

TEBETO. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura
ANEXO 7: Piratería en Canarias: Francis Drake
Puerto del Rosario (2014), pp. 91-105, ISSN: 1134-430-X

CORSARIOS Y PIRATAS BRITÁNICOS
EN AGUAS CANARIAS
DURANTE EL SIGLO XVI: JOHN HAWKINS,
FRANCIS DRAKE Y WALTER RALEIGH

RAFAEL MUÑOZ ABAD

Doctor en Ciencias Náuticas y Evolución de la Navegación
Universidad de La Laguna

Resumen: La obligada escala canaria en las derrotas que conducían a las indias occidentales, a la par de la apertura oceánica de españoles y portugueses, vino a coincidir con el despertar de la navegación de altura en la Inglaterra de Los Tudor. Las islas de La Palma, Las Palmas y Tenerife, con sus notables posibilidades para hacer provisión y reparar cascos y velámenes, se revelaron a los intereses británicos como las piezas más codiciadas y a la vez inalcanzables, en lo referente a hacerse con alguna de ellas para hacer más factible sus navegaciones hacia el Nuevo Mundo. Escenario atlántico que conjugará la excepcional habilidad de los pilotos ibéricos en contraposición con la inexperiencia que los navegantes isabelinos tenían una vez se alejaban de sus costas y perdían con ello las referencias costeras. Las correrías de Drake o Hawkins, más allá de personificar las osadas vidas de unos marinos soberbios, ponen en liza lo controvertido de sus personalidades; a caballo entre el corso, el negocio marítimo, la piratería, los inicios de la trata, e incluso el *privateering* atemporal y la literatura. Todo ello con nuestras Islas canarias como privilegiado escenario en uno de los más apasionados episodios del siglo XVI.

Palabras clave: Islas Canarias, corsario, piratas, *privateers*, John Hawkins, Francis Drake, Walter Raleigh, Los Tudor, navegación.

Abstract: The decline of The Tudor dynasty came to coincide with the necessity of a compulsory scale in the Canary islands, as previous step in the middle passage to the west indies in the early days of the spanish and portuguese overseas navigation opening. Offering a great deal of fresh food and water, and the possibility of repairing its hulls and sails, the harbours of La Palma, Las Palmas and Tenerife, it will show to the british interests as a both valuable and desirable, if not inevitable possession in order to make more feasible the heading to the New World. An atlantic scenario that will bring together the outstanding seaworthiness of the skilful iberian pilots on opposite with the inexperience, that the elizabethan mariners used to have once they had lost their home waters and it coastal references. The incredible adventures of Drake or Hawkins, not only personify the hazardous lifes of such remarkable seamen. Controversial personalities who riding between letters of marque or corsair activities, freights, piracy, ancient slave traders, even the pre privateering or literature; and all them with our Canary islands like privileged scenery of one of the most passionate chapters of the XVI century.

Key words: Canary Islands, corsair, pirates, privateers, John Hawkins, Francis Drake, Walter Raleigh, The Tudors, navigation.

1. INTRODUCCIÓN

En comparación con las monarquías ibéricas, que tampoco lo eran, la Inglaterra del siglo XVI distaba mucho de ser una potencia marítima global, pues sus marinos singlaban un cabotaje que apenas se alejaba del canal de la Mancha y el Báltico¹. ¿De dónde viene entonces la tan cacareada gloria y herencia marítima británica cuyos historiadores han sabido vender bajo una magistral campaña de marketing para hacernos creer que ya nacieron dueños de los mares?

El mundo occidental aprendió a navegar con roteiros castellanos y portugueses, después ellos —los británicos— se llevaron la gloria y, las novelas de Patrick O'Brian con la Ilustración echada a la mar harían el resto. El arte de la navegación de altura y la aplicación del cálculo trigonométrico a la astronomía la heredaron los pueblos peninsulares de la influencia musulmana; incluso la construcción naval y el desarrollo del aparejo latino sería observado y adoptado por los lusos en la toma de Ceuta en 1415. Técnicas que les permitirían navegar ciñendo y usar los alisios para iniciar su «*carreira da descoberta*» y poco a poco ir cartografiando la costa occidental africana al sur de Mauritania, hasta que Vasco da Gama lograra doblar el cabo de Buena Esperanza en 1498; circunnavegando así buena parte del continente africano. El esfuerzo y la proyección naval de españoles y portugueses en el Atlántico, hacia poniente los primeros y hacia las costas africanas los segundos, contrastaba con las dificultades que los hombres de mar británicos tenían para navegar más allá de las longitudes del mar celta y las costas occidentales de Irlanda².

¿Dónde recaía el problema para unos y el secreto para otros? La respuesta, en el caso de los británicos, era eminentemente comercial. La Inglaterra meridional despertó próspera gracias a la industria textil (principalmente con la exportación de lana) y las relaciones comerciales

¹ ABAD MUÑOZ (2008).

² ELLIOTT (2006).

que los puertos Plymouth, Portsmouth o Southampton, tenían con la otra orilla del *British sound*. Los *downs* y el paño inglés estaban detrás de la prosperidad de muchas comarcas y condados. Lazos comerciales, que más allá de los heredados a resultas de los episodios en los que la Bretaña estuvo intrínsecamente ligada al trono inglés, provenían de las rutas e intereses económicos que sus puertos tuvieron con las ciudades estado de la poderosa Liga Hanseática. Red de puertos autónomos que se extendía desde los Países Bajos hasta la actual Polonia y que había sido el catalizador que permitió el desarrollo de la navegación de una manera similar a lo que ocurrió en el Mediterráneo siglos atrás. La realidad es que los armadores y navegantes británicos ejercían un cabotaje que satisfacía las demandas comerciales y, sólo empezaron a sentir la necesidad de las aventuras atlánticas a raíz de los relatos de taberna que narraban lo que sus colegas ibéricos hacían. Si es cierto que la historia no se debe ni se puede encorsetar en ideas absolutas, con la evolución de la navegación se hace aún más indiscutible la norma. Y un magnífico ejemplo son las correrías de los Hawkins como quizás, el más notable de los apellidos británicos que nos han llegado en relación a la aún embrionaria navegación de altura anglosajona.

2. LA NAVEGACIÓN BRITÁNICA EN EL ATLÁNTICO

William Hawkins (1485-1555?) era un armador de Plymouth que había hecho fortuna con el contrabando y los fletes en las aguas del canal de la Mancha. Trayectoria que le hizo ganarse el favor del discoloro Enrique VIII como uno de sus hombres de mar. Se le otorga el honor de ser el primer marino inglés en aventurarse en las derrotas de los españoles y portugueses al sur del cabo de San Vicente. Será precisamente bajo el ocaso de la dinastía de los Tudor, cuando Inglaterra obtenga sus primeros navegantes realmente destacables. Los viajes de Hawkins —El Viejo— a las costas africanas al sur del actual Senegal, tenían como objeto la captura de esclavos y la obtención de mercaderías exóticas; todo ello sin renunciar a establecer algún puesto comercial y/o ganarse contactos para futuras aventuras mercantiles. Incluso se le atribuye alguna expedición a las costas de Brasil alrededor del año 1530. Todo un desafío si tenemos en cuenta lo precario de sus medios de navegación y sus navíos, que pensados y armados para la navegación y las pesquerías de los mares del Norte, ahora se enfrentaban a la mar abierta. Todo un reto. Las increíbles aventuras de Hawkins se ven así reforzadas por la desventaja técnica que

tenía respecto a los hombres de mar españoles y portugueses. Episodios que le reportarían fama y fortuna y que acabarían encumbrándole como un influyente naviero y hombre de política. Hawkins comprendió lo imperioso de que Inglaterra se incorporase a la primera ola de los descubrimientos geográficos y por consiguiente, tomase parte en el reparto del mundo que los católicos hacían bajo la bula papal, que en nombre de Dios, les entregaba la hegemonía de lo que ante ellos se descubría. Hawkins supo entender que el futuro de su reino pasaba por hacerse poderoso en la mar y así discutir el monopolio marítimo a las coronas española y portuguesa. En definitiva y bajo grandes ideas, Inglaterra le debe su indiscutible y postrera hegemonía marítima a partir del siglo XVIII a William Hawkins y consecuentemente a Elizabeth I. Ambas figuras fueron las mentes avezadas que supieron advertir que el dominio del mundo pasaba por apoderarse de las derrotas atlánticas. ¿Y qué lugar ocupan nuestras discretas islas Canarias en tal ambicioso pensamiento? La geografía y las derrotas de Indias son la respuesta.

El pensamiento marítimo inglés hasta finales del siglo XV es reducido o meramente regional. No pudiéndose hablar de una proyección naval sostenida o comparable a las que ya habían emprendido las monarquías católicas. La corona de los Tudor no era prolífica en flotas y recurría a figuras como el *Ship money* para subsanar la carencia de efectivos navales propios. Un buen ejemplo eran las campañas en la Bretaña y la necesidad de barcos para el transporte de efectivos. El *Ship money* era una figura contractual que obligaba a las económicamente poderosas ciudades portuarias del sur, a entregar barcos o una compensación monetaria, que permitiese a la corona fletar barcos para sus empresas. Esta carencia (de los Tudor), heredada por Elizabeth I, debió influir a la hora de empezar a mostrar un interés real por contar con una flota más numerosa y propia con la que abordar el desafío de la navegación de alta mar que se les acabaría planteando desde la primera mitad del siglo XVI.

El ejercicio de la navegación atlántica era una aventura incierta para cualquier marino de los siglos XVI o XVII. Las cartas de navegación eran tremendamente imprecisas; el problema de la longitud aún era un desafío inabordable y las embarcaciones, una vez agotados los alimentos frescos, eran balsas de insalubridad y desesperación. Para un marino británico, la cornisa cantábrica representaba el límite de sus periplos hacia occidente; y si bien es cierto que algunos comerciantes habían establecido notables contactos comerciales con las costas del actual Marruecos, perder las referencias costeras podía ser sinónimo de no regresar jamás.

La navegación hacia las islas Canarias, si bien favorable en vientos y corrientes, ofrecía tramos de altura una vez dejado el cabo San Vicente por la popa. La elevada orografía, la retención de nubes y la posibilidad de divisar alguna de las siete islas, jugaban a favor del éxito de la navegación de estima o gran cabotaje en lo relativo a divisar alguna (isla) y después afinar la recalada. La otra posibilidad era perderse o pasar de largo y acabar enloqueciendo en la mar; caso del marino Jaume Ferrer, que supuestamente se le atribuye el haber ganado la actual Villa Cisneros; antiguo Sahara español. Afirmamos así, que si bien costear desde Finisterre hasta el estrecho de Gibraltar era factible, el salto hacia las Canarias ya era una etapa más arriesgada que demandaba de ciertos conocimientos celosamente guardados por los pilotos castellanos y lusitanos.

La derrota hacia las Indias convirtió a los archipiélagos atlánticos de Madeira, Canarias y Cabo Verde, en piezas de altísimo valor estratégico. Enclaves insulares sin los que las pretensiones imperialistas de Castilla o Portugal habrían tenido serios problemas para no naufragar. Y es precisamente esta segunda premisa la que viene a reforzar la mala posición que los marinos británicos, ya no sólo por las mencionadas carencias técnicas (de estos) como navegantes, sino por no contar con la escala atlántica de cara al tramo más comprometido de la navegación oceánica: el cruce hacia el oeste. Referencias, ambas, y en forma de escalas, con las que sí contaban sus coetáneos peninsulares. Las islas Canarias se revelarán así como un codiciado alfil en el gran tablero del Atlántico; pues aguada, provisiones y radas en las que reparar y descansar ofrecen. Los puertos de Las Palmas, La Palma y Tenerife, florecerán y se enriquecerán; sus calles y casonas de heráldica ennoblecerán y pronto darán cita a gentes de posibles. Las fortunas de Flandes y Sevilla tienen en Santa Cruz de La Palma una importante franquicia de ultramar. El rumor correrá y la otra cara del ducado se mostrará en forma de aventureros, buscavidas y corsarios de la Bretaña y las islas Británicas, pues ya saben que en las *Canariae insulae* hay botín.

Estando el escenario listo y los actores enrolados, es de muy particular opinión esgrimir cómo los británicos siempre han anhelado alguna de nuestras islas cual posesión insular para apuntalar así sus famélicas derrotas hacia las Antillas. Y buena prueba de ello fueron las siempre frustradas intentonas de saqueo del impulsivo Drake; las rondas tinerfeñas del astuto John Hawkins; la nunca clara visita del soñador Raleigh; o de manera anacrónica, el manipulado suceso del disciplinado Nelson.

Episodios que sin duda trataremos. Pronto se percataron los españoles de que la empresa de colonizar el Nuevo Mundo no era una tarea ingente sino inabarcable en términos humanos; como de una manera similar, también lo era el pretendido monopolio marítimo que los españoles pretendían al negar el derecho de la navegación al resto de marinos europeos. Filosofía que se esgrimía bajo el pilar religioso, pues la reforma de Lutero se había extendido cual metástasis por la Europa pos pirenaica inflamando el enfrentamiento entre católicos y protestantes. No deja de ser curioso como la religión se embarca y trufa los discursos y proceder de hombres de mar como Drake y Hawkins. Enfrentamiento, pensamiento, incluso doctrina, que se enlaza con el *Mare clausum vs Mare liberum* de Hugo Grotius. Discurso que pone en liza el libre paso de la navegación frente al hermético deseo de españoles y portugueses en lo que ellos consideraban sus aguas; y he aquí quizás el primer gran litigio histórico del derecho marítimo internacional; apasionante.

3. JOHN HAWKINS, FRANCIS DRAKE Y WALTER RALEIGH

John Hawkins (1532-1595), hijo de William Hawkins, era amigo de pasearse por las calles de Adeje y Santa Cruz de Tenerife; se dice que incluso iba a misa y tenía buenos modales. John Hawkins era todo un lobo de mar que en tierra no era menos perro. Sabedor de los recelos que su luterana figura levantaba entre las gentes y los voceros de la sucursal de la Inquisición en Tenerife, gustaba de hacer gala de noble cortesía. La realidad es que Hawkins se encontró mucho hecho pues su padre ya había puesto una Pica en... Adeje:

«His son John Hawkins seems to have been the same. John Hawkins not only attended Mass during trading visits to Spanish Tenerife but did so with an apparent fervor that made his Spanish friends think he was a devout Catholic. This attitude may have been typical of merchant families in the period. Though Catholic in doctrine and ritual, they were probably glad to see papal authority ended and religious property secularized. Growing up in this atmosphere, young Francis Drake very likely adopted the moderate religious practices of the Hawkins family. But he also discovered that there were opposing viewpoints. The boy Francis went with his Hawkins relatives

to Dutch, French, and Spanish ports, attending both Catholic and Protestant churches, just as circumstances might dictate»³.

John Lovell era el representante o pretérito agente de buques, ¿o incluso quizás un remoto precedente de los actuales analistas navales?, de los Hawkins en Tenerife. A diferencia de John Hawkins, se le atribuye muy poca mano izquierda y una flema británica algo acalorada; sin duda alguna, algo imperdonable. Su estancia en Tenerife le permitió trabajarse amistades influyentes. Un *conseguidor*. La víctima más popular que a día de hoy nos ha llegado es Pedro de Ponte y Vergara. Descendiente de un comerciante genovés e importante personalidad de Adeje que dio hospedaje en su casa fuerte al mismísimo John Hawkins, teniendo el inglés sus naves fondeadas en algún lugar de la actual bahía de Los Cristianos, sur de Tenerife. De nuevo, a la par del parentesco familiar entre Drake y los Hawkins, no deja de ser sorprendente como pudiera haber alguna relación familiar con el también genovés Gianncomo Ponte. Personalidad afincada en Inglaterra que a su vez fue progenitor de una tal Elizabeth Ponte; ulterior esposa de Walter Raleigh; quizás el peor de los marinos isabelinos pero el más erudito de todos ellos. Curiosa es la relación del apellido Ponte, una vez asentado en las islas Canarias, con los tres grandes navegantes de la última de los Tudor. Episodios (estos) intrigantes y olvidados por el habitual desprecio que por estas lindes tenemos por lo propio⁴.

Desde el prisma náutico, que es el que aquí nos atañe y reúne, las escalas de Hawkins en Tenerife debían de esconder dos propósitos capitales. El primero era la habitual necesidad de hacer aguada, aprovisionarse con alimentos frescos y quizás llevar a cabo algún tipo de reparación en alguno de sus barcos. En resumidas cuentas, nada distinto de lo que hacían los barcos españoles o portugueses. El segundo debió de enmascarar una celosa estrategia cuya finalidad era la de contratar un piloto de altura que le asesorase en el cruce del Atlántico. Dos propósitos ineludibles de cara a la derrota oceánica y que justificaban los deseos británicos de hacerse ya no con una isla, sino simplemente con una bahía en el archipiélago. Condiciones —ambas— que eran de sobra posibles en las islas, pues la benévola climatología facilitaba las reparaciones de arboladura y casco; y en las islas más pobladas, según el esfuerzo colonizador español en América iba creciendo, las provisiones eran cada vez más abundantes:

³ KELSEY (1998).

⁴ RUMEU DE ARMAS (1991).

«While John Hawkins had always taken some pains to conform to the religious practices of the Canary Islands, Lovell did no such thing. In fact, he seems to have gone out of his way to scandalize and offend the local people. Stopping as usual in Tenerife for supplies, Lovell told the Alcalde of Garachico that “he had made a vow to God that he would come to these islands, burn the image of Our Lady in Candelaria, and roast a young goat in the coals»⁵.

De nuevo y de manera muy particular tiendo a pensar que las intenciones británicas por tomar alguna isla obedecían a episodios de fortuna. Los ataques de Drake a Santa Cruz de La Palma (1585) y a Las Palmas de Gran Canaria (1595) no se ajustaron a estrategias cuidadosamente planificadas cuyo único objetivo fuese tomar la localidad y asentarse hasta la llegada de refuerzos que permitiesen hacer viable la posesión. En el *raid* contra Las Palmas, se conjugaron el impertinente e impulsivo temperamento de Drake en contraposición con la prudencia de un ya anciano John Hawkins. Lejos de ser el *leitmotiv* de la expedición cuyo único y principal objetivo no era otro sino saquear las plazas centroamericanas, el ataque fue justificado por Drake como algo habitual en la también usual búsqueda de provisiones en la escala canaria. En otras palabras, «gastar» un cartucho en las islas Canarias era una visita al casino en la que, y —en palabras de Drake—, se podía obtener una gran victoria a cambio de una pequeña inversión. Afirmación que la historia no demostró, pues tanto los desorbitadamente optimistas pronósticos de Baskerville —jefe de los regulares de abordaje— y del propio Drake, que estimaban que con un puñado de hombres tomarían Las Palmas, se verían frustrados a las primeras de cambio. De alguna manera había anidado en sus luteranas cabezas el pensamiento de que los españoles, tan pronto avistasen sus velámenes, correrían despavoridos al interior; como así sucedió con el saqueo que en 1553 el corsario bretón, François Le Clerc, popularmente apodado *Pie de Palo*, llevó a cabo en La Palma incendiando la localidad. La citada Santa Cruz de La Palma y ya no digamos Las Palmas, se antojaban presas muy por encima de la capacidad real a las que las escuadras de Drake podían acceder; más si cabe, al aceptar que la finalidad de sus viajes (de saqueo) no eran apoderarse de una isla o ciudad; sino probar suerte y continuar viaje.

Esto nos conduce a la pregunta inevitable: ¿qué habría sucedido si los británicos realmente hubiesen armado una gran escuadra cuyo único y

⁵ KELSEY (1998).

verdadero objetivo fuera establecer una cabeza de playa y tomar alguna isla? La respuesta se presta a las divagaciones, las hipótesis e incluso a los deseos personales. Lo único cierto es que se les habría presentado batalla y que tal vez, la hermosa calle Real u O'Daly, ¿se llamaría ahora *Drake Street* y la Union Jack ondearía en Santa Cruz de La Palma?; ¿o que la fiesta de Los Indianos no se celebraría o sería *The Indians o Returnees?*; eso ya no lo sabremos; pero estimado lector, de igual manera y bajo el reinado del *Señor del Mundo*, Felipe II, el sur de Inglaterra quizás hablase castellano si los memorables Tercios de Alejandro Farnesio y El Duque de Alba hubiesen cruzado el canal de la Mancha allá por aquel año «de Nuestro Señor de 1588». En síntesis, que no fuese el principal objetivo, no esconde el indisimulable interés de los británicos a lo largo del siglo XVI y con posterioridad también, en haberse hecho con alguna de las islas como manera de consolidar su apertura oceánica; siendo quizás (esa) la gran deuda pendiente de su historia marítima. Volvamos a John Hawkins.

Terminada la escala insular, las naves de Hawkins aprobaban a las costas africanas para hacer acopio de esclavos y, con posterioridad, venderlos por la fuerza a los desprovistos gobernadores de Indias; para después retornar en el contraviaje oceánico a Inglaterra con grandes ganancias, gloria y quizás la mayor posesión de todas: haber abierto a la navegación angla la ruta hacia América. Es en este momento y tras las escalas en Tenerife, donde encontramos el inicio de la trata de esclavos británica y el denominado comercio triangular atlántico. El viejo Hawkins ya fue tratante; quizás el primero de los muchos otros que le seguirían. Inhumana y no menos lucrativa actividad que continuo su hijo John. Y es aquí donde se nos presenta otra cuestión de relevancia para nuestros personajes: ¿corsarios, comerciantes, piratas o tratantes? Para los españoles, Hawkins o *Juan Achines*, que es como lo llamaban, fue un contrabandista; para los gobernadores de Indias, un suministrador de esclavos; y para los isleños, un extraño comerciante y visitante de muy poco fiar. Personalmente, gusto de encajarlo como un tratante; un armador avezado y extraordinariamente longevo para su época; si no, un *privateer* anacrónico cuya visión comercial condicionaba sus cuidadas acciones de cara a la sociedad tinerfeña.

Drake, de cuna pobre y entregado en apadrinamiento a sus familiares lejanos —curiosamente los Hawkins— fue un azote, un pirata, la mismísima representación del demonio para los españoles, lo cual no eclipsa que se tratase de un navegante soberbio cuya impulsividad

(igualmente) le generó serios roces con los prestamistas que respaldaban sus aventuras y/o embarcaciones. ¿Y Raleigh? Walter Raleigh fue un soñador. Un hombre renacentista y una personalidad seductora en la corte isabelina cuyas frases escenifican el más genuino temple inglés. La encarnación del hombre incomprendido. De una manera categórica y en función de si se consultan fuentes españolas o inglesas, encontramos calificaciones más o menos peyorativas para cada uno de ellos. Vaya la mía para Sir Francis Drake; personalidad señera que aquí nos reúne. Encasillarle cual simple pirata es un error, pues si bien es cierto que no podemos huir de sus ambiciones personales a la hora de apresar navíos españoles o empujarse en atacar las plazas hispanas —a ambas orillas el atlántico—, no deja de ser cierto que aportó a la ciencia de la navegación trabajos notables; caso de *The World Encompassed*. Antecedente de los actuales atlas o derroteros marítimos y obra que, a título póstumo, vio la luz en 1628; recogiendo sus observaciones como marino en la que sería la primera circunnavegación de un hombre de mar inglés entre 1577 y 1581. Algunos años después de que los grandes Elcano y Magallanes lo lograsen para la navegación ibérica. Vemos así, como la historiografía británica ha sabido escribir la gloria de sus navegantes mejor de lo que (nosotros) lamentablemente lo hemos sabido hacer.

Las expediciones de rapiña de Drake estaban respaldadas por capital estatal y firmas de particulares. Inversiones que esperaban un beneficio e ingentes riquezas a la vuelta; ¿podríamos entonces clasificar a Drake como un *privateer* adelantado un par de siglos? Por su proceder y, aceptando que la figura del *privateer* requiere de *prizes* para obtener beneficios y satisfacer (así) a sus prestamistas, podríamos colgarle la etiqueta de *privateer*; pero por su momento histórico, sería un error notable. Drake es un híbrido; una *rara avis*; una personalidad de la mar que conjugó actos de pillaje con acorralamientos a las ciudades españolas en Canarias y América; un marino perfeccionista que realizó notables observaciones solares con objeto de mejorar la precisión a la hora de tomar la altura del sol para obtener una latitud observada; un estudioso y observador del medio marino; y si bien es cierto que hizo fortuna, la fogosidad de sus actos alimentaban más sus incontroladas emociones y ensoñaciones, sus pasiones religiosas o su nacionalismo, que el mismísimo deseo de cubrirse de riquezas. El lucro para Drake era la consecuencia de hacer más grande a Inglaterra y batir al catolicismo.

De nuevo, y de manera muy personal, presento a Drake y sus coetáneos como las incipientes herramientas marítimas que Inglaterra, en

clara desventaja en la mar, enfrentó al quimérico monopolio marítimo español en las derrotas de indias. Sí estimado lector, ¿qué ha sido la institucionalización del pillaje en la mar sino la piratería vestida de marca de corso y con posterioridad bajo un contrato? Traje de púrpura para el ladrón. Acudamos a la independencia de los EE.UU. para dar cobijo a la anterior afirmación. Aquellos embrionarios EE.UU. eran aún débiles en la mar y en absoluto eran rival para la poderosa Royal Navy; fuerza que ya era gendarme de los mares y heredera de la efímera gloria española en la mar. Los norteamericanos, sabedores de su desventaja, emitirían licencias y contratos a armadores y balleneros particulares. Acto que los convertía en *privateers* solucionando así la inexistencia de una armada regular. Si el *privateering* y sus consecuencias vinieron a representar una herramienta naval que subsanó la no posesión de una fuerza naval regular, podemos aceptar que Drake, Hawkins y muchos otros hombres de mar isabelinos, vendrían a suplir esa carencia (de armada) que Inglaterra sólo pudo solventar a partir del siglo XVII. ¿Unos adelantados a su tiempo que sembraron la posterior gloria marítima británica? De cualquier manera, una herramienta naval que conjugó muchos procederes distintos: Drake ejerció el corsarismo en el *irish sea* y canal de la Mancha; *raids* contra las localidades españolas; actos de piratería; brazo ejecutor de los burgueses y nobles que en sus expediciones invertían; hombre de ciencia y estudioso de la mar; antecedente de los viajes científicos del siglo XVIII que tanta pompa darían a Inglaterra con la segunda etapa de los descubrimientos geográficos; en resumidas cuentas, un compendio de acciones y cualidades que dificultan su encasillamiento como un simple pirata y que (como hemos visto) exigen una exposición más detallada. Conclusiones que contrastan con la lógica exacerbación española a la hora de llamarle simplemente pirata; pues sus actos más dañinos los sufrían las gentes de España y lo inmediato y lógico era escuetamente calificarle como un ladrón. Apreciación que de todas desentona con el abanico de cumplidos bajo el que es referido por los británicos. Alabanzas ya de sobra citadas con anterioridad. Drake, hombre y mito.

¿Hubo otros navegantes o marinos anglos en las islas a lo largo del siglo XVI? Ceñir la navegación de altura británica en el periodo que nos sucede a estos tres nombres, ya tan célebres que por ello trascienden los márgenes de la historia marítima, es una apuesta arriesgada. Sí que debieron existir otros marineros anónimos que intentaron alcanzar el archipiélago canario; sin duda, más discretos y con menos medios a su disposición; y quizás por ello, sus rodas no pasaron a los anales de la

historiografía marítima; pues bien sus empresas se vieron frustradas o acontecieron tan humildes que apenas levantaron recelo alguno y nadie de ello dio fe. Premisa que se hace cierta bajo la plétora de navegantes ingleses que buscaron fortuna en las tierras sub árticas de América a partir de 1530. Pléyade de marinos de la que igual y escuetamente nos ha llegado, en forma de otro orgulloso terceto, un triunvirato de exploradores que optaron por abrir las derrotas hacia la actual costa de Canadá y Terranova; evitando así injerirse en los asuntos de los españoles y no guardando por ello relación alguna con Canarias. Los Henry Hudson, Martin Frobisher o William Baffin, interpretan a los Drake, Hawkins o Raleigh de otras latitudes. Todos ellos representan el mascarón de proa del incipiente esfuerzo marítimo inglés; y es por ello un ejercicio de presunción, descartar que muchos apellidos desconocidos se hicieron a la mar con la intención de llegar a nuestras islas y tal vez nunca lo lograron.

¿Y Raleigh? Despidamos esta poca pretenciosa narración sobre los navegantes ingleses del siglo XVI y sus relaciones con las islas Canarias con su cervantina y melancólica figura⁶. Walter Raleigh está más relacionado con su perturbadora búsqueda de las fuentes de El Dorado y los primeros asentamientos británicos en la actual costa de Carolina del Norte, bautizada en aquel entonces como Virginia, en honor a *The Virgin Queen* o Elizabeth I, que con el mero ejercicio de la navegación y, mucho menos ya con el de la piratería y/o el acoso a las localidades españolas en canarias. Del tridente Drake, Hawkins y Raleigh, es precisamente este último el que menos relación tiene con Canarias cuando quizás ninguna. De la habitual escala (insular) de cara a cruzar el Atlántico hacia poniente, se le atribuye haber merodeado la isla de Tenerife en 1595; y no habiendo desembarcado, si que pudo haberlo hecho bien en Fuerteventura o quizás en la vecina Lanzarote.

Si ya era un error calificar a Drake o Hawkins como meros piratas, hacerlo con Raleigh trasciende lo erróneo. Su personalidad ha pasado a la historia como un novelesco compendio de hombre aventurero y etéreo; profundamente cultivado; de inmejorable presencia física y mejor discurso.

Sin destacar como marino, sí que supo acertar que el futuro de Inglaterra pasaba por la supremacía en la mar. Buena fe de ello es una de sus más célebres citas al respecto: «*For whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself*»;

⁶ ARANSON (2000).

textualmente: «*Aquellos que dominan la mar dominan el comercio, aquellos que dominan el comercio dominan la riqueza del mundo y consecuentemente el mundo en si mismo*». Síntesis que coincide con el pensamiento de Elizabeth I como el primer soberano inglés que entrevió que la formación de un imperio descansaba en la hegemonía marítima.

Raleigh fue un viajero notable y de sus expediciones a la amazonia, en busca de la gloria y el oro, brotó uno de los más señeros libros de viajes y descripciones naturales de su época: «*The Discoverie of the Large, Rich, and beautiful empire of Guiana, with a Relation of The Great and Golden citie of Manoa, which The Spaniards call El Dorado*». La infructuosa búsqueda de El Dorado vertebró la vida de Raleigh. Obsesionado, invirtió (en ello) todo su patrimonio. Desvarió que le llevaría a la ruina personal y pecuniaria. La espesura le hizo enloquecer y le convirtió en el Lope de Aguirre inglés. Raleigh acabó sus días encarcelado y murió decapitado; y haciendo gala de la más genuina flema británica, estas fueron sus últimas palabras antes de que el verdugo cumpliera con su deber y le cortara la cabeza: «*This is a sharp medicine...that will cure all my diseases*»; textualmente: «*que apropiada medicina es esta que curará todos mis males*».

Raleigh cometió algún acto de pillaje y eso era piratería; pero pasó a la historia como un hombre renacentista y soñador al que se le atribuye la semilla de la posterior colonización de la fachada atlántica de los actuales EE.UU.; es el padre de los denominados *Roanoke voyages* y la llegada de los primeros colonos. Y concluyo aquí mi breve exposición, pues en palabras del mismísimo Sir Walter Raleigh, «*speaking much is a sign of vanity, for he that is lavish with words is a niggard in deed*» («*hablar en demasía es un signo de vanidad, pues aquel que prodiga palabras en hechos es avaro*»).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABAD MUÑOZ, Rafael (2008): *Política marítima de Inglaterra en las Indias Occidentales desde 1500 a 1700: navegantes, privateers, piratería y trata*. [Tesis doctoral]. [Manuscrito]. La Laguna: [s.n.].
- ARANSON, Marc (2000): *Sir Walter Raleigh and the quest for El Dorado*. New York: Clarion.
- ELLIOTT, John H. (2006): *Imperios del mundo atlántico*. Madrid: Taurus.
- KELSEY, Harry (1998): *Sir Francis Drake: the Queen's Pirate*. Yale: Yale University Press.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio (1991): *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales*. [Santa Cruz de Tenerife; Las Palmas de Gran Canaria]: Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Cultura y Deportes. 5 v.