

LOS PUERTOS ATLÁNTICOS Y PRIMEROS VIAJEROS ISABELINOS HACIA EL SUR

Nicolás González Lemus

Cuando nos acercamos a los orígenes de la presencia inglesa en las Islas habría que distinguir a los bristolianos y, más tarde, a los londinenses. Los primeros que establecieron lazos comerciales con las Islas Canarias fueron los comerciantes de Bristol. Podríamos situar sus comienzos a finales del siglo XIV y, sobre todo, principios del siglo XV, cuando Bristol era la principal ciudad portuaria de Inglaterra en el Atlántico. Londres y York lo eran en el Mar del Norte. Bristol había sido la ciudad medieval de mayor prosperidad y los comerciantes bristolianos los más ricos. A lo largo de la Edad Media el principal mercado fue con Gascone (Francia). Era el mejor mercado de salida de las manufacturas inglesas —ropa de lana y pequeñas cantidades de pieles, pescado y carbón— y, a su vez, desde allí se realizaba un importante comercio del vino Burdeos. Fue el corazón de este comercio importado desde los puertos gascones más importantes.¹

Favorecía este comercio el dominio inglés de algunos territorios franceses donde Gascone estaba incluida. Burdeos y sus alrededores fueron los principales mercados de las vestimentas de Inglaterra y desde ahí se distribuían por todo el suroeste de Francia.² Pero estos vínculos comerciales se hicieron trizas a mediados del siglo XV, cuando la Guerra de los Cien Años (1338-1453) entre Francia e Inglaterra acabó con las enormes posesiones de los monarcas ingleses en territorios franceses desde 1154. El impacto fue devastador. El comercio del vino descendió un 50% y el mercado de ropa inglesa un 40% en la década de 1460. El vertiginoso descenso de la actividad comercial también se hizo notar en los mercados de Londres, Southampton y otros puertos de Devon.³ La victoria francesa y la retirada inglesa del continente obligaron a los comerciantes de Bristol a buscar nuevos mercados. Los bristolianos rápidamente extendieron sus intereses comerciales con Portugal y España y se animaron a potenciar el viaje en busca de las especias de Oriente.

No obstante, el comercio con la Península Ibérica no era nuevo. Inglaterra ya había mantenido una estrecha relación con Vizcaya desde el siglo XIII a través de las visitas comerciales que los vascos realizaban a sus puertos sureños. Esa temprana aventura por los viajes a lo largo del Atlántico norte hacia los puertos ingleses suscitó un gran interés entre los hombres del norte de España por los viajes por mar, hasta tal punto que muchos vascos fueron los más animados en formar parte de la tripulación de los viajes de Cristóbal Colón.⁴ Por su parte, mercaderes ingleses, fundamentalmente de Bristol, realizaban viajes marítimos por la costa cantábrica e incluso tenían presencia en Lisboa, y cuando proliferan las informaciones de las hazañas de Colón se encargaron de transmitir las a su país de origen. Precisamente, Bristol se interesó por tales empresas y su burguesía encargó en 1484 a otro genovés, Giovanni Cabot, experto italiano que había residido en Sevilla, Lisboa y Valencia, que realizara el viaje hacia América del Norte en busca de un paso por el norte del continente americano hacia Oriente.

Así pues, la pérdida de los territorios franceses (1449-1453) supuso un buen golpe, y aunque el mercado con los puertos de Gascone no cesó enteramente para los bristolianos, y Burdeos y sus alrededores todavía eran importantes para los comerciantes, ahora las

mercancías de España y Portugal habían atraído mucho más su atención que antes, hasta tal punto que creció considerablemente su comercio con las Coronas ibéricas. El mercado de la ciudad de Bristol empezó a recuperarse y alcanza su cenit en la década de 1490. En esos años, el mercado de ropa de lana aumentó una media del 65%. Las mercancías de valor en el mercado ibérico para los comerciantes de Bristol fueron vino, aceite de oliva, los tintes azules de la planta *Isatis tinctoria* y azúcar, entre otras especies.

Pero mientras Bristol se recuperaba de nuevo con las exportaciones de las manufacturas textiles elaboradas en su ciudad y alrededores —aunque no alcanzó sólidos mercados para su comercio—, el crecimiento urbano y comercial comenzó a concentrarse en la nueva ciudad portuaria que eclipsaría al resto: Londres. A mediados del siglo XV, Londres poseía solamente algo menos del 50% de las exportaciones de ropa; cien años después ocupaba el 90%.⁵ Lo mismo sucedió con las importaciones. Los londinenses mantenían una estrecha relación comercial con la ciudad belga de Amberes, el centro neurálgico de la economía mundial a finales del XV y todo el siglo XVI. Era el eslabón por medio del cual Inglaterra ejercía un considerable comercio con la ciudad belga y con Europa. El desarrollo del mercado de la ciudad estaba condicionado en gran medida por el comercio textil inglés, aunque portugueses y alemanes también formaban parte del tejido comercial.

Todo ello coincidía con el hecho de que Inglaterra estaba sumida en guerras civiles en su interior y con Francia, lo que llevaba a la ruina la política de los Tudor; al contrario que el continente europeo, que estaba disfrutando de la riqueza que procedía de Asia y del propio Occidente. Además, la población comenzó a aumentar en lugar de permanecer estancada y había más bocas que alimentar y menos comida. Había pues que encontrar nuevos mercados para las manufacturas inglesas y establecer asentamientos en las colonias para facilitar el excedente de la población y para un avance comercial con los lugares más lejanos. La búsqueda de mercados más amplios de los que Europa pudiera ofrecer se convirtió en un deber nacional para los londinenses y una de sus manifestaciones fue la apertura del comercio con el Nuevo Mundo y con África, con el consiguiente desafío de los derechos preceptivos de Castilla y Portugal en esos continentes.

Ello obliga a algunos comerciantes bristolianos a abandonar Bristol para establecer su negocio en Londres. Algunos de estos empresarios bien conocidos eran Paul Withypoll, George Monox y Robert Thorne.⁶ Los tres comerciaron con España y Portugal, pero Thorne incluso estableció su propio agente en Canarias. Fue un destacado comerciante importador de mercancías de Italia y el Levante español, el depositario del famoso banco de St. George en Génova y uno de los primeros ingleses en comerciar regularmente con las Américas.

Llegadas las primeras décadas del siglo XVI, Bristol ya era muy familiar a la gente de la Corona de Castilla como consecuencia del paso de las galeras italianas por Sevilla en su ruta a Inglaterra o Flandes, o en menor medida por las ciudades portuarias andaluzas rivales de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, entonces centros de peregrinación de comerciantes extranjeros: franceses, alemanes, italianos e ingleses. Barcos ingleses habían sido vistos durante muchos años en las islas atlánticas, con ocasión de un viaje de Bristol a las Azores en 1519, y el comercio con las Canarias había comenzado no mucho más tarde, dada la alianza entre España e Inglaterra mediante los acuerdos de Canterbury entre Carlos V y Enrique VIII en 1520. En la década de 1520, Robert Thorne y Roger Barlow estaban bien establecidos en Sevilla como albaceas de Thomas Malliard y John Sweeting y harían su primer embarco hacia el Nuevo Mundo y Canarias.

Un hermano de Robert Thorne, Nicholas, en una carta manuscrita recogida por Richard Hakluyt, da cuenta de que en 1526 ciertos comerciantes ingleses, entre los que estaban el propio Nicholas Thorne y Thomas Spacheford, habían realizado un frecuente comercio con Canarias. En esa carta o *memorandum*, una reseña fue dada a Thomas Midnall, su factor, y William Ballard, su sirviente, residentes en Sanlúcar de Barrameda, que el *Christopher de Cádiz* con rumbo a las Indias occidentales llevó a bordo varios embalajes de tejidos de excelente calidad y color, junto con embalajes de hilo, jabón y otros productos que tenían que desembarcar en Santa Cruz de Tenerife.⁷

Además de un considerable intercambio mercantil, estaba el aprovisionamiento de distintas mercancías a las naves en sus rutas atlánticas, desde suministro de agua, vegetales, frutas, productos derivados, ganadería, entre otros artículos.

El mercado con Canarias se realizaba a través de Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla. Para desempeñar el comercio se formó la *Andalusia Company* (Compañía de Andalucía), según Víctor Morales Lezcano, por los comerciantes de Bristol tras licencia concedida de Enrique VIII en 1530 a los súbditos comerciantes en España.⁸ Su origen está en Sanlúcar de Barrameda por iniciativa de la *Brotherhood of St. George* (La Hermandad de St. George), fundada en 1517 por licencia del duque de Medina Sidonia. Los bristolianos establecidos en el lugar, Robert Thorne y John Sweeting, fueron dos de los mayores protagonistas. Sin embargo, la *Brotherhood of St. George* nunca poseyó una constitución bien establecida para la defensa de las necesidades e intereses de los comerciantes de Bristol, sino que se reducía al derecho de construir una iglesia en Sanlúcar de Barrameda y elegir al cónsul en casos de problemas civiles o criminales fundamentalmente entre ingleses o ingleses con españoles, y la *Andalusia Company*, más inclinada a los intereses de los comerciantes de Londres, cesó al final del reinado de Enrique VIII. Todo lo que dejó realizado como importante fue el Consulado de Inglaterra, pero apenas fue efectiva sin una comunidad inglesa detrás.⁹

Tenemos entonces que, hasta ese momento, los puertos ingleses más importantes desde donde se realizaba el comercio eran Bristol, Plymouth, Southampton, Dartmouth y otros puertos menores de Devon.

¿CUÁNDO Y CÓMO COMENZÓ EL VIAJE INGLÉS MÁS AL SUR Y A AGUAS CANARIAS?

Los ingleses ya realizaban el comercio en la Berbería mediterránea (Argelia y Marruecos), nombre antiguamente aplicado a la costa del norte de África que se extendía desde la frontera occidental de Egipto hasta el Océano Atlántico. Fue reivindicado por James Alday, capitán de Dartmouth, en 1551. Estaba en el grupo de menos reputación entre los aventureros, rondando entre lo privado y la piratería, metiéndose en deudas y actuando como un espía del Gobierno sobre otros personajes disolutos. Alday afirmó que realizó el proyecto de la Berbería con un grupo de aventureros que incluía a John Lutterell y Henry Ostrich, y también (por implicación) a Thomas Wyndham, puesto que él era en parte el dueño del barco que empleó.¹⁰

Pero solo se aventuraron a abandonar la Península Ibérica para dirigirse más hacia el sur cuando los europeos, sobre todo portugueses, estaban proyectando sus dominios coloniales sobre África a lo largo del siglo XV, y se plantearon el viaje al continente americano después del cuarto viaje de Cristóbal Colón (11 de mayo 1502 - 7 noviembre 1504). Las formas de realización del comercio fueron diferentes:

a— Hacia la costa occidental africana el viaje lo realizaban financiado por un sindicato que se organizaba para tal aventura comercial. Sindicato era la denominación que se daba a un grupo de personas de negocios que se ponían de acuerdo para cooperar con el propósito de reunir suficiente capital para ejercer el control del mercado de un determinado producto. No eran siempre los más importantes protagonistas los nombres que figuraban al frente. En muchas ocasiones participaban lores y poderosos interesados en el comercio, como la misma reina Isabel I.

b— Ahora bien, el viaje a la costa antillana y americana lo realizaban a título individual, bien como súbdito español, después de adquirir la ciudadanía tras casarse con una española, o como simple transeúnte; no obstante, en ambos casos necesitaban obtener un licencia para embarcar en la Flota de Indias.

Dentro de estas dos rutas comerciales establecidas por los portugueses y españoles, los ingleses primero lo realizaron hacia África.

Los portugueses habían establecido en la desembocadura del río Senegal la factoría de Arguin (1443-45), enfrente de la bahía de Arguin, desde donde exportarían de forma permanente oro en polvo y esclavos, iniciando así el envío de carabelas repletas de africanos a Portugal, con cuya venta pudieron sufragar con creces los gastos de las expediciones. Ya por los alrededores de 1455, unos 800 esclavos fueron embarcados desde Arguin a Portugal cada año.

El otro puerto fue en Elmina, en el Golfo de Guinea. La construcción del temido castillo de San Jorge de Mina, iniciado en 1482 y terminado en un tiempo récord de 2 años, era en cierto modo la consecuencia de la amenaza a la que estaba sometida la zona, además de defender el comercio del oro. Fue un establecimiento fortificado en lo que es actualmente Ghana (región que se denomina por entonces Gold Coast, *Costa de Oro*).

Pues bien, al mismo tiempo que Portugal construye el castillo de Elmina, se produce el primer intento inglés de equipar una flota hacia la costa de Guinea en el año 1481/1482 impulsado por John Tintam y William Fabian. No hay fuentes inglesas de este intento, sino dos fuentes portuguesas. Una es la crónica escrita por un tal Pina que la sitúa en el año 1482, y la otra es de Garcia de Resende (1470-1550) que, en su trabajo sobre la vida de Juan II de Portugal y su hijo el príncipe Alfonso, lo sitúa en el año 1481, y es la que Richard Hakluyt eligió cuando se ocupó de los primeros intentos de los ingleses a la costa occidental de África.¹¹ Al venir de una voz tan autorizada como la de Richard Hakluyt, se estuvo defendiendo como la correcta la establecida por Resende en 1481. Sin embargo, John William Blake, en su trabajo *Europeans beginnings in West Africa*, realizado en 1937, establece que la fecha correcta es la de 1482.¹²

Según Blake, el 27 de febrero de 1481, Eduardo IV, rey de Inglaterra de 1461 a 1483, informó al papa Sixto IV su deseo de realizar en cualquier parte de África el tráfico y comercio de mercancías e intercambio de mercancías normales. Esta solicitud parece responder a la intención de llevar a cabo un viaje inglés a África durante el invierno de 1480/81, aunque no hay registro de él. Era consecuencia de las actividades que los ingleses realizaban en los dominios imperiales del rey Juan II en este tiempo, causando a los portugueses algunas molestias y las quejas fueron llevadas a la Corte de Portugal en 1482. Por lo visto no hay conexión alguna entre la solicitud del rey de Inglaterra y los planes de Tintam y Fabian, aunque sí se verá afectado por los acontecimientos ocurridos poco después.

Tintam y Fabian intentaron navegar a Guinea con el patrocinio de Enrique de Guzmán, el duque de Medina Sidonia, hostil al monopolio portugués. Es posible que como los españoles fueron excluidos de las prebendas papales a favor de comerciar en las Indias orientales, debieran intentar por todos los medios eludir esta autoridad empleando ingleses en esa navegación. Pero los espías de Juan II, rey de Portugal, realizaron un detallado informe de los preparativos del viaje de Tintam y Fabian. Entonces, en este tiempo, el Gobierno portugués, ansioso de proteger el monopolio oceánico en sus posesiones, tenía un fuerte despliegue de agentes, cuyo deber era descubrir todos los preparativos marítimos en los puertos del Atlántico y la ruta marítima con Amberes directamente relacionados con África, Brasil y las Indias orientales. Mientras los preparativos del viaje se estaban realizando, el rey de Portugal protestó y envió a dos personas a ver a Eduardo IV para renovar la antigua alianza de amistad entre las Coronas, y que impidiera que la flota se pusiese a navegar. Los embajadores portugueses tenían órdenes de poner al corriente al rey de Inglaterra que el papa le había proporcionado al rey de Portugal la soberanía exclusiva y la navegación sobre Guinea, y exigir a Eduardo que debería prohibir a sus súbditos el envío de cualquier barco a la costa africana, y en particular prohibir y disolver el grupo de la flota de Tintam y Fabian.¹³ Eduardo IV accedió a todos estos requisitos. Los viajes ingleses a Guinea fueron prohibidos por proclamación pública y los emisarios portugueses regresaron con la garantía por escrito del rey de Inglaterra de que los viajes permanecerían prohibidos. La flota de Tintam y Fabian no salió a la mar.

No obstante, el interés por Guinea no se evaporó con el desmantelamiento de la flota de Tintam y Fabian en el otoño de 1482. Años después hubo mercaderes ingleses que secretamente realizaron incursiones y en el camino estaban las Canarias. Entre los primeros ingleses que viajaron a las Islas se encuentran algunos mercaderes relacionados con la Compañía de Andalucía que, sin obstáculos de tipo político, pudieron enviar productos, viajar y en ocasiones permanecer por cierto tiempo, antes de que las relaciones políticas entre España e Inglaterra se tornaran francamente antagónicas. Robert Thorne y Roger Barlow, dos personajes que se distinguen en la historia anglo-española de esta época de principios de siglo, serían los primeros mercaderes ingleses en traficar con Canarias y México. Todo parece indicar que las razones de los viajes eran para el comercio de las manufacturas inglesas en tierras hispanas, como tejidos, embalajes de hilo, jabón, entre otras. A cambio, regresaban con azúcar, pieles de cabra, orchilla, etc.

Los principales puertos canarios eran el de San Sebastián de La Gomera, considerado por muchos comerciantes extranjeros el mejor de las Islas por sus magníficas condiciones naturales; el de Las Palmas y las bahías naturales de Gando y Arguineguín en Gran Canaria; en Tenerife nos encontramos con Garachico, que inmediatamente desarrolla un intenso comercio con otras islas, la Península Ibérica y el norte de Europa y Santa Cruz.

Los viajes a la costa africana los hacían los ingleses directamente desde Inglaterra. Thomas Wyndham fue el primero que alcanzó la Berbería occidental en 1551; en 1552 llegó a la costa de Safi, Marruecos, y desembarcó productos para comercializar. Luego continuó a un segundo puerto, Santa Cruz de Mar Pequeña (actual Sidi Ifni), donde obtuvo cargamentos de azúcar, melaza, dátiles y almendras. En el viaje de vuelta a Inglaterra hicieron escala en Lanzarote y tuvieron algún problema con los isleños.

Pero el auténtico negocio se hacía más al sur, desde Senegal, a la altura de Cabo Verde, hasta Nigeria, aproximadamente hasta la altura del río Níger. Mucho del oro en polvo

ofrecido a los comerciantes en el río Gambia y a lo largo de la costa de Guinea procedía de las explotaciones de oro en Bambuk en lo alto de Senegal y Bouré en el río Níger.¹⁴

Desde aproximadamente las islas de Sherbro (Sierra Leona) hasta el Cabo de Palmas (la frontera entre Liberia y Costa de Marfil) se conocía la costa de cereales, cuyos granos se empleaban para la alimentación humana (trigo, maíz y elaboración de harina para la preparación del pan) o del ganado, aunque también se conseguía algo de marfil. Los puertos principales, si se pueden llamar así, eran Cestos y el mismo Cabo de Palmas. Los franceses eran los que prácticamente monopolizaban este mercado de cereales. Desde el mismo Cabo de Palmas hasta el Cabo de Tres Puntas (ya en territorio de Ghana) se conocía como la costa de marfil y ocupaba toda la Costa de Marfil actual. Aunque quienes dan a conocer el marfil fueron los portugueses a fines del siglo XV, serían los franceses quienes iniciaron su comercio, que dará nombre al territorio, y muy pronto los navíos europeos también se dedicaron a exportar oro, especias y esclavos. Aquí hay que señalar que si bien los franceses abundaban en la zona, el tráfico de esclavos no era su cometido, cosa que no se puede decir de otros europeos. La otra zona era la conocida como la Costa de Oro (*Gold Coast*), que ocupa las actuales Ghana, Togo y Benín, donde en 1482 los portugueses construyeron el castillo de Elmina, el primer asentamiento europeo en la Costa de Oro, y desde donde se obtenían oro y esclavos, aunque también se obtenía algo de marfil. No obstante, a pesar de la gran variedad de productos que los europeos podían conseguir en la costa occidental africana, hasta 1680 el principal mercado fue el de oro, muy por encima del comercio de marfil, esclavos o especias procedentes de los agricultores nativos.¹⁵

Tampoco en África había puertos propiamente dichos. Excepto Arguin, Elmina y algún que otro de menor importancia, el comercio se realizaba a lo largo de la costa en las bahías, caletas, o lugares naturales que permitieran a los comerciantes acercarse a la orilla para realizar sus operaciones.

Pero para llegar tan lejos, los ingleses necesitaron la ayuda de portugueses con experiencia que los condujeran hasta esa área geográfica completamente desconocida para ellos. Precisamente, el tercer viaje de Thomas Wyndham en 1553 recurrió a la compañía de Antonio Anes Pinteado, natural de Oporto, para llegar a Guinea. Pinteado había servido muchos años en las costas de Guinea y Brasil y era un fugitivo de su propio país, y con su ayuda los ingleses llegaron al río Cestos, primera tierra en Guinea. Esta fue la primera y más conocida costa de Guinea, y aquí obtuvieron cargamento de grano a un precio mucho más bajo que en los mercados europeos. Pero la expedición fue planeada para buscar oro, y el oro se ofrecía más lejos. Dieron la vuelta al Cabo de Palmas y Tres Puntas y se acercaron a la auténtica Costa de Oro, en medio de la cual estaba el castillo portugués de Elmina. Los jefes nativos comerciaron libremente con los ingleses hasta tal punto que aquellos le proporcionaron 150 libras de oro en polvo.

Allí se encontraron con barcos franceses comercializando. Como hemos afirmado, los franceses ya estaban realizando el comercio en la zona y, según el historiador francés Gosselin, solo es posible que Pinteado se haya acercado a Inglaterra desde Ruán (Francia). Ruán había tendido estrechas relaciones comerciales con Londres y otros puertos ingleses desde donde se exportaban a Inglaterra vinos y trigo e importaban lana y estaño, y en esa época era una ciudad cosmopolita que daba refugio a muchos renegados españoles y portugueses. Pues bien, en la costa africana murió la inmensa mayoría de los ingleses, incluido Wyndham, pero los pocos que regresaron obtuvieron pingües beneficios consecuencia del comercio de la pimienta y el oro. En efecto, el último viaje de Thomas

Wyndham había sido trágico, pero fue un éxito financiero. Los marineros eran baratos, sus salarios y comida costaron poco, sus muertes no costaban nada. Incluso la pérdida de los barcos estaba compensada por el oro, el marfil y los granos de Guinea traídos a Inglaterra por el *Primrose*.

Los viajes por entonces a la costa de Guinea estaban llenos de peligros y las naves solían perder un gran número de hombres, a veces por enfermedades, otras veces por enfrentamiento con nativos y en muchas ocasiones tenían que enfrentarse a las fuerzas navales y de ocupación portuguesas. Pero los comerciantes londinenses siguieron mostrando interés por el comercio con la África subsahariana. A partir de ese momento se sucedieron los viajes a la costa africana: John Lok a Guinea en 1554; William Towerson en 1555; otra vez John Lok en 1561, organizado por Anthony Hickman y Edward Castelin, para quienes trabaja Thomas Nichols; David Carlet en 1564; George Fenner en 1566.¹⁶

No obstante, a pesar de los peligros, la aventura tenía sus recompensas. John Lok, en su viaje a Guinea en 1554, logró un botín de ricos productos que incluía más de 400 libras de oro, 250 colmillos y algunos granos de Guinea de la región de Cestos, entre Costa de Marfil y Liberia. El oro fue probablemente el envío más grande que los hombres en particular habían traído alguna vez a un puerto inglés.¹⁷ Desde luego que Portugal no se quedó con los brazos cruzados. Denunció el viaje de Lok y del resto de los ingleses alegando que obligaron a los nativos a comerciar con ellos, despojando al país de oro y marfil. Entendían que los nativos estaban sujetos al rey de Portugal o estaban bajo su protección, y que ahora habían sido alborotados por los ingleses a la desafección en contra de sus legítimos dueños. Se solicitó a Inglaterra la prohibición de los viajes de sus súbditos a Guinea y el sometimiento a la justicia de cualquier súbdito portugués que pudiera ayudarles. Es más, Portugal pidió la restitución del oro ya obtenido y una proclamación de castigos en contra de los comerciantes que intentasen viajes en el futuro.¹⁸ Portugal, que ejercía el monopolio de este tráfico de oro, seguía protestando contra los intrusos ingleses. Afirmaban que el comercio de Guinea era monopolio de la Corona de Portugal, y que no permitía aventuras (o empresas) limitadas incluso entre sus propios súbditos. Era normal encontrar portugueses renegados en el negocio con la costa de África ayudando a los ingleses. Algunos eran protestantes que se refugiaron con los hugonotes de Rouen.

La respuesta de los ingleses a los portugueses era la que se podía esperar: la costa africana era libre para todos los que querían ir a comercializar ya que no estaba ocupada por Portugal o cualquier otro poder. Se justificaron a sí mismos declarando que sus barcos y factores no habían entrado a ningún lugar donde el rey de Portugal mantenía una plaza o cualquier oficial u otras personas para prohibirles; al contrario, habían traficado solo en lugares donde los príncipes y gobernadores nativos los habían recibido cordialmente y de una manera gentil y les habían asegurado que no eran súbditos del rey de Portugal, “pensando que sin ofensa deberíamos usar allí, donde no encontrábamos resistencia, la misma libertad que usamos y encontramos en otros lugares del mundo”.

La otra ruta realizada por los ingleses en estos primeros años de teatro de la expansión comercial europea fue el continente americano. El comienzo de esta etapa se ubica cuando dos hechos históricos se superponen. El primero, cuando los navegantes ingleses de la Compañía de Levante, antecedente de la *East India Company* de Inglaterra, que realizaban el comercio desde los primeros años del siglo XVI en el Mediterráneo, se vieron obligados a abandonar ese enclave y más tarde el comercio con Marruecos por los peligros de las amenazas de los turcos y se establecen en el sur de España. De esa manera, muchos

comerciantes ingleses se vieron obligados a mirar hacia América para continuar realizando sus negocios.

En segundo lugar, cuando las Indias occidentales fueron percibidas como regiones sumamente ricas y atractivas. Son elocuentes las palabras de Robert Tomson, uno de los comerciantes ingleses que decidió trasladarse a las Américas: “habiendo visto las flotas que llegaban de las Indias a aquella ciudad (Sevilla) con tan grandes cantidades de oro, plata, perlas, piedras preciosas, azúcar, cueros, jengibre y otras valiosas mercancías, se determinó ir a buscar modo y ocasión de pasar a ver aquel rico país de donde venía tan gran cantidad de artículos preciosos”. Además de los tan deseados metales altamente cotizados en los albores del capitalismo, el oro y la plata, también desde América se enviaban añil, tabaco, cacao, chocolate, cochinilla y maderas. Por su parte, las exportaciones hacia América en los primeros tiempos de la colonización consistían en alimentos (trigo, legumbres, aceite, vinagre, azúcar y vino, fundamentalmente) y manufacturas (paños, sedas, ropas, vidrios, cuchillería, libros, entre otros artículos), muchos de ellos comercializados por súbditos ingleses.

Es en este contexto donde debemos ubicar a los cuatro mercaderes que marcaron los inicios del comercio americano: Robert Tomson y John Fields (1550), Roger Bodenham (1564), Henry Hawks (1567) y John Chilton (1568). Han pasado a la historia por el hecho de haber contado a Richard Hakluyt, cada uno de ellos, las crónicas sobre sus particulares experiencias en la Nueva España, las mismas que el cronista publicaría en sus dos ediciones de *The Principal Navigations*.

Pero a diferencia de la ruta africana, que se caracterizaba porque sus naves partían directamente desde puertos ingleses, teniendo las Canarias poco protagonismo entre sus navegantes, la ruta americana partía desde puertos españoles —fundamentalmente andaluces— y en la que los puertos isleños tenían mayor importancia. Ello se debía:

— Por un lado, porque desde finales del siglo XV se habían establecido algunos mercaderes ingleses en Canarias que enviaban a Andalucía azúcar producida en las Islas en barcos portugueses a sus compatriotas o genoveses establecidos en puertos andaluces que, a su vez, la reenviaban a Bristol, Plymouth y Londres, y por añadidura Amberes. Según Rumeu de Armas, estos tempranos contactos fueron consecuencia del Tratado de Medina del Campo, firmado por los Reyes Católicos en 1489, que concedía a los ingleses la libertad completa de comercio en todos sus dominios, el cual también le abría las puertas de Canarias. Ello familiarizó los puertos de las Islas a los bristolianos establecidos en suelo peninsular.

— Y por otro porque, en su intento de conseguir llegar a América, los navegantes ingleses debían obtener licencias a través de la Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores a Indias —fundados en 1503 y 1543, respectivamente, a la vez que se encargaban del aprovisionamiento y del pertrecho de las flotas y de la inspección de los barcos que se disponían a zarpar para América, incluidos los ocupantes— para embarcar en la flota que pasaba por Canarias. De esa manera los viajeros visitaban las Islas y después desde ellas daban el salto a América. En ocasiones permanecían en ciudades isleñas para realizar el negocio con sus mercancías que llevaban al otro lado del Atlántico.

A diferencia de los puertos africanos, donde el comercio se realizaba en bahías, caletas y lugares naturales, en América se establecían puertos con todas las características que conlleva su instalación (asentamiento humano, fuerte de defensa, casa de aduanas, dique de atraque o

embarcadero o una prolongación del muelle, lancha transbordadora, lazareto, puesto de mercado, etcétera).

Los principales lugares y puertos americanos a donde se dirigían eran: a la isla La Española (hoy República Dominicana) Monte Cristi, adonde llevó la primera carga de esclavos John Hawkins (1562) y Puerto de Plata, las dos en el norte de la isla.

En Puerto Rico, el principal puerto era San Juan, donde comenzaron a establecerse las primeras fortificaciones a mediados del siglo XVI como respuesta a los ataques de corsarios y piratas como el de la flota de Francis Drake en 1595.

En Cuba destacaría La Habana, que con el tiempo se convertiría en el puerto obligado al cual llegarían todos los barcos que provenían a las colonias americanas antes de zarpar hacia la Península Ibérica, y rápidamente el puerto más importante de América. También blanco de ataques de corsarios y piratas.

En tierra firme tenemos la primera ciudad fundada en el istmo centroamericano, Nombre de Dios. Hasta finales del siglo XVI fue el puerto más importante de la costa atlántica de Panamá, hasta que empezó su declinación con la fundación de San Felipe de Portobello al fondo de la bahía del mismo nombre. Portobello fue el puerto más importante de la ruta interoceánica entre el mar del Norte o mar Caribe y el mar del Sur.

El puerto más importante de Nueva España (México) fue Veracruz, en virtud del monopolio que tenía del comercio con la Península Ibérica, incluso del que venía de las islas Filipinas a través de Acapulco en el Océano Pacífico. Por supuesto, el puerto y la ciudad fueron objeto de ataques de corsarios y piratas como el de John Hawkins en 1567, en cuya flota estaba Francis Drake.

Pero mientras en África padecían el asedio de los nativos y los ataques de los portugueses, en tierras americanas los comerciantes ingleses se tuvieron que enfrentar a las tropas y autoridades españolas como consecuencia de los imperativos de la Inquisición, y por mar a las naves castellanas. En efecto, si en la costa africana eran las naves y tropas portuguesas, además de los nativos en ocasiones, los que impedían el comercio, en América, como en Canarias y en el territorio nacional, padecerían las persecuciones de la Inquisición, aun antes de la ruptura de las relaciones entre Inglaterra y España, pues es en 1586 cuando queda prohibido el comercio hispano-inglés y hubo hechos que sucedieron antes. Tenemos el ejemplo de Robert Tomson.

Tomson realizó el viaje desde Sevilla a Canarias y desde las Islas a México bajo el reinado de María I la Católica (1553-1558) en Inglaterra.¹⁹ Pero el viaje de Robert Tomson se realizó en unos momentos históricos desfavorables a los ingleses anglicanos.

Natural de Andover, Hampshire, en Inglaterra, viajó en el barco *Young* desde de Bristol a Lisboa por primera vez en el año 1553, a la edad de diecinueve años, en compañía de otros mercaderes de la misma ciudad. En la capital portuguesa permaneció 15 días.²⁰ Desde allí se dirigió a Cádiz para después pasar a Sevilla, donde se hospedó en casa del compatriota John Fields, quien vivía en la ciudad aproximadamente desde 1550. Su compatriota Fields tenía vínculos con la Compañía de Andalucía. Tomson pretendía ir a las Indias occidentales y México, pero decidió quedarse por espacio de un año en Sevilla en casa de Fields: en primer

lugar para aprender la lengua castellana, y en segundo lugar para entender las ordenanzas del país y las costumbres de la gente.

Al final de este tiempo, habiendo visto las flotas que llegaban de las Indias a la ciudad con tan grandes cantidades de oro, plata, perlas, piedras preciosas, azúcar, cueros, jengibre y otras valiosas mercancías, determiné averiguar los medios y la oportunidad para pasar a ver las ricas regiones de donde venían tales cantidades de artículos preciosos.

Con su mujer y sus hijos, John Field decidió también pasar a las Indias occidentales. Sin más demora fue a solicitar una licencia real para embarcar él, su familia y Tomson. Después de preparar las provisiones necesarias para la travesía, los ingleses se sorprendieron ante la noticia de que la flota no tenía permiso para zarpar hasta nuevo aviso. En lugar de permanecer en Sevilla decidieron bajar hasta el puerto de Sanlúcar de Barrameda, y hasta que no recibieran noticias de la detención de los navíos de la flota saldrían para Canarias “por ser el punto donde las flotas acostumbran detenerse entre seis u ocho días para tomar agua, pan, carne y otras provisiones”.²¹

En el mes de febrero de 1555 Robert Tomson, John Fields y sus acompañantes se embarcaron en una carabela de la ciudad de Cádiz y a los seis días llegaron a Gran Canaria, pero en la medida en que eran frecuentes los ataques de piratas franceses a nuestras costas por la guerra de Carlos I de España contra Enrique II de Francia por la cuestión italiana y las alianzas religiosas, enfrentamientos hispano-franceses que terminaron con la paz de Vaucelles de 1556, aunque se trataba de una tregua de cinco años sobre la base del *statu quo* en el momento inicial de la guerra, Tomson y Fields fueron confundidos por piratas franceses y recibidos como tales.²²

Después de este *impasse*, al día siguiente de la llegada se dirigieron por tierra a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria donde se quedaron unos 18 ó 20 días. Aquí se encontraron con Edward Kingsmill y otros comerciantes ingleses que trabajaban como agentes para Anthony Hickman y Edward Castelin. Los recibieron con cortesía y mucha amabilidad.²³

Después de 20 días disfrutando y conociendo la isla y su gente, embarcaron hacia Tenerife. En tierra de esta nueva isla subieron a La Laguna. Aquí permanecieron esperando la llegada de la flota completa. Por fin llegó. El barco que debían coger era propiedad de John Sweeting, “un inglés casado en Cádiz”, y el mismo Tomson informa de que Leonard Chilton era en esa ocasión el capitán de la nave, también residía en Cádiz, casado con una hija de John Sweeting. Se abasteció de todas las necesidades en la isla. Después embarcaron. Había a bordo otro pasajero.

Salieron del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el mes de octubre de 1555. La flota la componían 8 barcos rumbo a la bahía de Nueva España (Golfo de México). Aunque la travesía transatlántica transcurrió sin novedades, al llegar al Golfo de México fueron recibidos por una terrible tormenta del norte. El barco en que venían Tomson y Fields sufrió graves averías; se le abrió la popa y la tripulación y los pasajeros no tuvieron más remedio que echar al mar todas sus pertenencias; incluso cortaron el mástil mayor y botaron al agua toda la artillería, no sin antes disparar una pieza por la mañana de alarma. La detonación sirvió para que una de las naves de la flota se acercara a auxiliar a los pasajeros quienes, no sin grandes dificultades, transbordaron. Así fue cómo tres días después lograron desembarcar en San Juan de Ulúa casi desnudos y habiendo perdido todas sus pertenencias.

Tomson y Fields se trasladaron a Nueva España para mejorar su situación económica, pero esta no va a mejorar durante los años de su estancia en México, pues aunque una vez más fueron ayudados por un rico comerciante español de nombre Gonzalo Ruiz de Córdoba (quien los hospedó en su casa, les regaló ropa y el dinero y las provisiones necesarias para llegar a la capital), su estancia en Nueva España se vio marcada siempre por la adversidad.

Tomson tuvo que hacer el viaje entre Veracruz y Ciudad de México a “lomo de indio”, ya que se encontraba tan débil, atacado por una aguda fiebre acompañada de escalofríos y temblores, que no podía sostenerse por sí mismo sobre su cabalgadura. Seguramente se trataba de paludismo, mal que solía aquejar a los extranjeros recién desembarcados en el trópico. Como consecuencia de esta enfermedad, cuatro de las ocho personas que venían en el grupo murieron a los pocos días de haber llegado a la Ciudad de México. Tomson, por su parte, estuvo enfermo de gravedad durante tres meses. A los seis meses de su llegada, por intercesión de un comerciante escocés de nombre Thomas Blake, consiguió que se le diera empleo como sirviente en la casa de un rico español, de nombre Gonzalo Cerezo, quien había llegado con Hernán Cortés y Alguacil Mayor de Corte de la Ciudad de México. Justamente en esa casa, una noche en que se encontraba sirviendo la mesa a los invitados del amo en medio de una discusión religiosa, se le ocurrió hablar de sus creencias con respecto a la intercesión de los santos y la función de las imágenes en las iglesias. Conversación que le valió la prisión para ser conducido al Santo Oficio junto con el genovés Agustín Boacio.²⁴

La Inquisición aún no había sido formalmente establecida en la Nueva España pero, a pesar de ello, Tomson, junto con el genovés Agustín Boacio, fueron exhibidos públicamente vistiendo un sambenito en la catedral de México, y todo parece indicar que se les hizo el primer auto de fe que se llevó a cabo en México.²⁵ Tomson y Boacio fueron llevados a Sevilla como prisioneros. Mientras Boacio se escapó en el trayecto y huyó a Londres, Robert Tomson asumió su situación y cumplió en Sevilla una sentencia de tres años de prisión con el sambenito. Se le pone un cirio en la mano y un sambenito sobre los hombros por los tres años, y en pie y descalzo, a cabeza descubierta, oye la sentencia: abjuración, sambenito y un año de cárcel en los «reinos de Castilla».²⁶

Transcurrido el tiempo de su condena permaneció en Sevilla, donde trabajó un año como cajero del comerciante Hugh Tipton y después se casó con una acaudalada criolla. Es probable que haya regresado a su país en 1580, ya que por ese entonces estableció contacto con Richard Hakluyt, seguramente por iniciativa de este, para que Tomson contara de primera mano su experiencia en la Nueva España, de modo que realizó un escrito muy interesante sobre su experiencia en México para su publicación.²⁷

CONCLUSIÓN

Con la toma de Ceuta en 1415 por Portugal comienza el avance hacia el sur y el proceso de conquista de Canarias y América por España. El Atlántico se divide en dos como consecuencia de las diferentes disputas de las dos Coronas por su primacía. Las diferentes bulas papales (Romanus Pontifex de 1454 y Inter Caetera de 1456), el Tratado de Alcaçovas en 1479, que trazaba un paralelo a la altura de las Islas Canarias desde donde los castellanos podrían explorar y conquistar tierras al norte de esa línea, y los portugueses al sur, y posteriormente el Tratado de Tordesillas en 1494, que suponía la división de los nuevos territorios conquistados en torno a una línea imaginaria trazada a 370 leguas al oeste de las islas Cabo Verde, Portugal ganó el derecho de avanzar hacia el sur, descubriendo por etapas la costa occidental de África. Cada etapa suponía un nuevo avance geográfico hasta que llegaron

a la desembocadura del río Senegal donde establecieron una factoría en la isla de Arguin, desde donde exportarían de forma permanente oro en polvo y el comercio de esclavos. Portugal iniciaba de ese modo el envío de carabelas repletas de africanos al país, con cuya venta pudieron sufragar con creces los gastos de las expediciones. La aventura portuguesa culminó cuando Vasco de Gama concluyó el periplo del contorno de África, permitiendo descubrir la ruta marítima a las Indias orientales (1497-1499). Los fines de esta penetración eran la obtención de maderas nobles, como la caoba y el ébano, además de marfil y, por supuesto, oro, y posteriormente realizar el comercio con los africanos, que a cambio de armas de fuego, pólvora, tejidos y baratijas, proporcionaba esclavos negros destinados a los más duros trabajos en las nuevas colonias de América. Portugal tenía el monopolio del comercio en la costa oeste de África.

Por su parte, Castilla era dueña del comercio del oro y la plata de América. Los metales preciosos viajaban desde América hasta el puerto de Sevilla, mientras el viaje inverso, en dirección a América, era realizado por embarcaciones que transportaban a los esclavos africanos destinados a sostener el desarrollo de la agricultura de los colonos europeos inmigrados al Nuevo Mundo.

Junto a los portugueses y españoles, el monopolio del más rentable y despreciable de los comercios en los siglos XVI y XVII, el de la esclavitud, se unieron los franceses, holandeses, pero, sobre todo, los ingleses.

Desde los puertos de Bristol y Londres vía Península Ibérica se realizó una intensa actividad comercial con los puertos isleños que marcarían el futuro de las Canarias. Por otro lado, se inició el comercio regular inglés con la costa occidental de África, cuyo comienzo se podría situar en 1551. A partir de esa fecha las embarcaciones no cesarían. En los viajes de ida y vuelta hacían escala en Canarias y con frecuencia tuvieron algún problema con los isleños así como con los nativos africanos. Los portugueses, por otra parte, estaban resentidos por el nuevo comercio, y amenazaron con atacar a cualquier inglés que encontrasen en Marruecos y la Berbería. Pronto se formaron agrupaciones de aventureros y comerciantes para preparar expediciones a la costa occidental de África.

Por su parte, el comercio inglés en América se había realizado antes, pocos años después de que las aguas del Caribe fueran reclamadas por España tras el descubrimiento de Colón. Las relaciones de Castilla con Inglaterra eran buenas durante los reinados de Enrique VII y VIII, lo que facilitó a los ingleses comercializar sus tejidos, trigo y otros cereales en los puertos de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. El comercio fue próspero hasta que comenzaron las tensas relaciones entre las dos monarquías como consecuencia de la ruptura de Enrique VIII con la Iglesia católica, el establecimiento de la Inquisición por parte de los países católicos contra los herejes, incluidos los navegantes y mercaderes británicos en territorio español, y la aplicación del monopolio del comercio con las Indias occidentales, origen de la piratería en el Caribe, pero que se acentuaría en la Inglaterra de Isabel I. A la muerte de María I en 1558, esposa de Felipe II, Isabel se convirtió en reina de Inglaterra. El primer problema de Isabel como reina fue el religioso. Su adscripción al protestantismo originó la aprobación en 1559 del Acta de Supremacía, por la cual la Iglesia anglicana se sometía a la autoridad de la reina “gobernador supremo del reino tanto en lo espiritual como en lo temporal”, y en 1563 los 39 Artículos que definían los dogmas de la Iglesia anglicana. Durante todo el reinado de Isabel I, católicos y puritanos fueron perseguidos, se conoce un espectacular desarrollo industrial y comercial y las tensiones con España terminan en guerra.

Desde el siglo XVI Canarias constituía un nuevo mercado donde los mercaderes ingleses, sobre todo bristonianos, vendían sus productos textiles. Pero Bristol compraba el vino a Francia, y solamente en los primeros años del siglo XVII comenzó a exportarlo. El triángulo Bristol-Londres-Canarias vía Sevilla con destino a México y Barbería fue muy frecuentado por viajeros ingleses.

BIBLIOGRAFÍA

- ASTLEY, Thomas: *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any languag; comprehending every thing remarkable in its kina in Europe, Asia, Africa and America (1755-47)*, 4 volúmenes, London, 1759.
- BEAZLEY, Raymond: *Voyages and Travels*, Archibald Constable and Co., Westminster, 1903.
- BERNAND, Carmen y GRUZINSKI, Serge: *Historia del Nuevo Mundo*, FCE, México, 1996.
- BIRMINGHAM, David: *Trade and Empire in the Atlantic, 1400-1600*, Routledge, London, 2000.
- BLAKE, John William: *Europeans in West Africa (1450-1560)*, 3 vols., Hakluyt Society, London, 1942.
- CARUS-WILSON, E. M.: *Medieval Merchant Venturers*, Routledge, 3ª ed., London, 2005.
- CONNELL SMITH, Gordon: "English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century" en *Bulletin of The Institute of Historical Research*, vol. XXIII, Longmans, Green, Londres, 1950.
- *Forerunner of Drake, a Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*, Royal Empire Society, Logman, Gren, London, 1954.
- DAVIS, Alph: *La Europa Atlántica, desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Madrid: Siglo XXI, 1973.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid: Alianza Editorial, 1988.
- EDEN, Richard: *The Decades of the Newe Worlde or West India, conteyning the Navigations and Conquestes of the Spanyardes, with particular description of the most ryche and large Landes and Islandes lately found in the West Ocean perteynyng to the inheritaunce of the kinges of Spayne...* Wrytten in the Latine tounge by Perty af Angleria, and translated into Englysshe by Richard Eden, London Imprynted by Rycharde jug, In aedibus Guilhelmi Powell, 1555 (B.L. C.13.a.8).
- GARDA ICAZBALCETA, J.: *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España*, José Porrúa Turazas, Madrid, 1963.
- CONWAY, G. R. G.: *An Englishman and the Mexican Inquisition, 1556-1560*, México, 1927.
- GONZÁLEZ LEMUS, Nicolás: "Mercantilismo, ciencia y viajeros ingleses en Canarias durante la época estuardiana", *Congreso Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: El Museo Canario, mayo 1998.
- *Comunidad británica y sociedad en Canarias*, Puerto de la Cruz: Eden Ediciones, 1997.
- HAKLUY, Richard: *Hakluyt's Collection of the early voyages, travels and discoveries of the English Nation*, v. II, 1810-12, EVANS, R. H... London.
- *The third and last volume of the voyages, Navigations, Trafiques and discoveries of the English Nation*, Anno Dom, London, 1600.
- HARRIS SACKS, David: *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*, EEUU: University of California Press, 1992.
- ITA RUBIO, Lourdes de: *Viajeros isabelinos en Nueva España*, UMSNH, IEH y FCE, México, 2001.
- KERR, Robert: *A General History and Collection of Voyages and Travels - Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*, 18 v., London, 1811-1824.

MORALES LEZCANO, Víctor: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*, Instituto de Estudios Atlánticos, La Laguna, 1970.

PARKER, Geoffrey: *Felipe II*, Alianza Editorial, 1984.

PÉREZ VILLANUEVA, Joaquín y ESCANDELL BONET, Bartolomé: *Historia de la Inquisición en España y América*, BAC, Madrid, 1984.

ROWSE, A. L.: *The expansion of Elizabethan England*, Cardinal, London, 1955.

RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Canarias y el Atlántico*, 5 vols., Gobierno de Canarias, Madrid, 1991.

TEJERA, Eduardo J.: *Causas de dos Américas*, Fundación Carlos III, Madrid, 2005.

WALLERSTEIN, Immanuel: *El moderno sistema mundial*, 3 vols., México: Siglo XXI, 1979.

WILLIAMSON, James Alexander: *Sir John Hawkins. The time and the man*, Oxford: University Press, 1927.

FUENTES

El presente trabajo trata sobre los orígenes de la presencia inglesa en las Islas. Ahora bien, cuando hablamos de la temprana presencia inglesa habría que distinguir a los bristolianos y más tarde a los londinenses. Para su redacción hemos recurrido a diferentes fuentes.

Primarias

En primer lugar, tenemos a Richard Eden (1521-1576), un traductor que estudió en el *Queens' College* de Cambridge, donde aprendió latín e italiano. Fue el secretario privado de sir William Cecil. En 1555 publicó su gran trabajo, *The Decades of the Newe Worlde or West India, conteyning the Navigations and Conquestes of the Spanyardes, with particular description of the most ryche and large Landes and Islandes lately found in the West Ocean*, conocida en la literatura de viaje por el título *The Decades of the Newe Worlde or West India*. Aquí Eden recoge los viajes de Cristóbal Colón, Pedro Affonso, Vincenzo Pinzon, algunos de los primeros realizados por ingleses, entre otros. Además realizó traducciones de muchos más viajeros y exploradores españoles. El objetivo de Eden era dar a conocer al pueblo inglés los descubrimientos que habían hecho los portugueses y españoles, así como sus técnicas y adelantos en la navegación, para animar a sus compatriotas a realizarlos ellos mismos. Era fundamentalmente patriótico; trataba de presentar a sus compatriotas algunos relatos de los navegantes españoles con el objeto de llamar la atención de los hombres de mar y comerciantes para que dejen desgastados caminos del comercio y emprendan la aventura intrépida a las nuevas tierras descubiertas. Por esa razón, en 1553 tradujo del latín al inglés la *Cosmografía* de Sebastián Munster y empezó la traducción de la famosa obra del matemático y cosmógrafo Martín Cortés de Albacar (1510-1582) *Breve compendio la esfera y del arte de navegar*, publicada en Sevilla en 1551, considerado como el primer tratado de navegación científica de la época. Esta obra fue manual básico de estudio para navegantes durante mucho tiempo, particularmente en Inglaterra, tras ser traducida al inglés precisamente por Eden en 1561 con el título de *The Arte of Navigation* y publicada bajo patrocinio de la Muscovy Company, la primera sociedad anónima formada en Inglaterra en 1555 para realizar el comercio.

Del mismo modo se ocupó en recopilar los escritos de los viajes de la compañía que formarán una valiosa documentación del auténtico recopilador de los viajeros ingleses del siglo XVI: Richard Hakluyt. En efecto, en 1589 se publicó en Londres la primera edición de uno de los textos fundacionales de la literatura de viajes, *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea for ouer Land, to the most remote and farthest distant Quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*, de Richard Hakluyt (1552-1616), la fuente de información más exhaustiva de los inicios de la exploración, el comercio y la navegación de ingleses y franceses.

Richard Hakluyt dejó tras su muerte una larga colección de manuscritos de viajes que cayeron en las manos de otro clérigo fascinado también con los nuevos descubrimientos del momento, Samuel Purchas (1577-1626), quien añadió muchos más viajeros, desde holandeses, españoles y portugueses, además de ingleses. Resultado de su obra monumental de la literatura de viaje fue *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes; Contayning a History of the World, in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and Others, in Five Bookes*, publicado en 4 volúmenes en Londres en el año 1625.

Los manuscritos of Callender of Treasury Books, que se encuentran en la British Library.

Secundarias

Cabe destacar la monumental obra de Thomas Astley, *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any languag; comprehending every thing remarkable in its kina in Europe, Asia, Africa and America (1755-47)*, 4 volúmenes, London, 1759, que recoge los escritos de Eden, Hakluy y Purchas para componer la enciclopedia más importante de literatura de viajes del siglo XVIII.

De igual modo, la monumental obra de Robert Kerr, *A General History and Collection of Voyages and Travels - Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*, 18 volúmenes, London, 1811-1824, recopilación de todos los viajes realizados hasta el momento, no solo por los ingleses sino también por el resto de los pueblos europeos.

También me gustaría señalar la importancia del rastreo que llevó el británico Gordon Connell Smith en los archivos y registros de Sevilla y Cádiz, producto de lo cual es su magistral ensayo "English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century" en *Bulletin of The Institute of Historical Research*, vol. XXIII, Longmans, Green, Londres, 1950, y del mismo autor *Forerunner of Drake, a Study*

of English Trade with Spain in the Early Tudor Period, Royal Empire Society, Logman, Gren, London, 1954.

James Alexander Williamson, *Sir John Hawkins. The time and the man*, Oxford University Press, Oxford, 1927.

Y por último, la monumental obra del historiador, investigador y catedrático Antonio Rumeu de Armas titulada *Piratería y ataques navales contra las islas Canarias*, cuya segunda edición (1991), *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, en cinco volúmenes, es una fuente imprescindible para la etapa que abarca este trabajo.

NOTAS

- ¹ Carus-Wilson, E. M.: *Medieval Merchant Venturers*. Routledge. 3ª ed. London, 2005, pp. 269-271.
- ² Harris Sacks, David: *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*. University of California Press, EE UU, 1992, p. 17.
- ³ *Ibidem*, pp. 18-19.
- ⁴ Bernand, Carmen y Gruzinski, Serge: *Historia del Nuevo Mundo*. FCE, México, 1996, p. 83.
- ⁵ Harris Sacks, David: *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*. University of California Press, EE UU, 1992, p. 23.
- ⁶ Rowse, A. L.: *The expansion of Elizabethan England*. Cardinal, London, 1955. p. 184.
- ⁷ Hakluyt, Richard: *Hakluyt's Collection of the early voyages, travels and discoveries of the English Nation*. V. II, 1810-12. Evans, R. H... London, p. 457. A lo largo de la obra citada como *Principal Navigations*, atendiendo a la forma resumida normalmente usada en la historiografía histórica.
- ⁸ Morales Lezcano, Víctor. *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*. Instituto de Estudios Atlánticos, La Laguna, 1970, p. 53 (Ref. B.M. Cotton Vesp. CX, ff. 449-452 Charter granted by King Henry the 8th ... to merchants tradings into those parts of Andelozie in Spaine; 28 Sep, 1538). Véase también Connell Smith, Gordon: "English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century" en *Bulletin of The Institute of Historical Research*, vol. XXIII, Longmans, Green, Londres, 1950, y del mismo autor *Forerunner of Drake, a Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*. Royal Empire Society, Logman, Gren, London, 1954.
- ⁹ Harris Sacks, David: *op. cit.*, p. 63.
- ¹⁰ Kerr, Robert: *A General History and Collection of Voyages and Travels - Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*, London, 1811-1824, v. II, p. 144.
- ¹¹ Hakluyt, Richard. *The Principal Navigations...*, v. II, part 2, p. 2.
- ¹² Blake, John William: *Europeans in West Africa (1450-1560)*. 3 vols., Hakluyt Society, London, 1942, p. 265.
- ¹³ Por lo visto, los barcos pretendían salir de Londres. Según Blake, hubo unos comerciantes, entre ellos un tal Fabian, que realizaba negocios con el mercado de ultramar, y que quizás la expedición a Guinea fuese hecha desde Londres (Ref. Blake, John William. *Op. cit.*, p. 265).
- ¹⁴ Birmingham, David: *Trade and Empire in the Atlantic, 1400-1600*. Routledge, London, 2000, p. 33.
- ¹⁵ *Ibidem*, p. 34.
- ¹⁶ Para una relación detallada de los viajes de estos viajeros y comerciantes ingleses véase Rumeu de Armas, Antonio: *Canarias y el Atlántico*. 5 vols., Gobierno de Canarias, Madrid, 1991.
- ¹⁷ Hakluyt, Richard: *The third and last volume of the voyages, Navigations, Traffiques and discoveries of the English Nation*. Anno Dom, London, 1600, p. 475 (BL. Shel. 208 h 11).
- ¹⁸ Williamson, James A.: *op. cit.*, p. 45.
- ¹⁹ Hakluyt, Richard: *The third and last volume of the voyages, Navigations, Traffiques and discoveries of the English Nation*. Anno Dom, London, 1600, p. 580; Tomson, Robert: *Voyage to the West Indies and Mexico 1556-1558*, en Beazley, Raymond, *Voyages and Travels*, Archibald Constable and Co., Westminster, 1903, p. 7; González Lemus, Nicolás: "Mercantilismo, ciencia y viajeros ingleses en

Canarias durante la época estuardiana”, Congreso Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648, mayo 1998, El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria, y *Comunidad británica y sociedad en canarias*, Eden Ediciones, Puerto de la Cruz, 1997, p. 20 (Otras fuentes lo apellidan Thompson o Thomson).

²⁰ Tomson, Robert: *op. cit.* (Ref. Beazley, Raymond, *op. cit.*, p. 7).

²¹ *Ibidem*, p. 8.

²² Hakluyt, Richard: *Principal Navigations...* (1552-1616). London, 1589, Iª Ed (Ref. BL. C.32.m.10, pp. 580-582).

²³ *Ibidem*, p. 581.

²⁴ *Ibidem*, p. 585.

²⁵ Ita Rubio, Lourdes de: *op. cit.*, p. 62.

²⁶ Pérez Villanueva, Joaquín y Escandell Bonet, Bartolomé: *Historia de la Inquisición en España y América*. BAC, Madrid, 1984, p. 693.

²⁷ El escrito de Robert Tomson fue publicado por primera vez como “The voyage of Robert Tomson marchand into Noua Hispania out of Spaine. An. 1555” en *The Principall Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation...* de Richard Hakluyt en 1589. Se reimprimió en el tercer volumen de la segunda edición de las *Navigations...* de Hakluyt en 1600, bajo el título de “The voyage of Robert Tomson merchant into New Spaine, in the yeere 1555”. Existe una traducción al castellano de la narración de Tomson de J. Garda Icazbalceta, *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España*, José Porrúa Turazas, Madrid, 1963. Asimismo, en 1927 G. R. G. Conway publicó en la ciudad de México un libro basado en la relación de Tomson *An Englishman and the Mexican Inquisition, 556-1560*, México, 1927.