

hacia tiempo era el problema de los viajes árticos. Diez años más tarde, en 1577 hizo otro viaje, y aun cuando lo intentó con un barco de la Reina Isabel, dos barcas y 140 personas, fué tan infructuoso como el primero. Trajo un supuesto mineral de oro y con el deseo de hallarlo en gran cantidad, al siguiente año, una tercera expedición se hizo á la vela. Después de haber perdido un barco, consumido las provisiones y sufrido grandemente por el hielo y las tormentas, la flota volvió dispersada. El supuesto mineral de oro resultó ser sólo arena brillante.

Mientras Frobisher buscaba « El Dorado » en el Norte, Francis Drake lo encontraba en el Sur. Drake era un hombre á quien todo faltaba. « Sufrió con paciencia muchas penas en su juventud », dice Fuller, « formando su alma y fortaleciéndole en la adversidad. » En temprana edad, cuando trabajaba en un comercio de las costas, su imaginación fué inflamada por las hazañas de su protector Hawkins, en el Nuevo Mundo y le acompañó en la última y desgraciada aventura de tierra española. No se amilanó por su primer infortunio y reuniendo en su rededor marineros que le estimaban, emprendió otro viaje á las Indias Occidentales y enseñó la navegación de esta parte del Océano. En 1570, obtuvo una autorización de la Reina Isabel para viajar con sus barcos y á propio riesgo. Todo inglés que tenía elementos, estaba en libertad de acondicionar sus buques, y con regulares fladores, obtenía una autorización de la Corte, y se hacía á la mar bajo su propio riesgo. Así, las empresas y heroicidades navales en países nuevos, durante el

reinado de Isabel, eran juntamente un asunto de negocios y aventuras.

En 1572 tuvo lugar en París y en toda Francia la matanza de los hugonotes, en tanto que el tiránico poder de Felipe II reinaba en las tierras del norte. Los marineros sabían qué esperar del Rey de España, caso de que cumpliera su amenazadora venganza sobre Inglaterra, y entre ellos eligieron jefes para proceder á hacerle la guerra. En el año de la matanza de San Bartolomé, Drake se hizo á la vela hacia el continente español en el *Pasha*, de setenta toneladas, acompañado por el *Swan* de veinticinco, y con un conjunto de setenta y tres tripulantes. Con esta insignificante fuerza hizo Drake gran destrozo entre los barcos españoles, en nombre de Dios. Cruzó el istmo de Darien y llegó al gran Océano Pacífico. Volvió á Inglaterra en agosto de 1573 con su débil barco cargado de tesoros.

Pocos años más tarde, en 1577 hizo su siempre memorable expedición. Charnock dice fué « una intentona de naturaleza tan atrevida y sin precedentes, que no sabríamos si apludirle como bravo ó condernale como temerario, si no fuera por su resullado. » La escuadra en la que se hizo á la mar para Sur América constaba de cinco bajeles, el mayor de los que, el *Pelican*, era solamente de 100 toneladas; el siguiente, *Elisabeth* de 80, el tercero, *Swan* como barco de *huída* era de 50, el *Marygold* de 30 y el *Cristopher* una barcaza de 15 toneladas. El conjunto de la tripulación de estos barcos, era de 164 gentlemen y marineros.

Los caballéros iban con Drake « para aprender

el arte de la navegación ». Después de varias aventuras á lo largo de las costas del Sur de América, la pequeña flota pasó por el estrecho de Magallanes y cogió un inmenso botín de las ciudades de las costas de España y capturó el galeón real *Cacafuego* cargado de tesoros. Trás haber tratado en vano de encontrar un paso hacia Inglaterra por el Océano del Nordeste, á través de lo que hoy es conocido por estrecho de Behring, se refugió en el puerto de San Francisco del que tomó posesión en nombre de la Reina de Inglaterra y lo llamó New Albión. Accidentalmente cruzó el Pacífico por las Molucas y Java, desde donde dirigió las velas á través del mar de la Indias y por el cabo de Buena Esperanza á Inglaterra, dando así la vuelta al mundo. Estuvo ausente con su flota proximamente dos años y diez meses.

No menos extraordinario fué el viaje del capitán Cavendish que hizo la circunvalación del globo á su costa. Salió de Plymouth en tres pequeños bajeles el 21 de julio de 1586. Uno de 120 toneladas, otro de 60 y el otro de 40, no mucho mayor que una embarcación del Támesis. El conjunto de la tripulación no excedía de 123 hombres. Cavendish costeó por el sur del continente americano y cruzó el estrecho de Magallanes llegando al Oceano Pacífico.

Quemó y saqueó los establecimientos españoles de la costa, capturó algunos barcos españoles y abordó al galeón *Santa Ana* con 122.000 dollars á bordo. Hizo vela á través del Pacífico á las islas Ladronas y volvió por el estrecho de Java, Archipiélago Indico y cabo de Buena Esperanza,

llegando á Inglaterra después de una ausencia de dos años y un mes.

La sagrada é invencible armada, estaba preparada y Felipe II determinó someter aquellos aventureros ingleses que barrían las costas de España y saqueaban sus galeones en alta mar. Los marineros ingleses sabían que la espada de Felipe era forjada en el Sur de América y que el único medio de defender su país, era interceptar al invasor en su viaje de España á Inglaterra. Pero los marineros y sus capitanes, Drake, Hawkins, Frobisher, Howard, Grenville, Raleigh y los demás, no podían todos juntos interrumpir la empresa del rey de España. La armada salió, y llegó á vista de las costas de Inglaterra el 20 de julio de 1588.

La lucha era de un carácter extraordinario. De una parte la armada más poderosa que había visto el mar, formada por seis escuadras de sesenta grandes buques de los que el menor, tenía 700 toneladas. Además, tenía cuatro gigantescas galeras llevando cada una cincuenta cañones, otras cuatro también armadas, cincuenta y seis barcos mercantes armados y veinte caravelas. En conjunto 149 bajeles, aparte de las seis escuadras. Había á bordo 8000 marineros, 20.000 soldados y un gran número de esclavos de galeras. Los buques cargaban provisiones bastantes para el sostenimiento durante seis meses, y el cargamento de municiones era enorme.

De otra parte estaba la pequeña flota inglesa á las órdenes de Hawkins y Drake. Los barcos reales eran solamente trece. El resto fué facilitado por particulares, habiendo un conjunto de treinta y

ocho barcos de todas clases y lamaños, incluyendo barcazas que llevaban bandera real. Los principales barcos mercantes armados, fueron suministrados por Londres, Southampton, Bristol y los otros puertos del sur. Drake fué seguido por algunos corsarios; Hawkins tenía cuatro ó cinco barcos, y Howard de Effingham dos. La flota estaba, sin embargo, muy mal dotada de provisiones y municiones, pues sólo había provisiones á bordo para una semana y escasamente municiones para un día de duro combate. Pero los barcos, pequeños como eran, estaban en muy buenas condiciones, podían maniobrar bien en caso de perseguir ó ser perseguidos, pues sus tripulaciones eran de magníficos marineros.

El éxito de la defensa fué debido al tacto, valor y habilidad de las tripulaciones. Al primer encuentro de las flotas, los torreones de los galeones españoles quisieron acercarse para echar los garfios á sus depreciables enemigos y aplastarlos con la muerte. « Venid », dijo Medina Sidonia. Lord Howard adelantó con el *Ark* y tres barcos más, é hizo fuego con inmensa rapidez sobre los castillos flotantes. El *San Mateo* orzó y quiso abordarles. « ¡ No ! ¡ aún no ! » El inglés viró, hizo fuego, acribilló al español y desapareció á favor del aire. Con asombro del almirante español, los barcos ingleses se le aproximaban ó alejaban según querían. « El enemigo me persiguió », escribe el almirante español al príncipe de Parma, « me hizo fuego desde la madrugada hasta el anochecer, pero no quisieron acercarse y echar los garfios aun cuando les di muchas ocasiones. » El *Capitana*, un galeón de

1200 toneladas averiado por la popa, entregó su pabellón á Drake y aumentó la provisión de pólvora de la flota inglesa en algunas toneladas. Se entregó otro barco español y fué conquistado otro depósito de pólvora y balas de la destruida armada. Así continuó hasta que lo principal de la flota española estuvo convertido en ruinas y los restantes barcos fueron esparcidos por las tempestades del norte. Después de todo, probó ser Felipe II lo que le llamaban los marineros : « un coloso ahogado con un pingajo ».

Los marinos ingleses continuaron sus aventuras. Iban « cantando la derrota del rey de España ». Particulares aventureros acondicionaron una flota bajo el mando de Drake para invadir el territorio español. Tomaron la parte baja de Coruña, navegando hacia Tagus y capturaron una flota de barcos cargados de trigo y provisiones de guerra para una nueva armada. Saquearon á Vigo y volvieron á Inglaterra con 150 cañones y un rico botín. El Conde de Cumberland particularmente navegó hacia las Indias occidentales é hizo varias presas á los españoles. En 1590 diez buques mercantes ingleses que volvían de Levante, atacaron á doce galeones españoles, y después de seis horas de lucha les hicieron huir con grades pérdidas. En el siguiente año, tres barcos mercantes se hicieron á la mar para los Indias orientales y en el curso de su viaje se apoderaron de varios barcos portugueses.

Una poderosa flota española guardaba aún los mares, y en 1521 vencieron al noble Sir Richard Grenville en las Azores, cincuenta grandes galeo-

nes españoles contra un buque de la Reina el *Revenge*. En 1593 dos barcos de la Reina, acompañados por unos buques mercantes, salieron para las Indias Occidentales á las órdenes de Burroughs, Frobisher y Cross, y entre otras capturas hicieron la del mayor barco de las Indias Orientales, de 1600 toneladas, 700 hombres y 36 cañones de bronce, con un magnífico cargamento. Entraron en Dartmouth y sorprendieron á todos con su presa por ser el buque mayor que había visto Inglaterra. En 1594 el capitán James Lancaster emprendió con tres barcos un viaje de aventuras, al que se unieron algunos corsarios, Alemanes y Franceses, cuyo resultado fué la captura de treinta y nueve barcos españoles. Sir Amias Preston, Sir John Hawkins y Sir Francis Drake continuaron también su acción sobre los mares. El almirante Howard y el conde de Essex atacaron á Cádiz con el propósito de destruir la nueva armada; demolieron todos sus fuertes, hundieron once de los mejores barcos del Rey de España, cuarenta y cuatro mercantes y regresaron á Inglaterra con gran botín.

Los descubrimientos marítimos estaban entonces descuidados. La implantación de nuevas colonias empezó, pues el pueblo inglés se había aumentado considerablemente. En 1578 Sir Humphrey Gilbert fundó New Founland para la Reina. En 1854 Sir Walter Raleigh fundó el primer establecimiento en Virginia. Aún estaba el paso del Nordeste descuidado, pero en 1580 el capitán Pett (nombre famoso en el Támesis) salió de Harwich en el *George* acompañando por el capitán Jackman en el

*William*. Llegaron al mar del norte, pero se vieron obligados á regresar sin haber conseguido su propósito. ¿Será creído que el *George* era de 40 toneladas solamente y su tripulación de nueve hombres y un grumete, y que el *William* era de veinte toneladas con cinco hombres y un grumete? Lo maravilloso es que estos barquitos pudiesen resistir los bancos de hielo y volver á Inglaterra con su aguerriada tripulación.

En 1585, otro de nuestros marinos aventureros, John Davis, se hizo á la mar con dos barcas: el *Sunshine* y el *Moonshine* de 50 y 35 toneladas respectivamente, y descubrió en el lejano Nordeste el estrecho que aún lleva su nombre. Tuvo que regresar por los hielos; pero no aterrado por su falta de éxito emprendió un segundo y tercer viaje de exploración, aunque sin fortuna en el descubrimiento del paso del Nordeste. Quedan como un misterio estas repetidas y enérgicas intentonas de descubrimiento de un nuevo camino para ir á las fabulosas regiones de Cathay.

En estos primeros tiempos los holandeses no eran indignos rivales de Inglaterra. Se emanciparon del yugo de España y consiguieron su independencia llegando á ser uno de los mas formidables poderes marítimos. En el transcurso de otro siglo, Holanda poseía más colonias y tenía más participación en el comercio del mundo que las Islas Británicas. Era natural, por lo tanto, que la República Holandesa tomase interés en el paso del Nordeste y los marinos holandeses por sus empresas y bravura, figuraran entre los primeros en el descubrimiento del camino Artico. Barents y Behring

sobre todo, probaron tener la valentía y determinación de sus heroicos antepasados.

La historia de la Compañía de las Indias Orientales empieza con un anuncio en la *London Gazette* de 1599, hacia el final del reinado de Isabel. Como todas las otras empresas de la nación, se estableció esta con medios particulares. La compañía, se estableció con un capital de 72.000 libras en participaciones de 50. Los aventureros compraron cuatro bajeles de una cabida media de 350 toneladas. Fueron cargados de provisiones, « telas noruegas » y otras mercancías. La pequeña flota salió de Billingsgate el 13 de febrero de 1601. Fué por el cabo de Buena Esperanza á las Indias Orientales, á las órdenes del capitán James Lancaster. Sólo empleó diez y seis meses en llegar al Archipiélago Indico. Esta flota llegó á Acheen en junio de 1602. El rey del territorio recibió á los visitantes con cortesía, y cambió especies con ellos amigablemente. Volvieron los bajeles á Inglaterra, tomando posesión en el viaje de regreso de la isla de Sta Elena, habiendo estado ausentes, exactamente, treinta y un mes. El provecho del primer viaje alcanzó á un ciento por ciento. Tal fué el origen de la gran Compañía de las Indias Orientales extendida ahora en un imperio y conteniendo unos doscientos millones de personas.

Volvamos á los barcos y marina mercantes del tiempo de la Reina Isabel. El número de barcos reales era trece, y el resto de la marina consistía en barcos mercantes que eran alquilados y desalquilados cuando su propósito era cumplido (1). Según

(1) Macpherson, *Annals of Commerce*, pag. 156.

Wheeler á la subida al trono de Isabel, no había más que cuatro barcos pertenecientes al Támesis, exceptuando los de la marina real, que tuvieran más de 120 toneladas (1), y después de cuarenta años, el conjunto de barcos mercantes ingleses, que pasaran de 100 toneladas, alcanzaba á 135, siendo sólo unos cuantos de 500. En 1588, « el número aumentó, llegando á 150 los de 150 toneladas próximamente, empleados en viajes comerciales á todas partes y países ». Los principales barcos que frecuentaban los puertos ingleses continuaban aún siendo extranjeros. Los había italianos flamencos y alemanes.

Liverpool que actualmente cuenta con los barcos de más tonelaje del mundo, tardó en adquirir importancia en este concepto. Era poco más que un pueblo de pescadores. Sus habitantes hicieron una petición á la Reina para la supresión de un subsidio que les habían impuesto, y hablaban así de su país natal : « la pobre y decaída ciudad de Liverpool ». En 1565, varios años después de subir al trono Isabel, el número de barcos pertenecientes á Liverpool era sólo de doce. El mayor, de cuarenta toneladas con doce hombres, y el más pequeño era un bote de seis toneladas con tres hombres (2).

Al subir al trono de Inglaterra Jaime I en 1603, convocó á todos los barcos de guerra y también

(1) *Ibid.*, pag. 85.

(2) Picton's, *Selections from the Municipal Archives and Records of Liverpool*, pag. 90. Un siglo más tarde, en 1757, la importación á Liverpool, llegó á 198 946 libras, y la de Bristol á 351 211. En 1883, la importación y exportación era de 8 527 531 toneladas y la renta del dique en ese año 1273 752 bras.

á los numerosos corsarios que habían estado empleados durante el reinado anterior en hacer la guerra al comercio de España, y declaró estar en paz con todo el mundo. Jaime I era tan pacífico como un kuáquero. No era un Rey batallador y, principalmente por esto, no fué popular. Protegió las industrias de lana, seda y tapicería. Dió toda clases de protección á los aventureros mercantiles y colonizadores para el planteamiento y el perfeccionamiento de los establecimientos de Virginia, New England y New Foundland. También promovió el comercio con las Indias Orientales. Continuaron haciendo intentonas, Hudson, Poole, Button, Hall, Baffin y otros valerosos marinos, para el descubrimiento del paso del Nordeste, pero siempre sin resultado.

Estando las playas inglesas muy infestadas de argelinos y otros piratas (1) el Rey Jaime creyó ne-

(1) Había piratas, no solamente argelinos sino también ingleses. Keutner, alemán escritor del reinado de Isabel dice: « Los Ingleses son buenos marinos y piratas famosos (*sunt boni nautae et insignes pyratae*). Robers en su *social History of the Southern Counties* (pág. 93), dice: « Isabel ha empleado muchos ingleses como corsarios contra España. Después de la guerra, les fueron revocadas las licencias obligando á unos á abandonar la vida activa y siendo los otros considerados como piratas. El público los admiraba por sus hazañas, los comerciantes les ayudaban clandestinamente y hasta las autoridades de las poblaciones marítimas les encubrían la venta de sus saqueos. A despecho de lo mandado, en los cinco años que siguieron á la coronación de Jaime I, había continuas quejas, por esta manera de vivir fuera de la ley, cada día era más popular. Muchos ingleses con buenos barcos surcaban los mares sin cuidarse de á quien saqueaban; había grandes dificultades para suprimir la piratería. Según la *History of the city of Exeter* había lo menos « quince » buques turcos, en el canal de Inglaterra á mediados del siglo diez y siete,

cesario mantener los buques de guerra en condiciones para proteger la navegación y el comercio. Pronto dobló el número de barcas de la armada real haciéndolos llegar de trece que eran, á veinticuatro. Su tamaño, sin embargo, continuó siendo pequeño en los reales y en los mercantes. Sir William Monson dice que al entronamiento de Jaime I no había en Inglaterra más de cuatro barcos de 400 toneladas (1). Los comerciantes de las Indias Orientales fueron los primeros en aumentar su tamaño. En 1609, animados por la carta de su constitución, construyeron el *Tradès Increase* de 1100 toneladas, el más grande de los construídos en Inglaterra. Como era necesario que la tripulación del buque pudiese vencer á los piratas, fué perfectamente armado. Los barcos de guerra adicionados, eran también de un pesado porte. En el mismo año fué botado al agua el *Prince* de 1400 toneladas, llevando sesenta y cuatro cañones, y era superior á todo barco de esta clase visto hasta entonces en Inglaterra.

Y ahora llegamos al asunto de esta Memoria. Los Petts eran los principales constructores de buques de su tiempo. Desde muy atrás se les conocía en el Támesis y tenían plaza en los arsenales reales desde el reinado de Enrique VII. También eran distinguidos marineros, y ya hemos hecho mención de uno de ellos, por haber hecho su viaje de

viviendo á costa de los comerciantes. Los refugios del noroeste estaban infestados de piratas musulmanes que atacaban y saqueaban los buques y se llevaban á la tripulación cautiva. Los daños, hasta en un puerto de la importancia de Exeter en barcos, dinero y hombres, fueron enormes.

(1) *Naval Tracts*, pág. 294.

aventura al Océano Artico, en su pequeña barca *George*, de 40 toneladas solamente. Phineas Pett fué el primero de los grandes constructores de buques. Su padre, Peter Pett, fué uno de los principales armadores de buques de la Reina. A más de ser constructor de buques era también poeta, siendo el autor del poema titulado « Viajes del Tiempo en busca de su hijo la Verdad » (1), una hermosa obra. En efecto, la poesía no es en concepto alguno incompatible con la construcción de buques, estando el antiguo jefe constructor de la Armada, quizá tan orgulloso de su poesía como de sus barcos. El poema de Pett fué dedicado al almirante Lord High Howard, conde de Nottingham y esto puede haber sido la razón del singular interés que posteriormente tuvo por Phineas Pett, hijo del poeta constructor de buques.

Phineas Pett era el segundo de los hermanos. Nació en Deptford ó « Deptford Strond », como habitualmente era llamado el lugar, el 1 de Noviembre de 1570. A los nueve años de edad fué enviado á la escuela libre de Rochester y permaneció en ella cuatro años. No sacando mucho provecho de su educación, le envió su padre á una escuela particular de Greenwich dirigida por Mr Adams. Hizo allí tantos progresos, que en tres años estuvo apto para ir á Cambridge y en consecuencia fué enviado á aquella Universidad en 1586, y entró en el colegio de Emmanuel, dirigido por Mr Charles Chadwick.

(1) Este poema es hoy rarísimo, no estando en el British Museum.

Su padre le concedió 20 libras por año, aparte le compraba los libros y aparatos y atendía á otras de sus necesidades.

Phineas permaneció en Cambridge durante tres años. Se vió obligado á abandonar la Universidad por la muerte de su respetado y muy querido padre, cuya pérdida, dice, « determinando mi ruina me probó que Dios no era muy misericordioso conmigo. » Su madre casó en segundas nupcias con « el más malvado marido », dice Pett, en su autobiografía (1), « un Mr Thomas Nunn, un sacerdote indigno de serlo ». La imprudencia de su madre le privó completamente de sus medios de existencia y no teniendo esperanzas de prosperar entre sus amigos, necesariamente abandonó su carrera universitaria después de las Navidades de 1590.

Prematuramente, en el siguiente año, fué persuadido por su madre, para ponerse, como aprendiz, á las órdenes de Mr Richard Chapman, de Deptford Strond, uno de los maestros carpinteros de buques de la Reina á quien su difunto padre había educado desde niño en esta profesión. Le fueron señaladas 2 libras, 6 chelines, 8 peniques por año, con lo que tenía que proveerse de herramientas

(1) Hoy existen tres copias de la autobiografía, estando las tres en el British Museum. Difieren algo entre sí. Ninguna de ellas ha sido publicada *in extenso*. En Diciembre de 1795, y en Febrero de 1796, el Dr Samuel Denne envió á la Society of Antiquaries, dos de estos manuscritos y posteriormente publicó extractos de estas copias (*Arch.* XII, año 1796), pero de un modo muy irregular y descuidado. Es probable que el Dr Denne no viera el manuscrito original, sino una copia alterada del mismo auténtico. Los párrafos arriba escritos están sacados del original y comparados con los documentos del State Paper Office.

y aparatos. Pett pasó dos años al servicio de este hombre, con muy poco adelanto; Chapman murió y el aprendiz fué despedido. Acudió Pett á su hermano mayor Joseph, que no le ayudó, aun cuando había alcanzado el puesto de su padre en el Arsenal real. En consecuencia se vió obligado á embarcarse con un aventurero para un desesperado viaje. Aceptó el humilde puesto de ayudante de carpintero á bordo del galeón *Constance* de Londres. Pedro, el hermano menor de Pett que vivía en Wapping, le dió habitación y alimento hasta que el barco estuvo dispuesto á hacerse á la mar. Pero no tenía dinero para comprar ropas. Afortunadamente un William King, de Essex, tuvo piedad del desgraciado joven y le prestó 3 libras que, posteriormente, le devolvió Pett.

El *Constance* era solamente de 200 toneladas de cabida. Se hizo á la mar pocos días antes de la Navidad de 1592 con dirección al Sur. No hay duda que fué botado para aventuras de piratería. La piratería no era creída deshonrosa en aquellos tiempos. Cuatro años habían transcurrido desde que la Armada Invencible se había acercado á las costas británicas y al presente, buques holandeses é ingleses surcaban los mares en busca de galeones españoles. Todo el que tenía medios para dotar un buque y encontraba un capitán valiente para mandarlo, lo armaba en corso. Hasta las compañías marítimas de la ciudad de Londres, reunieron medios á escote con el propósito de enviar á Sir Walter Raleigh para la captura de barcos españoles y después repartir el producto de lo saqueado, como cualquiera puede ver informándose por

los documentos de la « London Corporación » (1).

La aventura en que entró Pett no fué afortunada. Estuvo ausente uno veinte meses, navegando por las costas de España y Berberia, y en Levante, soportando muchas miserias por falta de vitualla y aparejo y « sin conseguir ninguna presa de valor. » El *Constance* volvió á las costas irlandesas « en extremo pobre ». El bajel se refugió en Cork; y Pett, completamente disgustado de la vida de corsario, se despidió del barco dando allí fin á su viaje. Con mucha dificultad, hizo su camino á través del país hacia Waterford, en donde se embarcó para Londres, á cuya ciudad llegó tres días antes de la Navidad del 1594 en un miserable estado, y fué á Wapping, donde vivía su hermano Pedro, quien

(1) Por ejemplo, en el índice del diario registro de las corporaciones de la ciudad de Londres (Nº 2, pág. 346, 1590-1694) hay un documento fechado el 15 de Noviembre de 1593, teniendo Isabel 35 años, que dice: « Comisión designada por las compañías de la City que se han aventurado en la flota mandada por el caballero Sir Walter Raleigh y en otras para unirse con los dignos personajes que la Reina había nombrado para adquirir un completo conocimiento de todos los bienes, presas, especies, joyas, perlas, tesoros, etc., últimamente tomados en la Carraca, venderlos y dividirlos (Diar. 23, pág. 156). Petición hecha á la Reina y Consejo privado para la compra de bienes últimamente conseguidos en la Carraca y comisión nombrada para su estudio. Los beneficios ó pérdidas debían dividirse entre la Cámara (de las corporaciones de la City), y las compañías que se habían aventurado en estas empresas (pág. 157). Las varias compañías que tomaron parte en la expedición de Walter Raleigh aceptaron bienes tomados en la Carraca por valor de 12000 libras, de acuerdo con la propuesta de la Reina. Una comisión nombrada para informar á los Lores del Consejo de la aceptación de las compañías de la City (pág. 167), comisión para la venta de los bienes tomados en la Carraca (174), almacenes para realizar las ventas (196)... Comisión para examinar las cuentas de anteriores aventuras (224). »



le recibió y le hospedó nuevamente con amabilidad. El hermano mayor, Joseph, le recibió fríamente, aun cuando le prestó cuarenta chelines para ropas. En este tiempo fué mandada aprestar la flota para la última expedición de Drake y Hawkins á las Indias Occidentales. El *Defiance* fué enviado á Woolwich, al arsenal, para ser revestido, y como Joseph Pett estaba encargado de la obra, empleó á su hermano en calidad de carpintero.

Al siguiente año, Phineas consiguió llegar á que le conociese Mathew Baker que se había encargado de reconstruir el *Triumph*, de Su Majestad, Baker empleó á Pett como un obrero ordinario, pero, apenas empezó la obra, Boker recibió las órdenes para construir en Deptford un gran barco llamado el *Repulse*. Phineas deseó seguir los progresos del *Triumph*, pero viendo que su hermano Joseph no deseaba retenerle en su empleo, siguió á Baker á Deptford y continuó la obra del *Repulse* hasta que fué concluido, botado y hecho á la vela, á fines de Abril de 1596. Este fué el barco que dirigió la escuadra á Cadiz bajo el mando del conde de Essex y del lord Almirante Howard, y que hizo tanto daño á las fortalezas y barcos de Felipe II.

En los meses de invierno y mientras progresaba la obra, empleaba Pett los ocios de las veladas en perfeccionarse en su instrucción, especialmente en dibujo, cálculo y matemáticas, con el propósito de alcanzar el perfeccionamiento de su profesión. Su maestro Mr Baker le animaba y le favorecía. El escribe : « debo reconocer que he recibido de Mr Baker mis mayores conocimientos ». A menudo estaba presente en casa del constructor. El

Almirante al concluirse el barco propuso á Pett embarcarse, pero él prefirió quedarse en tierra. La principal razón, sin duda, que le apartó entonces de buscar la protección de los grandes fué el cuidado de sus dos hermanas (1) que habiendo huido de la casa de su bárbaro padrastro, no podían encontrar refugio sinó en la casa de Phineas, pues Joseph se negó á recibirlas y Pedro, en Wapping, era quizás menos apto que gustoso para hospedarlas.

En Abril de 1597, Pett fué presentado á Howard, conde de Nottingham, entonces Lord Almirante de Inglaterra. Este fué, dice, el primer paso de su carrera. Dos años más tarde le recomendó Howard para un empleo en el suministro de roblones y vigas en Norfolk y Suffolk para la construcción de barcos. Cumplió Pett satisfactoriamente su empleo aun cuando le discutieron algunos maliciosos enemigos. En sus ocios preparó modelos de buques que dirigió y terminó completamente. Siguió también con el estudio de las matemáticas. Al principio del año 1600 se encontró Pett una vez más sin empleo, y durante este forzoso descanso que continuó por seis meses, pensó seriamente abandonar su profesión, uniéndose á un amigo para adquirir una caravela (pequeño barco) y navegar por cuenta propia.

Sin embargo, no emprendió esta empresa por un

(1) Tenía tres hermanas : la mayor de ellas (Abigail) fué víctima de una crueldad de Nunn que la pegó un golpe en la cabeza con unas tenazas, de resultas de lo que murió á los tres días. Nunn fué aprisionado y sentenciado como homicida involuntario ; murió poco después. Mrs Nunn, madre de Phineas, había muerto ya.