

LA NAO NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA, FRANCIS DRAKE Y JUAN DE GARIBAY (*)

Yago ABILLEIRA CRESPO
Investigador Naval

Resumen

Gracias a las nuevas redes sociales, y por pura casualidad, se ha conseguido enlazar dos historias que parecían no tener relación: el hundimiento provocado de una nao en San Juan de Puerto Rico en 1595 y la Gran Armada de 1588, mal llamada «Armada Invencible». De un modo paralelo, y con la dicha nao como hilo conductor, también se entrecruzan en esta historia el famoso Francis Drake y Juan Gutiérrez de Garibay, gran marino español. Así pues, veremos cómo por cuatro veces intentó el pirata y corsario apoderarse de la nao, sin conseguirlo, y cómo Garibay siempre logró hacer que los ingleses se retiraran.

Palabras clave: Gran Armada, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

Abstract

Thanks to the new social networks, and by pure chance, it has been possible to link two apparently unrelated stories: the intentional sinking of a carrack in San Juan de Puerto Rico in 1595 and the Great Armada of 1588, wrongly named *Invincible Armada*. In a parallel way, and with the same carrack as the conducting thread, the famous Francis Drake and Juan Gutiérrez de Garibay, great Spanish sailor, also cross in this story.

(*) Ante todo, es preciso aclarar que este artículo no habría sido posible sin la publicación de la colosal obra *La batalla del Mar Océano. Corpus documental*, dirigida por el tristemente fallecido contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, a quien seguro le habría gustado conocer este artículo. De no ser por los datos que recopiló y publicó, estas historias seguirían inconexas.

rrez de Garibay, a great Spanish sailor, cross their paths. We will see how four times the pirate and corsair tried to seize the carrack, without success, and how Garibay each time forced the English to withdraw.

Key words: Great Armada, 1588, Francis Drake, Juan de Garibay.

La nao *Nuestra Señora de Begoña* y los protagonistas

ERA la nao *Nuestra Señora de Begoña* un magnífico barco, muestra de la evolución tecnológica alcanzada por España, siempre descrita como fuerte y muy velera. Con una eslora de unos 31 metros, manga de unos diez y arqueo de 761 toneles machos, montaba entre 24 y 18 cañones, dependiendo del momento. Se la supone de construcción cántabra hacia 1585. Se había fabricado para la Carrera de Indias, y ese fue su cometido hasta que en 1587 se decidió que pasase a formar parte de la jornada de Inglaterra que se estaba preparando en Lisboa, adonde llegó en abril de 1588, apenas un mes antes de que zarpara la Gran Armada.

El capitán de la *Begoña* era Juan Gutiérrez de Garibay, desconocido incluso en su propia patria, pese a que llegó a ser uno de los grandes generales de la Carrera de Indias (1). Sobre él, en pro de la brevedad baste decir que inició su hoja de servicios con apenas trece o catorce años, como soldado a las órdenes de Pedro Menéndez de Avilés, en las selvas de Florida luchando contra los hugonotes franceses; luego, pasó a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, donde fue ascendiendo. Después de su paso por la Gran Armada y por las costas de Cuba, cuyos hechos veremos en este artículo, llegó su mayor hito personal: defender la Flota de Indias de unos 150 buques ingleses al mando del conde de Essex, en las Azores, a finales de 1597. Para mayor gloria, la flota arribó intacta a España, lo que le valió toda clase de reconocimientos (2).

Sobre Francis Drake (corsario o pirata, según le aprovechase más) se ha dicho tanto que no es necesario añadir nada más (3).

La *Begoña* en la «Felicísima Armada» de 1588

La *Begoña* formaba parte de la escuadra de Castilla, al mando de Diego Flores de Valdés. Tras zarpar de Lisboa, y cuando estaba cerca de La Coruña, los temporales del 18 y 19 de junio la separaron del grueso de la formación. Se cree que llegó en conserva con otros barcos a las inmediaciones del canal

(1) El quinto por número de viajes.

(2) Desde luego que su vida daría para una serie de novelas, al estilo de las de Patrick O'Brian.

(3) Recomendamos al lector la obra de RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Mitos desvelados: Drake y la Invencible*.

de la Mancha, donde fueron informados por un aviso de que debían regresar al puerto gallego.

La nao se hizo de nuevo a la mar el 22 de julio junto con toda la armada. Cuando la *San Salvador* explotó, recogió a parte de los supervivientes. En la escaramuza de Portland Bill, el 2 de agosto, la *Begoña* formó parte del grupillo que intentó combatir contra las unidades aisladas de Frobisher, hasta que el cambio de viento lo impidió. Sin embargo, en la batalla de Gravelinas, del 8 de agosto, recibió un duro castigo de los ingleses, por lo que hubo de ser socorrida por el galeón *São Martín*, buque insignia del duque de Medina Sidonia. Esta fue la primera vez que los ingleses se retiraron tras intentar acabar con la *Begoña*, la cual resistió bien el ataque hasta que llegaron los refuerzos.

Sin embargo, tuvo un accidentado regreso, teniendo que hacer escala en Irlanda, donde desembarcó a unos 70 u 80 hombres que fueron apresados o, en no pocos casos, asesinados. Finalmente, el 10 de octubre arribó a Cangas del Morrazo, en la ría de Vigo, con serios daños y carencias. Posteriormente, y cumpliendo órdenes para terminar las reparaciones, cruzó la ría a duras penas y atracó en Bayona pegada a la muralla, donde desembarcó parte de la artillería para reforzar la del castillo de la villa e instalar allí baterías en tierra, mientras las piezas de a bordo quedaban apuntando al mar, medidas que se revelarían muy acertadas.

La «Contra-Armada» de 1589

Al año siguiente, aprovechando el momentáneo desamparo de las costas españolas tras el desastre de la Gran Armada, Inglaterra decidió lanzar un poderoso ataque al que se ha dado en llamar «Contra-Armada». Con un número de barcos y hombres semejante al de la expedición española del año anterior, Isabel I confiaba en destruir los buques hispanos que estaban reparándose en los puertos cántabros, provocar un levantamiento en Portugal contra Felipe II —quien se ceñía también la corona portuguesa como Felipe I— y capturar a la Flota de Indias, ambicioso plan que, bien liderado, podría haber cambiado el curso de la historia; sin embargo, el error de otorgarle el mando a Drake lo convertiría en un fracaso estrepitoso.

Los ingleses intentaron primero tomar La Coruña, pensando que allí había un tesoro, pero fueron rechazados por los soldados y civiles —esta es la defensa que hizo célebre a María Pita—. Después fueron a Lisboa pero, aprovechando el viaje, uno de los barcos se acercó a Bayona. Tenía el aspecto de una urca holandesa, y en las proximidades de la villa pidió práctico, alegando ser un mercante con trigo. Dos pescadores accedieron a meterlo en puerto pero, nada más subir, fueron hechos prisioneros y sometidos a interrogatorio acerca de las defensas y de la nao española. También se les preguntó por un bajel francés llegado hacía unos días, al cual el gobernador de Bayona tuvo la precaución de inmovilizar por parecerle espía. Los asustados pescadores, tras responder coaccionados y ser liberados, aseguraron que dentro de la urca

había más de treinta ingleses armados de arcabuces con las mechas encendidas. Resulta evidente que los ingleses planeaban un golpe de mano pero que, viendo las defensas a que debían enfrentarse, decidieron cancelar el ataque y abandonar a los del navío francés a su suerte. De nuevo se quedaron los enemigos con las ganas de apresar a la *Begoña*.

Tras fracasar estrepitosamente en Lisboa, los restos de la Contra-Armada regresaron a Inglaterra pero, por necesidad de agua y víveres, recalaron en Vigo a finales de junio. Considerando inviable la defensa de la incipiente ciudad, y teniendo muy presentes las atrocidades cometidas por los ingleses en La Coruña, sus vecinos decidieron abandonar la urbe llevándose consigo todo lo que pudieron cargar. Los atacantes desembarcaron el 30 de junio y, al ver todo desierto, se relajaron y se dedicaron al pillaje, lo que fue aprovechado por los defensores para hacer una guerra de guerrillas. La rapidísima llegada de refuerzos con soldados veteranos hizo que los gallegos pasasen al ataque ante los dispersos y descoordinados invasores, quienes sufrieron cientos de bajas y reembarcaron a toda prisa, abandonando la ría el 2 de julio. Fue en estos días cuando los ingleses, envalentonados por su abrumadora superioridad, se plantean nuevamente tomar Bayona y la nao *Begoña*, pero lo imponente de sus defensas les hizo cambiar de idea otra vez.

Tras la Contra-Armada

La nao *Begoña* se trasladó a Ferrol, donde permaneció varios meses integrada en la escuadra de Martín de Bertendona y cambió de capitán. No está claro si llegó a hacer algún viaje a Flandes. En 1591 formó parte de la expedición a las Azores para desalojar a los corsarios ingleses, la cual consiguió hundir el galeón *Revenge*, aunque parece ser que la nao no tuvo ninguna actuación destacada en dichos acontecimientos. Hasta ahora, lo último que se sabía de la nao *Nuestra Señora de Begoña* es que aún estaba al servicio del rey en Ferrol por abril de 1592 y que sus últimos dueños fueron Juan y Agustín de Landecho.

Puerto Rico, Panamá y Pinos en 1595. El final de Drake

A finales de 1595, Inglaterra lanzó un ataque contra el Caribe. Para hacerse una idea del tipo de expedición que era, baste decir que sus integrantes iban sin sueldo, fiando la ganancia por su participación en la empresa a la contingencia de obtener una parte del eventual botín. El mando naval era bicéfalo, compartido por Drake y John Hawkins, que zarparon de Plymouth en septiembre de 1595 con 28 naves y unos 4.000 hombres. Pensaban dirigirse a San Juan de Puerto Rico, pues tenían noticia de que la nao capitana de la Flota de Tierra Firme, llamada *Nuestra Señora de Begoña*, transportando una carga

valorada entre dos y tres millones de pesos, con el timón y el palo mayor rotos a causa de una tormenta, milagrosamente había alcanzado a refugiarse en dicho puerto a fin de ser reparada, para lo cual hubo de desembarcar el cargamento, que quedó custodiado en el castillo.

La escuadra corsaria —tras ser rechazada varias veces en Canarias, lo que la retrasó— llegó finalmente a Puerto Rico. Sin embargo, una flotilla de cinco fragatas, al mando de Pedro Téllez de Guzmán, se le había adelantado, lo que permitió preparar la defensa de San Juan, para lo cual se hundió a propósito la *Begoña* como parte de una estrategia orientada a cerrar la entrada al puerto. En la noche del 23 al 24 de noviembre de 1595 se produjo el combate, en el que los ingleses sufrieron una contundente derrota que les obligó a retirarse. Las cuatro fragatas españolas supervivientes —una había ardiendo en la lucha— cargaron el tesoro y a la gente de la *Begoña* (unos 300 hombres), regresando rápidamente a Cádiz.

Drake, ostentando ahora el mando pues Hawkins había muerto por enfermedad, intentó tomar Panamá, donde de nuevo vio cómo era vencido y se le infligían grandes bajas. Tras la derrota ordenó ir a Portobelo, donde, para rematar el desastre, moriría de disentería y su cadáver fue arrojado al mar. Ahora, la desmoralizada, hambrienta, diezmada y enferma flotilla corsaria quedaba a las órdenes del coronel de las tropas de tierra, Thomas Baskerville, quien decidió que lo único sensato era volver a casa. Pero antes había que preparar los buques para la travesía, de manera que los restos de la flota se dirigieron a la isla de Pinos (al sur de Cuba) para poner todo a punto.

Aún no habían llegado a España las noticias de lo de San Juan de Puerto Rico, por lo que el segundo día de 1596 zarpó de Lisboa una escuadra de refuerzo hacia el Caribe liderada por Bernardino de Avellaneda, siendo su almirante nuestro conocido Juan Gutiérrez de Garibay. La fuerza se tropezó en la travesía con un recio temporal que le causó averías y la obligó a hacer alto en San Juan. Reparado lo imprescindible, se dirigió a Cartagena de Indias para terminar los trabajos de puesta a punto. Al poco de fondear, los españoles se enteraron de la ubicación de los ingleses, así que Avellaneda ordenó ir a Pinos sin haber concluido las faenas. Garibay, que mandaba los barcos más veleros, se adelantó al resto y llegó a tiempo de ver cómo catorce bajeles ingleses ya alistados estaban con los últimos preparativos, aunque con mucha gente en tierra. Pese a contar solo con tres unidades, sabiendo que detrás venían refuerzos, Garibay decidió aprovechar la ventaja de que mucha de la gente inglesa estaba en tierra y se lanzó al ataque. La acometida provocó la desbandada de los ingleses embarcados, que dejaron abandonados a sus compañeros en las playas, y se saldó con el apresamiento de la nave mayor y de una pinaza, aunque al precio de que una de las unidades de Garibay ardiese y explotase con 80 hombres a bordo. Avellaneda llegó a tiempo para continuar la persecución, viendo asombrado cómo los ingleses mojaban las velas, para que atraparan más viento, y arrojaban la artillería al mar para ir más rápidos, por lo que le fue imposible capturar nave alguna.

Dudas sobre la *Begoña*. Las nuevas tecnologías dan las primeras pistas

Personalmente, siempre me cuestioné si ambas *Begoñas* serían el mismo barco. El tema me interesaba, pues soy gallego y he estado varias veces en Bayona, donde se refugió la nao tras la fallida ocasión histórica de 1588. Sin embargo, nadie parecía unir ambos hechos, por lo que supuse que se trataría de diferentes navíos.

El de 9 de abril de 2017, el Museo del Mar de San Juan de Puerto Rico publicó en su cuenta de Facebook una entrada conmemorativa del 422.º aniversario de la arribada forzosa de la *Begoña* a dicho lugar, noticia que, por pura casualidad, tuve la fortuna de ver. Como no podía ser de otra forma, aproveché para preguntar al museo sanjuanero si la nao mencionada en la antedicha entrada podía tratarse de la misma que participó en la Gran Armada. El Museo del Mar me respondió con una referencia de un resumen de PARES (Portal de Archivos Españoles) donde se mencionaba que su dueño era Agustín de Landecho. Era una excelente noticia, pues coincidía con uno de los propietarios. Todo indicaba que, tras servir como buque militar, la nao había sido devuelta a sus dueños, quienes volvieron a la Carrera de Indias y, siendo la embarcación tan buena como se decía, acabó de capitana de la Flota de Tierra Firme del general Sancho Pardo Osorio.

Una rápida busca en PARES demostró que los documentos se referían al dueño de la nao hundida en San Juan indistintamente como Juan y como Agustín de Landecho (bien eran parientes, bien había un solo dueño llamado Juan Agustín, no está claro). Sin embargo, no era nada definitivo, pues pudo haber otros armadores que se llamasen así y tuviesen un barco con el mismo nombre, o bien podía ser que fuesen los mismos propietarios pero que, siendo muy devotos de dicha virgen, llamaban a todas sus naves así, hipótesis complicada pero posible. Se necesitaba algo más.

El dato definitivo

La Casa de Contratación registró la *Begoña* antes de su partida en lo que sería su último viaje. En dicho registro, de 1594, se la arqueaba en 963 toneladas, pero la de la Gran Armada arqueaba 761 toneles machos (o 740, según los autores). A priori no coinciden las cantidades, pero solo a priori. Y es que, como explica magistralmente Casado Soto en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, toneles machos se refiere a un arqueo al uso dado en medidas cántabras, mientras que las toneladas son propias de Andalucía, por lo que no es lo mismo. Afortunadamente, contamos con el arqueo andaluz de la *Begoña* que fue en la Gran Armada, realizado en enero de 1588 (980 t). Hay, pues, una diferencia de 27 toneladas (un 2,8 por 100); no obstante, teniendo en cuenta la tecnología de la época y que las mediciones fueron realizadas por dos personas distintas —así como posibles reparaciones mientras sirvió al rey—, considero que es un margen de error razonable.

El mismo tipo de embarcación (nao), el mismo nombre (*Nuestra Señora de Begoña*), los mismos propietarios (Juan y Agustín de Landecho), el mismo tonelaje y fechas compatibles... Estamos ante un mismo barco, sin lugar a dudas. Queda demostrado pues que la *Begoña* que sirvió en la Gran Armada de 1588 es la misma que en 1595 fue hundida a propósito en San Juan de Puerto Rico para defender el puerto del ataque de Drake. Se completa así la historia de dicha nao, observándose que no tuvo mal final.

Fuentes documentales

- Archivo General de Indias, Casa de Contratación 1107, N.4, f. 19. Sevilla, 30 de octubre de 1593 (digitalizado y disponible en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Pardo Osorio»).
- *Ibidem*, Escribanía de Cámara de Justicia, leg. 1074^a (resumen en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Landecho»).
- *Ibidem*, Indiferente 1952, L.4, ff. 59r-59v; Indiferente 1953, L.5, ff. 76v-77v (resumen en PARES. Póngase en el buscador «Begoña» y «Landecho»).

Bibliografía

- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid, 1988.
- GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*. E-Lector, Sada (La Coruña), 2010.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: «Juan Gutiérrez Garibay. Vida y haciendas de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Indias*, vol. LXX, núm. 249. Sevilla, 2010.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Mitos desvelados. Drake y la Invencible*. Sekotia, Madrid, 2011.
- URGORRI CASADO, Fernando: «Hombres y navíos de la Invencible. Los que volvieron a La Coruña, 1588 (II)», en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, año XXIV, núm. 24. La Coruña, 1988.
- VV.AA.: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*. Vol. V: *Anexos y apéndices*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2015.
- Web del Portal de Archivos Españoles: pares.mcu.es