainwaring era de ascendencia noble por parte paterna y materna. Mainwaring se graduó en la Universidad de Oxford en 1602, donde obtuvo la licenciatura en Derecho. Luego desempeñó puestos como abogado litigante, soldado en los Países Bajos, marinero y escritor, antes de dedicarse a la piratería. En 1610, a la edad de 24 años, se le dio una comisión por parte del almirante Nottingham para capturar en el famoso “arco-pirata” de Terranova al malhechor Peter Easton, pero al llegar al estrecho de Gibraltar anunció a la tripulación su intención de luchar contra los barcos mercantes españoles, convirtiéndose en otro nuevo pirata inglés, que usaría el puerto marroquí de La Mámora como su principal base de operaciones. Desde aquí no dudo en atacar a todas las embarcaciones que le salieron a su paso e igualmente hizo diferentes incursiones en el Mediterráneo occidental<sup>54</sup>.

Parece ser que encontraba en Terranova con ocho buques de guerra saqueando la flota pesquera del bacalao, cuando fue atacada La Mámora por el almirante Luis Fajardo, por eso no podemos afirmar con rotundidad que fuese él quien robó la urca llamada “El Pavón Dorado”, aunque sin duda debió de estar muy cerca de su planificación.

Sea como fuere, lo cierto es que de nuevo apareció en el Mediterráneo a su vuelta de Terranova. En un acta capitular del concejo de Cartagena de 3 de junio de 1615 se constata el recibo de un aviso procedente de Alicante en el que se manifiesta que “a la dicha ciudad llegó un nabío redondo que benía robado de otros tres de yngleses y dio notisia como un conde ynglés anda por estos mares con siete nabíos armados de cosarios y piratas salidos de Túnes, donde tiene su retirada el dicho pirata y que el dicho nabío le robaron con todas sus mercaderías y prendieron al capitán, y a los pasajeros los dejaron libres y les dieron dos o tres doblas, y que

<sup>53</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 7.

<sup>54</sup> LLOYD, C., *English Corsairs on the Barbary Coast*, London, 1981, p. 40-42.

traen desinio de andar por estos mares...”<sup>55</sup>. Casi con toda seguridad, el conde inglés al que cita debía de ser Henry Mainwaring y los siete navíos armados de corsarios y piratas los mismos que había utilizado en el ataque a la flota bacaladera de Terranova; lo que si resulta diferente es su base de operaciones (Túnez), que debía de haber cambiado al perder la de La Mámora y donde habría encontrado un buen refugio ya que, como hemos señalado, aquella ciudad se encontraba poblada por un buen número de piratas ingleses, con John Ward, ya anciano, a la cabeza.

La actividad pirática de Mainwaring no pasó desapercibida para las autoridades inglesas, que, temerosas de que este pudiese romper la frágil paz existente entre España e Inglaterra, lo amenazaron con enviar una flota en su busca y captura. Estas amenazas surtieron efecto y finalmente Mainwaring decidió retornar a las órdenes del rey Jacobo I en 1616, que le indultó y lo puso a su servicio como embajador en Venecia, a pesar de las protestas del embajador español. Caso similar fue el de Robert Walsingham, que colaboró con Mainwaring y fue también indultado por el rey Jacobo I en 1621<sup>56</sup>.

## 7. Galeras contra navíos corsarios: el encuentro de Cabo de Palos de 1615

Como hemos podido ver, no hubo prácticamente ningún año de descanso en la presión corsaria sufrida por las costas del Sureste. Estas escuadras de prófugos ingleses y holandeses permanecían estacionadas en la zona, navegando entre los cabos de Gata, Palos y Martín, al acecho de cualquier navío que se adentrara en ella para comerciar con los puertos de Alicante o Cartagena.

De ello podemos inferir que actuaban con total impunidad, pues normalmente no encontraban ningún tipo de oposición. Pero en el año 1615 se produjo un encuentro casual entre una de estas escuadras corsarias y las galeras de España que bien pudo derivar en un combate abierto, de resultado incierto.

Como siempre, el día 26 de septiembre de dicho año se recibió un aviso de las guardas de las atalayas de “Juncos” y “Salto del Caballo” con el que comunicaban al concejo haber divisado ocho navíos redondos que habían perseguido a dos saetías hasta el paraje de Portmán donde las capturaron, aunque su tripulación logró escaparse metiéndose entre los bateles de ese pequeño puerto<sup>57</sup>. Esos ocho navíos redondos decidieron mantenerse durante algunas semanas sobre el cabo de Palos al acecho de alguna embarcación, lo que provocó la consiguiente inquietud de las autoridades cartageneras y más aún cuando se supo que el corregidor Quiñones venía desde Lorca a Cartagena recorriendo la costa y visitando las torres con infan-

<sup>55</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 75r/v.

<sup>56</sup> HALVORSON, Michael J. y SPIERLING, Karen E., *Defining Community in Early Modern Europe*, Burlington, 2008, pp. 231-246.

<sup>57</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 178v.

tería y caballería. El concejo decidió mandar a un capitán a recibirlo con una escolta de 100 hombres. El 12 de octubre se supo que el príncipe Filiberto de Saboya, capitán general de la Mar se encontraba en Alicante para salir con las galeras de España hacia Cartagena, por lo que se decidió mandarle un aviso urgente comunicándole la presencia de los ocho navíos en el cabo de Palos<sup>58</sup>.

Pero el día 16 de octubre aún se encontraban fondeados los citados ocho navíos a dos leguas del cabo de Palos “y aunque al principio se entendió que eran de mercaderes amigos y que habían biaje, la experiencia a mostrado lo contrario, porque toman y cautivan los navíos que vienen a este puerto, y se entiende que se están en estos mares desde el cabo Martín al cabo de Gata esperando los navíos que vienen de bacallao y lencerías y otras mercaderías y ansimismo los que salen desta ciudad de lana, cochinilla, barrilla y otras mercaderías...”<sup>59</sup>. Ese mismo día el corregidor Antonio de Quiñones ya había llegado a Cartagena y reunió a sus capitanes y regidores para deliberar sobre la conveniencia o no de proseguir su visita a las torres de la costa, dado que los navíos corsarios se encontraban frente al cabo de Palos.

Dos días después las guardas de la atalaya de “Juncos” daban el aviso de haber descubierto sobre el cabo de Palos tanto a los ocho navíos de enemigos como a las galeras de España que venían navegando hacia tierra y “viniendo a dar aviso a esta ciudad, cumpliendo con su obligación, a oído piezas, y lo mismo se ha oído en esta ciudad, y porque se tiene nueva que viene con las dichas galeras el señor príncipe Filiberto, generalísimo de la mar, y podía ser que su Alteza se aya encontrado con los dichos navíos, da cuenta a esta ciudad para que vea si se a de socorrer a su Alteza y lo que más convenga...”<sup>60</sup>. Rápidamente la ciudad acordó enviar a un capitán en una fragata hasta el cabo de Palos para encontrar la galera real y en ella ofrecerle todo el socorro que la ciudad pudiera darle. Antes de acabar el día, dicho capitán estaba de vuelta y manifestó ante el concejo que se había encontrado con las galeras en la punta de Escombreras, las cuales venían hacia este puerto, por lo que decidió venirse con ellas. Ya en Cartagena, el príncipe Filiberto escribió al rey dando cuenta del suceso:

“Auiendo partido ayer después de media noche de la ysla de Santa Pola, llegué por la mañana al amanecer al cauo de Palos con vientos leuantes reforçados y mucha mar; descubriéronse, como quatro leguas a lo largo y a sobrebiento, onze nauíos gruesos que venían haçia tierra, y se colijió eran de cosarios por hauer tenido nueuas en Alicante que andaua una esquadra dellos en el dicho paraje; a causa de ser el tiempo tan rezio no se pudo yntentar el acometerlos, pero haçiendo ellos el mismo viaje que las galeras, binieron a açercarse a la patrona real que traía la retaguardia y un buco nuevo de galera remolcándole; tiráronle algunos cañonazos sin que reçibiese ningún daño y luego se hiçieron a la mar. He entendido aquí que estos nauíos traen todos a treinta, veinte y cinco y veinte piezas de artillería, y que andauan muy reforçados de gente, que

<sup>58</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 188v.

<sup>59</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 193v.

<sup>60</sup> A.M.Ct. Ac. Caps. 1615-16, fol. 195v.

se an detenido por esta costa çinco días ha, y que otra escuadra ha pasado hacia el Estrecho. Las galeras que quedan con la Real son tan pocas como se vee, y sólo ay en ellas una compañía de ynfantería, pero todavía se compornán como se pudiere para que si el tiempo diere lugar salgan en busca destes nauíos, por si huuiese alguna calma... , aunque en estos tiempos de invierno en que no suele hauer calmas, de poco o ningún efecto podrán las galeras con nauíos gruesos...<sup>61</sup>.

En efecto, las galeras con las que finalmente había llegado a Cartagena desde su salida de Barcelona eran cuatro, puesto que las otras cuatro las había tenido que dejar en el puerto de Vinaroz. Y, como manifestaba, era tan escasa su fuerza que apenas podía hacer nada contra once navíos, a no ser que las condiciones climáticas cambiaran y les fueran favorables. No debemos olvidar que en el combate entre galeras y navíos de alto bordo la ventaja era siempre para éstos últimos, a no ser que se produjera una calma chicha y los navíos permanecieran inmóviles en el mar, en cuyo caso las galeras, con su enorme maniobrabilidad, podían atacarles por sus puntos flacos y finalmente abordarlos.

Esta pudo ser la razón por la que el príncipe Filiberto llamó al alcalde mayor de Cartagena a la una de mediodía del 21 de octubre para preguntarle cuánta gente de infantería le podría proporcionar la ciudad para embarcarla en las galeras y en algunos navíos que estaban fondeados en el puerto para atacar a las naves corsarias divisadas frente a Escombreras. El alcalde mayor le respondió que podían convocar unos 400 ó 500 hombres. Unas horas más tarde el príncipe Filiberto requirió de nuevo al alcalde mayor y le hizo saber que, tras haber realizado su secretario algunas diligencias entre los navíos fondeados en el puerto, encontró seis de quien poderse fiar y que necesitaba urgentemente los soldados que la ciudad le había prometido. Finalmente fueron 400 los soldados seleccionados para embarcarse en las galeras y navíos requisados para la ocasión.

Pero hasta aquí podemos conocer, puesto que las fuentes documentales enmudecen y ya no vuelven a tratar del tema. No sabemos si hubo combate o no, aunque posiblemente no lo hubo. De todas formas, una noticia recogida por Ignacio Bauer y Landauer parece demostrar que si lo hubo, y con resultado desfavorable para los intereses españoles. Al parecer, la toma por una escuadra española de seis galeras de una nave corsaria en 1616 en el estrecho de Gibraltar reportó un magnífico resultado porque “fue la presa de más consideración y servicio de Dios y del rey que se ha hecho en muchos años, porque además de los turcos que se hallaron en el navío, venían en él treinta y dos ingleses, los mayores corsarios que había en Argel, todos capitanes y pilotos de los navíos, en particular uno que se llamaba Tomás Queli, el cual era almirante de los once navíos que el año pasado a 18 de octubre dieron caza sobre cabo de Palos a la [galera] Real<sup>62</sup>. Como se puede observar, esta noticia señala las cosas que coinciden con lo que acabamos de ver y otras que, evidentemente, no:

<sup>61</sup> A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> Leg<sup>o</sup> 805, Cartagena, 19-10-1615.

<sup>62</sup> BAUER LANDAUER, I., *Relaciones de África*, Madrid, 1921, vol. III, p. 67.

los once navíos son exactamente los mismos que divisó el príncipe Filiberto antes de llegar a Cartagena; también el 18 de octubre fue el momento en el que se encontraron en el cabo de Palos las galeras y los navíos piratas; sin embargo, lo que no resulta creíble es la captura de la galera real por parte de los corsarios, entre otras cosas porque en ella iba el príncipe Filiberto, quien, como hemos visto, escribió por la noche desde Cartagena una carta al rey explicándole el incidente.

## **8. La batalla de Cabo de Palos (1617) y la imperturbable presencia de navíos corsarios en el Sureste (1618-1621)**

Dos años después se iba a producir en el mismo lugar uno de los mayores contratiempos sufridos por una escuadra española durante la “pax hispánica” de Felipe III. Los pormenores de esta batalla, que recientemente hemos publicado en un artículo de la revista “Cartagena Histórica”<sup>63</sup>, pueden resumirse aquí -dado el escaso espacio con el contamos- mencionando varios detalles: la concentración de 14 compañías de infantería en Cartagena para ser destinadas al reino de Nápoles, el embargo por la Proveduría de Armadas de varios buques mercantes artillados para trasladarlas hacia allí, el retraso en su salida por el tiempo desfavorable y su partida definitiva y posterior encuentro a la altura del cabo de Palos con una flota corsaria que les presentó batalla.

En efecto, los hechos narrados ocurrieron entre el 3 y 4 de agosto de 1617, cuando un convoy de siete navíos redondos bien artillados, organizado por la proveduría de Armadas de Cartagena, con 14 compañías de infantería a bordo (1.857 soldados, con sus respectivos capitanes) y que había partido de este puerto en la mañana del día 3, fue detenido nada más salir de él por vientos contrarios que lo tuvieron parado frente a la costa más de 24 horas. Al despuntar la mañana del día siguiente, alrededor de las 10 horas, descubrieron quince navíos enemigos sobre el cabo de Palos, los cuales procuraron ganarles el viento y, a las 2 de la tarde aproximadamente, consiguieron acercárseles y presentarles batalla. Esta duró algunas horas y en el transcurso de ella los corsarios quemaron y hundieron uno de los navíos del convoy –el que hacía de nave almiranta– y apresaron otro llamado “El perro de agua”, con lo cual fueron muertos o capturados unos 617 soldados españoles. Los otros cinco navíos tuvieron una suerte desigual: la nave capitana, muy maltrеча por la artillería enemiga, consiguió entrar al puerto cartagenero junto a otras dos, trayendo a bordo numerosos muertos y heridos; mientras tanto, los dos últimos navíos pudieron escapar de la batalla y ponerse a salvo bajo a la artillería de la torre de Cabo de Palos.

<sup>63</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, F., “Un ejemplo de combate entre piratas y escuadras del rey: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617”, en *Cartagena Histórica*, 38 (2011), pp. 18-37.

En los días siguientes, en medio de las acusaciones de unos y otros por el desastre habido en Cabo de Palos, logró recomponerse esta armada y se preparó de nuevo para partir con los cinco navíos disponibles y los 1.240 soldados que se habían salvado de la batalla. Y aunque persistía la presencia de la escuadra corsaria -que en ese momento había apresado otro barco mercante-, el proveedor de Cartagena ordenó la salida de este convoy el día 22 ayudado por las recién llegadas galeras de Génova. Pero una contraorden del rey les hizo volver de nuevo a puerto. Finalmente fueron las galeras de Génova las que se llevaron cuatro compañías de las nueve que habían quedado tras el desastre; las otras cinco fueron recogidas el 31 de ese mes por las galeras de España y trasladadas, como las anteriores, al reino de Nápoles. Acababa así una odisea que provocó una auténtica tragedia por las negligencias de unos y otros, negligencias que, a todas luces, se podían haber evitado.

Pero lo que realmente nos interesa aquí es constatar, una vez más, el enorme poder que estas escuadras corsarias habían alcanzado en el Mediterráneo occidental a comienzos del siglo XVII, cuya osadía les hacía capaces de enfrentarse a los convoyes militares organizados por el Rey Católico, y, lo que es más sonrojante, vencerles y humillarles (acabaron con 5 de las 14 compañías de infantería que iban a bordo). El desastre de Cabo de Palos pudo confirmar sobre la práctica algunos hechos que eran ya evidentes: por un lado, la ineficacia cada vez mayor del aparato logístico español, también la pérdida del miedo por parte de los corsarios a enfrentarse a armadas con militares profesionales a bordo y, por último, la confirmación del dominio total de las aguas españolas -al menos las del Mediterráneo- por parte de estos ladrones de la mar.

Ahora bien, ¿quién pudo estar detrás de esas naves corsarias, comandándolas? Evidentemente, las fuentes españolas apenas dicen nada, porque, entre otras cosas, no sabían ni siquiera distinguir bien entre piratas holandeses o ingleses y corsarios berberiscos. Se limitaban a nombrarlas como “navíos de turcos”, cuando curiosamente turcos eran los menos que iban a bordo de ellas. Pero afortunadamente hemos podido localizar quién era el caudillo que iba al frente de esta poderosa escuadra, que no era otro que el antiguo lugarteniente de Simón Danser, Salomo de Veenboer.

De Veenboer fue otro destacado pirata holandés. Nacido en Hoorn, actuó en un principio como corsario al servicio de la República Holandesa en la Guerra de los Ochenta Años, operando legalmente en virtud de una patente de corso que le había sido otorgada por Almirantazgo holandés, pero pronto dejó el servicio de su República y se unió a otros antiguos piratas que operaban en el norte de África, convirtiéndose en un esbirro de Simón Danser entre 1606 y 1609. De Veenboer encontró más éxito del esperado en la costa de Berbería y, al mismo tiempo, decidió convertirse al Islam en Argel, cambiando su nombre por el de Sulayman Rais.

Ya en 1617 estaba al mando de su propia escuadra con base en Argel y con una tripulación en su mayoría holandesa. Ese año se enfrentó de forma victoriosa contra varios buques mercantes armados, que incluían a cinco barcos holandeses, un francés y uno italiano, dos de cuyas embarcaciones fueron capturadas por él y por otro corsario llamado Jan Janszoon (el posteriormente famoso Murat Rais), mientras que al resto las dejaron escapar<sup>64</sup>. Como podemos ver, esta es la versión, desde el otro lado, de la batalla de cabo de Palos, la cual le llevaría a la cúspide de su poder.

Tal es así que en 1618 estaba al mando de la armada de Argel, compuesta por unos cincuenta buques de guerra, que fueron divididos en escuadrones independientes, al frente de uno de los cuales puso al citado Jan Janszoon. Las noticias sobre esta armada de navíos redondos llegaban a Cartagena con reiterada frecuencia: el 18 de abril de ese año el concejo de Cartagena informaba al rey de la carta que había recibido del capitán general de Orán sobre los 48 navíos gruesos que estaban preparados en Argel para salir “y que lo que se platica es que vienen a saquear Cartagena, ya que traen para ese efecto a un práctico de Cartagena, puerto y costa...” y que el asalto “ha de ser por la parte de tierra y... no en el puerto...”. Al tiempo que se escribía esta, llegaba otra de Alicante informando que se habían divisado allí 32 navíos redondos, los cuales no habían llegado aquel día a la costa cartagenera por haberseles hecho el tiempo contrario<sup>65</sup>. Estas embarcaciones no tardaron en presentarse en ella y al final del día aparecieron 33 navíos gruesos frente a Cartagena que provocaron un fortísimo rebato que obligó a poner a todos los vecinos en alarma y a pedir un socorro de 800 hombres desde Murcia, la cual llegó a ofrecer, ante la gravedad de la situación, hasta 4.000 hombres<sup>66</sup>. Afortunadamente, poco después, un fuerte levante dispersó estas dos escuadras de 33 navíos, y se quedó todo en un enorme susto.

Pero estos corsarios eran obstinados y en ningún momento abandonaron el litoral del Sureste. El 23 de abril fueron divisados treinta de estos navíos en el tramo costero entre Villajoyosa y Alicante<sup>67</sup>. Y, a finales del verano, volvieron a aparecer por Cartagena: así, en una carta enviada por el corregidor Gaspar Dávila al rey le informaba de la presencia de una escuadra de 21 navíos redondos desde primeros de octubre, que se convirtieron en 26 a mediados de ese mes, lo que dio lugar a otro nuevo rebato, con la consiguiente implantación del estado de máxima alerta en la ciudad, petición de refuerzos a Murcia y a otras partes del reino, aviso a las localidades costeras, etcétera<sup>68</sup>.

<sup>64</sup> KRIEKEN, Gérard van, *Corsaires et marchands: les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*, Saint-Denis, 2002, p. 26.

<sup>65</sup> A.G.S., G.M., Leg<sup>o</sup> 834, Cartagena, 18-04-1618, y A.M.Ct. Ac. Cap. 1618, fol. 83.

<sup>66</sup> A.M.M, Ac. Cap. 1617-18, cabildo de 28-04-1618; A.G.S., G.M., Leg<sup>o</sup> 834, Cartagena, 18-04-1618, y A.M.Ct. Ac. Cap. 1618, fol. 83.

<sup>67</sup> REQUENA AMORAGA, Francisco, *El corso turco-berberisco en la Gobernación de Orihuela (siglos XVI y XVII)*, Elche, 2001, p. 309.

<sup>68</sup> A.G.S., G.M., Leg<sup>o</sup> 837, Cartagena, 19-10-1618.

En los años 1619 y 1620 se repitieron los mismos hechos: el 26 de enero de 1619 fueron descubiertos 36 navíos redondos en cabo Cope; nueve meses más tarde, el 28 de octubre, fueron avistados nada menos que 60 navíos, lo que provocó, como es lógico, otro fuerte rebato en la ciudad<sup>69</sup>. Pero el suceso más importante ocurrió en 1620, teniendo como principal protagonista a Salomo de Veenboer (Sulayman Rais). Ese año fue excesivamente complicado para él, ya que su flota venía siendo perseguida desde 1618 por la armada holandesa, que finalmente dio con él en julio de ese año y, aprovechando que sus cinco navíos habían quedado detenidos en el mar por una calma prolongada, fueron sorprendidos por tres navíos holandeses de guerra, mandados por los capitanes Hoen, Cleijnsorgh y Schaeff. Aunque él y otros dos barcos lograron escapar, su buque insignia sufrió graves daños en la refriega. Como pudo, llegó a Argel en agosto y, después de un mes reparando allí, partió una vez más con ocho navíos bajo su mando.

Iba a ser la última vez que salía de su guarida argelina, ya que a los dos meses de haber marchado de allí se encontró el 10 de octubre de 1620 con una escuadra de guerra formada por dos navíos holandeses, dos franceses y uno inglés. De Veenboer decidió atacar y, tras una larga batalla frente al puerto de Cartagena, fue alcanzado por una bala de cañón que le partió las dos piernas y, poco después, le produjo la muerte<sup>70</sup>. Su cuerpo fue devuelto a tierra en una chalupa enviada por sus enemigos. Aunque las autoridades de aquí no sabían de quien se trataba, dieron cuenta del suceso en una acta capitular del concejo de Murcia: “Viose otra carta del señor Gaspar Dávila, corregidor, con aviso de que antes de anteanoche pelearon en el paraje de Cope ocho navíos de enemigos con otros cinco e se llevaron el uno...”<sup>71</sup>. Como si de una fatalidad del destino se tratase, las aguas de Cartagena, que tanto le habían temido, fueron testigo directo de su fallecimiento en combate.

A la muerte de Veenboer en 1620, se vino a sumar el traslado al puerto de Salé de su lugarteniente Jan Janszoon ese mismo año, donde construyó su principal base de operaciones<sup>72</sup>, con lo cual desaparecieron de las aguas del Sureste dos de sus más temibles adversarios. Previamente también se había retirado de la piratería el inglés Henry Mainwaring, tras concedérsele el perdón real en 1615 y posteriormente, en 1621, lo haría asimismo el otro corsario inglés indultado Robert Walsingham<sup>73</sup>. Desde entonces, el litoral del Sureste pudo dormir más o menos tranquilo. De hecho, desde la última noticia que recogemos sobre la presencia de navíos redondos corsarios en estos mares (18 de abril de 1621) y la siguiente (20 de marzo de 1626) transcurrieron cinco largos años.

<sup>69</sup> A.M.Ct. Ac. Cap. 1618-20, fols. 96 y 268v/274.

<sup>70</sup> VRIJMAN, L.C., *Kaapvaart en zeeroverij*, Amsterdam, 1938, pp. 215-217; GROOT, Alexander H. de, “Ottoman north Africa and the Dutch republic...”, pp. 131-147.

<sup>71</sup> A.M.M. Ac. Cap. 1620-21, cabildo de 13-X-1620.

<sup>72</sup> MAZIANE, Leïla, « Entre Salé et les Provinces-Unies au XVIIe siècle... », pp. 257-267.

<sup>73</sup> HALVORSON, Michael J. y SPIERLING, Karen E., *Defining Community in Early Modern Europe*, Burlington, 2008, pp. 232-234.

## Conclusión

De lo visto hasta aquí se puede inferir claramente que durante las dos primeras décadas del siglo XVII se operó un cambio sustancial tanto en la forma y estructura de las naves corsarias, que pasaron a ser en su mayoría navíos redondos muy artillados -al modo de los usados en el Atlántico-, como en la estrategia seguida por estos, que dejaron en un segundo plano el sistema de pequeños desembarcos en tierra del siglo anterior y lo sustituyeron por el ataque a gran escala a los navíos mercantes que surcaban las aguas del Mediterráneo occidental.

La responsabilidad de este cambio ha sido tradicionalmente adjudicada a los ex-piratas Simón de Danser y John Ward. Según Philip Gosse fue Danser el que instruyó a los argelinos en el arte de construir y reparar navíos redondos o atlánticos<sup>74</sup>, aunque otros le atribuyan a John Ward el mérito o, al menos, su adiestramiento a la hora de marinearlos. Sea como fuere, ambos corsarios, que como hemos visto actuaron de forma aliada, se hicieron dueños de la navegación en el Mediterráneo occidental en las dos primeras décadas del siglo XVII, capitaneando respectivamente las armadas de Argel y Túnez. La circulación por el viejo mar se hizo desde entonces mucho más peligrosa de lo que ya era y el número de apresamientos de naves -de todos los pabellones y nacionalidades- creció de forma exponencial, paralela al ascenso fulgurante de los precios de los seguros en los contratos de fletamento<sup>75</sup>.

Si en un principio a las viejas potencias rivales de España, como Inglaterra, Holanda o Francia, les vino muy bien la actuación de los corsarios contra ella, pronto pudieron comprobar en sus carnes como en el mar estos bandoleros no tenían amigos y atacaban a discreción a todas aquellas embarcaciones que surcaban la “Mancha mediterránea”, fueran del país que fueran. Por ello, no tardarían en cambiar de política y de estrategia, pasando de la permisividad y la connivencia a la más clara hostilidad. La salida desde Cartagena de la armada de Mauricio de Nassau en 1618 buscando estas escuadras corsarias o la colaboración de la *Royal Navy* con las galeras del almirante Luis Fajardo en la persecución de Simón de Danser o John Ward no son más que una muestra clara de que la situación en la segunda década

<sup>74</sup> GOSSE, Philip, *op. cit.*, pp. 59-60.

<sup>75</sup> Ya en 1598 el proveedor de armadas de Cartagena avisaba al rey del alto coste de los seguros, ya que “es tanto el temor que tienen los hombres de negocios deste lugar, que con darles a diez por ciento por el seguro del valor del vizcocho, aún no se ha acauado de asegurar toda la cantidad real...” (A.G.S., G.M., legº 516, nº 87). Dos décadas después, tanto el precio como la cantidad de seguros contratados se habían disparado, de tal forma que apenas salía una embarcación de Cartagena sin el correspondiente seguro: entre 1619 y 1621, por ejemplo, aseguraron los mercaderes Agustín Dardalia, Jusepe Ansaldo y Joselín Hacu infinidad de embarcaciones con destino a Génova, Venecia, Sicilia y Lisboa (Archivo Histórico Provincial de Murcia, protocolo 5.241).

del XVII había cambiado para empeorar, de modo que se habían vuelto contra sus antiguos protectores las fieras que ellos mismos habían creado<sup>76</sup>.

---

<sup>76</sup> A.G.S., G.M., leg<sup>o</sup> 834, Cartagena, 10-03-1618. La colaboración entre los piratas ingleses y las regencias berberiscas fue denunciada por los franceses por el tremendo daño que recibían en su comercio (MC CABE, Ina Baghdiantz, *Orientalism in early modern France*, Oxford, 2008, pp. 86 y ss.).