

***EL ATLÁNTICO Y EL VIAJE A LA COSTA DE
ÁFRICA Y ORIENTE DURANTE LA DINASTÍA
TUDOR***

*THE ATLANTIC AND THE VOYAGE TO THE
AFRICAN AND ORIENT COAST DURING
THE TUDOR DINASTY*

Nicolás González Lemus*

Recibido: 19 de mayo de 2012
Aceptado: 19 de julio de 2012

Resumen: Tan pronto los portugueses establecieron sus factorías y defensas en la costa occidental de África, los franceses comenzaron a realizar comercio con Guinea y algunas expediciones andaluzas también se dirigieron a la costa. Aún más, aunque los portugueses fueron los primeros que se iniciaron en los descubrimientos por mar, y los llevaron a cabo muchos años antes que cualquier otra nación europea intentase seguir su ejemplo, incluso, tan pronto como estos viajes parecían que se ocupaban de la ganancia comercial, los ingleses establecidos en Sevilla y Cádiz estaban dispuestos a solicitar una participación en la empresa. Los por-

Abstract: As soon as the Portuguese established their factories and defences along the Western coast of Africa, the French began to trade with Guinea from 1364 to 1413, and some Andalusian expeditions also ventured along the coastline. To tell the truth, although the Portuguese were the first to initiate in seafaring and venturing overseas, travelling afar long before other nations became interested in following their example, when the first commercial profits were seen, however, the British set up in Seville and Cadiz, prepared to take their share of the business potential. The Portuguese discovered Guinea around 1471, and only 10 years later, the British were

* Profesor de Historia Económica del Turismo en Canarias. Escuela Universitaria de Turismo Iriarte. Universidad de La Laguna. C/ Suecia, 17. 38300 La Orotava. Tenerife. España. Teléfono +34 922 33 23 90; correo electrónico: musle@nicolasglemus.es.

tugueses descubrieron Guinea alrededor del año 1471, y solo diez años después, los ingleses estaban haciendo los preparativos para visitar la nueva costa descubierta. Lo mismo sucedería con Oriente. Tan pronto los portugueses establecieron su monopolio en las Indias Orientales, como España el suyo en las Indias Occidentales, los ingleses siguieron sus pasos.

Palabras claves: oro, marfil, pimienta, esclavos, aventureros, ingleses, portugueses, franceses, piratería, nativos.

preparing to land and investigate the new coastline. Much the same happened in the East. As soon as the Portuguese established their monopoly in the East Indies, much the same as Spain did in the West Indies, the English were to follow close behind.

Key words: gold, ivory, pepper, slaves, adventurers, English, Portuguese, French, piracy, natives.

1. INTRODUCCIÓN

El impulso continuado de algunos mercaderes de Inglaterra de aprovechar los lucrativos mercados de Oriente y África provocó un considerable número de expediciones desde la primera mitad del siglo XVI. Los viajes ingleses fueron recogidos por Richard Eden (1521-1576) en 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*, publicado en 1555¹; y por Richard Hakluyt (1552-1616), en su *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea or ouer Land, to the most remote and farthest distant Quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*², publicada en Londres en 1589 la primera edición, la fuente de información más exhaustiva de los inicios de la exploración, el comercio y la navegación de ingleses y franceses. Por último, *Hakluytuss Posthumus or Purchas*

¹ EDEN (1555).

² HAKLUYT (1589), normalmente usado como *Principal Navigations...* (1552-1616). Aquí trabajamos con HAKLUYT (1903-1906). A lo largo de la obra citada como *Principal Navigations*, atendiendo a la forma resumida normalmente usada en la historiografía.

his Pilgrimes, contayning a History of the World, in sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and Others, de Samuel Purchas publicada en Londres, en 1617 la primera edición y en 1626 la segunda³. Manuscritos originales consultados para la elaboración del presente trabajo, junto con documentos de la Public Record Office.

El primer intento inglés en equipar una flota hacia la costa de Guinea en el año 1481-1482 fue realizado por John Tintam y William Fabian. Estuvo frustrado. 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 la sitúa en el año 1481, y es la que Richard Hakluyt eligió cuando se ocupó de los primeros intentos de los ingleses de realizar el viaje a la costa occidental de África⁴. Al venir de una voz tan autorizada como la de Richard Hakluyt se estuvo defendiendo como la más correcta la establecida por Resende.

Según Blake, el 27 de febrero de 1481, Eduardo IV, rey de Inglaterra de 1461 a 1483, informó al papa Sixto IV de su deseo de pasar a cualquier parte de África para realizar el tráfico, comercio de mercancías e intercambio de manufacturas normales por otras más nobles. Esta solicitud parece responder a la intención de algunos súbditos de realizar un viaje a África durante el invierno de 1480-1481, aunque no hay registro de él. Pretendía evitar que las actividades de los ingleses en los dominios imperiales del rey Juan II dejaran de causar a los portugueses molestias, pero las quejas fueron llevadas a la corte de Portugal en 1482. En opinión de Blake, no hay conexión alguna entre la solicitud del rey de Inglaterra y los planes de Tintam y Fabian⁵, 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, duque de Medina Sidonia, hostil

³ PURCHAS (1625), a lo largo de la obra citada como *Purchas his Pilgrimage*.

⁴ HAKLUYT (1903-1906), vol. II, part 2, p. 2.

⁵ BLAKE (1942), p. 265.

al monopolio portugués. Es posible que al ser excluidos los españoles de las subvenciones papales a favor de comerciar en las Indias Orientales, intentaran por todos los medios eludir esta autoridad empleando a ingleses en esa navegación⁶. Pero los espías del rey de Portugal Juan II realizaron un detallado informe de los preparativos del viaje de Tintam y Fabian. En este tiempo el Gobierno portugués, ansioso de proteger el monopolio oceánico en sus posesiones, tenía un fuerte despliegue de espías, cuyo deber era descubrir todos los preparativos marítimos en los puertos atlánticos y la ruta marítima con Amberes directamente relacionados con África, Brasil y las Indias Orientales⁷. Mientras los preparativos del viaje se estaban realizando, el rey de Portugal protestó y envió a dos personas a ver a Eduardo IV con el fin de renovar la antigua alianza de amistad entre las coronas y que impidiera que la flota se saliera a navegar. Los embajadores portugueses tenían órdenes de poner al corriente al rey de Inglaterra de que el Papa había proporcionado al rey de Portugal la soberanía exclusiva de la navegación a la Berbería sobre Guinea, y exigirle a Eduardo IV que impidiera que sus súbditos enviaran cualquier barco a la costa africana⁸ y, en particular, prohibir y disolver el grupo de la flota de Tintam y Fabian⁹. 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.

⁶ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 214.

⁷ BLAKE, (1942), p. 267.

⁸ KERR, (1811-1824), vol. VII. p. 215.

⁹ 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, BLAKE (1942), p. 265.

2. LAS EXPEDICIONES DE THOMAS WYNDHAM DESDE INGLATERRA A GUINEA Y BENÍN

Cuando ya se habían realizado los primeros viajes de algunos mercaderes ingleses a las Islas Canarias, entonces relacionados con la Compañía de Andalucía, protagonizados por Robert Thorne y Roger Barlow —dos personajes que se distinguen en la historia anglo-española de esta época por ser los primeros mercaderes ingleses en traficar con Canarias y Nueva España (México)— se inició del comercio regular inglés con la Berbería. Año 1551. Fue reivindicado por James Alday, capitán de Dartmouth, que aparece a menudo en los archivos marítimos del período. 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. Hizo su expedición a la Berbería en una fecha mucho más tarde, mientras solicitaba empleo a Martin Frobisher para la búsqueda del pasaje en dirección noroeste. Según el propio Alday, 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 empleado¹⁰. Precisamente Wyndham se va a erigir como el auténtico protagonista de estas primeras incursiones a la costa occidental de África.

Thomas Wyndham era un capitán de coraje e iniciativa, un oficial de marina de buena reputación en las guerras de Enrique VIII y Eduardo VI. Era nieto de *sir* John Wyndham, un miembro de una distinguida familia de Norfolk. Había servido como capitán del duque de Ormonde —una antigua dinastía inglesa que dominaba el sureste de Irlanda desde la Edad Media—, en las flotas inglesas del Mar de Norte y en la batalla de Solent, que tuvo lugar los días 18 y 19 del mes de julio de 1545 durante las Guerras Italianas, entre las flotas de Francisco I de Francia y Enrique VIII¹¹. Ya desde 1545 había esta-

¹⁰ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 144.

¹¹ HOWGEGO (2003), p. 1.113.

blecido un sindicato¹² en el oeste de Inglaterra para financiar viajes privados en el barco de John Russell, quien en una ocasión tomó un barco español cargado de vino y tintes. En este sentido la línea divisoria entre negocio y piratería en estos primeros años del comercio por mar no estaba nada clara. Aunque el alcalde de Plymouth hizo caso omiso, el Almirantazgo dictó un bando contra Wyndham, obligándole a devolver lo sustraído¹³. Eso no impidió que posteriormente fuese señalado maestro de ordenanza en la flotas del rey y en 1547 vicealmirante, cargo con el que fue destinado al ejercicio de vigilancia en Escocia.

En el viaje de 1551 que Wyndham realizó con Alday iban dos marroquíes de sangre real. Quizás ellos pudieron haber sido pasajeros en algún navío portugués capturado por Alday o Wyndham o uno de sus piratas asociados. Indudablemente ellos suministraron las informaciones y los medios para introducir a los ingleses a los gobernantes de Marruecos. Y antes de que el barco de 150 toneladas, el *Lion* de Londres, estuviera listo para partir, una epidemia, recordada como el *Gran Sudor*, estalló. Lutterell, Ostrich, y otros de los comerciantes murieron, y el mismo Alday quedó afectado. Y antes de su recepción, Wyndham asumió el mando del *Lion* y navegó hacia Portsmouth. Los detalles de su viaje no se han conservado, pero evidentemente alentaron a sucesivas aventuras¹⁴, dado que regresaron a Inglaterra con bastante oro, marfil, azúcar y algunos esclavos.

El nuevo viaje se realizó al año siguiente, 1552. Thomas Wyndham navegó entonces a la Berbería con el *Lion* y otros dos barcos¹⁵. Los promotores de este viaje fueron John Yorke, William Gerard, Thomas Wroth, y Francis Lambert, todos londinenses bien conocidos, aunque el escuadrón partió desde Bristol. Después de un trayecto de quince días Wyndham llegó

¹² 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.

¹³ HOWGEGO (2003), p. 1.113.

¹⁴ HAKLUYT, (1903-1905), vol. VI, p. 136.

¹⁵ *Ibidem*, p. 138.

a Safi (Marruecos), y desembarcó productos para comercializar. Luego continuó a un segundo puerto, Santa Cruz de Mar Pequeña, donde obtuvo cargamentos de azúcar, melaza, dátiles y almendras. Los portugueses estaban resentidos por el nuevo comercio y amenazaron con atacar a cualquier inglés que encontrasen en Marruecos o en la costa de África. A pesar de las amenazas, el número de comerciantes ingleses, la mayor parte londinenses, iba en aumento, de tal manera que mantuvieron y extendieron el comercio en la Berbería de forma más valiosa que el tráfico con Portugal. Los comerciantes emplearon factores residentes en el país y enviaron barcos grandes y bien armados. Además de azúcar y melaza, los ingleses obtenían grandes cantidades de goma (resina), necesaria para uno de los muchos procesos de la industria textil. Suministraban a Marruecos mucho tejido inglés, armas y municiones. Los portugueses continuaron reclamando sus derechos sobre la costa occidental de África y alegaban que había ataques sobre los cristianos. También reprocharon y acusaron a los ingleses de vender biblias hebreas a los judíos en Marruecos. Los portugueses manifestaban estar escandalizados por la maldad de la transacción, pero desde que aprendieron que todo el negocio de Marruecos estaba en manos de los judíos desde hacía mucho tiempo —los marroquíes dejaron de perseguirlos— los ingleses tuvieron facilidades para comerciar con ellos, pues tenían mejor reputación que los portugueses. Al parecer eran celos más que intolerancia lo que provocaba la queja¹⁶.

Después de estos primeros contactos de carácter comercial con Marruecos, los ingleses se plantearon continuar bordeando la costa del continente africano hasta llegar a la región llamada Guinea. Los viajes a Guinea que William Hawkins había hecho hacia el río Cestos, que señala la frontera entre Costa de Marfil y Liberia, habían dejado constancia de que la costa era inofensiva y también dio cuenta de la ausencia de oro en las anotaciones de sus actas. Ahora, los ingleses daban la vuelta al cabo de Palmas por primera vez e intentaban fortuna más allá, con el peligro que ello suponía. Era el momento de regresar.

¹⁶ WILLIAMSON (1927), p. 38.

En el viaje de regreso a Inglaterra hicieron escala en Lanzarote y tuvieron algún problema con los isleños, pero el malentendido fue aclarado y no dejó efectos negativos (o adversos) en esa época. James Thomas fue el encargado de redactar el viaje capitaneado por Wyndham. Sobre el incidente escribió:

Una vez nuestro barco fue cargado, partimos con viento del oeste a Inglaterra. Pero en la mar se abrió una vía en el Lion, así que pusimos rumbo hasta Lanzarote y Fuerteventura, entre cuyas dos islas estuvimos. Bajamos en Lanzarote 70 cajas de azúcar de nuestra nave con unos doce o dieciséis hombres de nuestra tripulación. Los habitantes, pensando que haríamos un uso hostil de nuestra carabela, se abalanzaron de repente sobre nuestra gente, entre los cuales, yo mismo me encontraba, nos tomaron como prisioneros y exproliando el cargamento de azúcar. Tales actos fueron observados desde el barco y enviaron tres botes con el fin de rescatarnos y obligar a los españoles a luchar, de los cuales dieciocho fueron abatidos y tomamos como prisionero al gobernador de la isla, un caballero de avanzada edad, de unos 70 años. El enemigo fue ahuyentado para poderlos rescatar, mientras nos aprovisionábamos de flechas y pólvora. Los españoles, al ver esto, regresaron y durante la retirada seis de nuestro hombres cayeron. Luego, una comisión negoció un intercambio; se acordó que los prisioneros serían devueltos a cambio de su anciano gobernador, dándonos un certificado firmado por él mismo, y bajo su compromiso y el del resto, en el que garantizaba que todos y cada uno de los daños sufridos serían reparados aquí y nuestro regreso a España compensado por el rey y sus mercaderes.

Una vez liberados y reparados nuestro daños, de nuevo a bordo nos hicimos a la mar y, según dejábamos la costa de la isla a un lado, el Cacafuego y otros buques de la Armada de Portugal se acercaban para anclar en la rada donde acabábamos de partir, mientras los gritos de su gran ordenanza eran perfectamente audibles a nuestros oídos. Por cierto, de aquí debe entenderse que los portugueses se hallaban muy ofendidos por nuestro intento de comercio en la Berbería, tanto en este viaje como en el del año anterior, pues así lo hacían saber en Inglaterra a través de sus comerciantes, diciendo que si ellos nos tomaran en esas tierras como prisioneros, nos tratarían como a sus enemigos mortales. Pero gracias a Dios y a la providencia, escapamos de sus manos.

Desde esta isla, tomamos rumbo a Inglaterra, pasaron siete u ocho semanas antes de poder alcanzar sus costas. El primer puerto al que entramos fue al de Plymouth, desde el cual y en poco

*tiempo llegamos al Támesis y descargamos nuestras mercancías en Londres, hacia finales del mes de octubre de 1552*¹⁷.

Sorprende lo ocurrido, pues todavía las relaciones entre España e Inglaterra eran buenas y lejos aún del futuro enfrentamiento entre las dos naciones.

2.1. *El trágico viaje de Wyndham en compañía de Antonio Anes Pinteado en 1553*

En la primavera de 1553 Thomas Wyndham preparó una nueva expedición a Guinea con un grupo de aventureros de Londres: John Yorke, William Gerard y Francis Lambert¹⁸, que ya habían sido nombrados como promotores del comercio en la Berbería, y uno nuevo, George Barnes. Los londinenses habían adquirido los servicios de un piloto experto en la navegación de Guinea, Antonio Anes Pinteado, un fugitivo natural de Oporto, que había servido muchos años en las costas de Guinea y Brasil. Por razones desconocidas, se trasladó a Londres y allí decidió guiar a Wyndham a la Costa de Oro y a Benín. En la costa africana se encontraron con barcos franceses que ya llevaban algunos años practicando el comercio en la zona. Según el historiador francés Gosselin, Pinteado se acercó a Inglaterra desde el puerto francés de Rouán, desde donde se realizaba un gran comercio franco-inglés. Aquí Gerard alistó los servicios de un cirujano francés para el viaje¹⁹, una circunstancia que indica no solo que los franceses tenían experiencia en Guinea, sino también que los ingleses sabían esto y estaban en contacto con ellos en el puerto francés.

Los datos sobre la empresa son oscuros. Aunque hay unos cuantos hechos extraídos de los documentos de la *Royal Navy*, el relato principal lo realizó Richard Eden, sobre el cual se basa

¹⁷ HAKLUYT (1903-1905), vol. VI, pp. 138-140; BLAKE, *op. cit.*, vol. II, p. 271; RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, pp. 269-270.

¹⁸ HAKLUYT (1589), vol. 3, 1ª parte, p. 85; RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 270.

¹⁹ WILLIAMSON (1927), p. 40.

Hakluyt. El historiador inglés señaló que el escuadrón, que consistía de los barcos *Lion*, *Primrose*, *Moon* y una pinaza, partieron de Portsmouth el 12 de agosto de 1553. El *Lion* era el propio barco de Wyndham, y los otros fueron alquilados a la *Royal Navy*, una práctica muy común en las expediciones oceánicas. La navegación hizo escala en Madeira y pasó por Canarias²⁰, y desde allí pasaron directamente al río Cestos (en Liberia), su primera tierra en la costa africana. Esta fue la primera y más conocida costa de Guinea, y aquí obtuvieron cargamento de grano a 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 (hoy entre Liberia y Costa de Marfil) y Tres Puntos (ya en Ghana) y se acercaron a la auténtica Costa de Oro, en medio de la cual estaba el castillo portugués de Elmina. Los jefes nativos negros, al sentirse intimidados por los portugueses en cualquier parte, comerciaron libremente con los ingleses. Les habían asegurado 150 libras de oro.

Pero este viaje ya no era para la costa de la Berbería, sino para el golfo de Guinea, mucho más arriesgado. Además de tener que enfrentarse al desconocimiento del área geográfica, razón por la cual Wyndham necesitaba la ayuda del portugués Pinteado, tenía que enfrentarse a las fuerzas navales y de ocupación portuguesas y, a veces, hasta con la propia voracidad de los nativos negros africanos.

En este momento del viaje surgió una discrepancia entre Wyndham y Pinteado. Wyndham quería dejar la Costa de Oro y seguir el viaje hasta Benín para buscar cargamentos de pimienta. Pinteado puso objeciones, aunque él había asumido pilotar la expedición a Benín. Dijo en este momento que la temporada era tardía y que más al este sería peligroso. En la costa de Benín anclaron los barcos en la desembocadura del río que no podía ser identificada, y enviaron a Pinteado, Lambert, y otros comerciantes hacia el interior para tratar el comercio de la pi-

²⁰ El profesor Rumeu de Armas, que se basó en el texto de Hakluyt, dice que también hizo escala en Canarias, pero no por el texto original recogido por Richard Eden y reimpresso por Richard Hakluyt *Principal Navigations...* HAKLUYT (1903-1906), vol. I, pp. 141-147.

mienta con un rey local. La recolección de pimienta era cosa de tiempo, y mientras tanto la tripulación empezó a morir a consecuencia de las fiebres propias de la costa. Wyndham, alarmado, ordenó a los comerciantes que regresaran enseguida. En lugar de obedecer, ellos continuaron alentados por las cuentas de su comercio con la pimienta. Una vez más, Wyndham hizo un nuevo llamamiento, pero los comerciantes, contentos con las transacciones, retrasaron el regreso. Pinteado llegó a encontrar a Wyndham muerto de fiebre y los supervivientes reclamaron regresar. Ellos no esperarían a que los comerciantes fueran traídos, pero obligaron a Pinteado a guiarlos enseguida alejándolos de esa costa funesta. Había demasiados muertos en el *Lion* y el navío tenía que ser abandonado. Todos los supervivientes pasaron al *Primrose*. Éste, después de un terrible viaje, llegó a Plymouth con cuarenta hombres, vivos o medio muertos, de los 140 con que habían partido. Pinteado murió en el viaje de regreso a Inglaterra y del resto de los comerciantes nunca se supo nada.

3. EL VIAJE DE JOHN LOK A GUINEA EN 1554

Once años después, John Lok se encargó de dirigir una nueva expedición a África. Desafió todos los peligros y se aventuró a visitar la costa de África occidental. El último viaje de Thomas Wyndham había sido trágico, pero fue un éxito financiero. Entonces los marineros contratados para la aventura por mar eran baratos, sus salarios y comida costaban poco, y sus muertes nada. Incluso la pérdida de los barcos estaba compensada. En el caso de la expedición de Wyndham, el oro, marfil y granos de pimienta traídos a Inglaterra por el *Primrose* compensaban todas las dramáticas pérdidas. Por ello, los comerciantes londinenses siguieron mostrando interés por el comercio con África subsahariana.

En aquellos tiempos, tres de los más conocidos, y de mucho crédito, mercaderes de la ciudad de Londres, Thomas Lok (hijo de William Lok, destacado comerciante de Londres y regidor bajo Enrique VIII), George Barnes y John Yorke (de la antigua

asociación Anthony Hickman, y Edward Castelin²¹ socios que habían organizado un activo comercio con Portugal y España —con agentes en Lisboa y Sevilla— que extendieron su actividad a través de factores fijos a Canarias²², y que habían constituido en Tenerife la primera casa comercial exportadora inglesa en 1553, según Morales Lezcano²³), equiparon una expedición más larga para la temporada 1554-1555. Thomas, Anthony y Edward habían formado una sociedad para realizar el comercio con la costa africana en 1554²⁴, pero que también estaban asociados para realizarlo con Canarias, por lo que establecieron dos factores en las islas: Edward Kingsmill, en Las Palmas de Gran Canaria y William Edge en Santa Cruz de Tenerife, que sería sustituido por Thomas Nichols. Rumeu de Armas señala que el comerciante inglés llegó a la isla en 1556²⁵ y Bonnet Reverón indica que la sustitución de Edge la realizó Nichols en 1557²⁶; sin embargo, Astley sitúa la llegada de Nichols en el año 1554²⁷. Según él, los tres londinenses, Thomas Lok, Anthony Hickman y Edward Castelin, estaban asociados en el año 1554 y Nichols era factor de los tres mercaderes en las islas, aunque en el año 1556 la sociedad solo la constituían Anthony y Edward.

Anthony Hickman y Edward Castelin formaban parte del grupo de «aventureros de Londres» con otros destacados comerciantes londinenses, *sir* Thomas Lodge, *sir* William Gerard, *sir* William Chester, Benjamin Gonson, William Winter y Lionell Ducket, entre otros, responsables todos de la mayoría de las expediciones a la costa de África, como tendremos ocasión de ver inmediatamente.

Las Islas Canarias eran un punto clave en el camino hacia Guinea. España nunca había intentado hacer de las islas una colonia cerrada como hizo con las del Nuevo Mundo, por lo que

²¹ HAKLUYT (1903-1905), vol. VI, pp. 154-177, reimpresión del relato de Eden del viaje.

²² RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 271.

²³ MORALES LEZCANO (1970), p. 53.

²⁴ ASTLEY (1746), vol. I, p. 532.

²⁵ RUMEU DE ARMAS (1947), p. 50.

²⁶ BONNET REVERÓN (1948), p. 462.

²⁷ ASTLEY (1746), vol. I, p. 532.

los ingleses habían estado navegando a ellas durante mucho tiempo, desde la mitad del reinado de Enrique VIII y ahora con más razón a raíz del matrimonio de Felipe II con María Tudor, reina de Inglaterra, desde el 25 de julio de 1554. El objetivo principal de la nueva expedición era el comercio de esclavos negros. En este sentido, el viaje de Lok a Guinea puede considerarse el primero que hacen los ingleses para realizar el comercio de esclavos en la costa africana, mucho antes que John Hawkins, aunque no alcanzaron las proporciones de Hawkins²⁸.

Esta segunda expedición a Guinea partió desde el Támesis el 11 de octubre de 1554. En ella iban algunos de los oficiales supervivientes del viaje de Wyndham. Un hombre que sabemos que había estado en ambas aventuras fue Martin Frobisher, el marino, militar y pirata que participó en las expediciones de Francis Drake a América (1585) y contra la Armada Invencible (1588). Según el mismo Frobisher relata años después, fue capturado por los nativos de color en la segunda ocasión, entregado a los portugueses en Elmina, detenido por ellos durante nueve meses, y luego enviado a Europa y liberado²⁹.

La expedición consistía en dos pinazas y tres buenos barcos: el *Trinity*, 140 toneladas; el *Bartholomew*, de 90 toneladas; y el *John Evangelist*, también de 140 toneladas.

El propio capitán John Lok narra su paso por las aguas canarias y su corta escala en La Palma como consecuencia de la falta de viento para continuar rumbo a la costa africana. Le llamó la atención el Teide cubierto de nieve todo el año debido a la «pequeña edad de hielo» que duró desde los siglos XVI al XIX³⁰.

No es necesario seguir aquí el viaje en detalle, porque la ruta era similar a la de Wyndham, excepto que entonces no había extensión desde la Costa de Oro hasta Benín. Con mayor experiencia y mejor fortuna, ahora los aventureros lograron un botín de ricos productos por los cuales ellos habían pagado un precio mucho más bajo que el número de víctimas mortales. El botín incluía más de 400 libras de oro, 250 colmillos y algunos

²⁸ HOWGEGO (2003), p. 645.

²⁹ WILLIAMSON (1927), p. 44.

³⁰ HAKLUYT (1589), 1ª parte, p. 89.

granos de pimienta de Guinea de la región de Cestos, entre Costa de Marfil y Liberia. Según Hakluyt, el oro fue probablemente el envío más grande que un particular había traído alguna vez a un puerto inglés³¹.

Portugal, que ejercía el monopolio del tráfico de oro, no tardó en protestar contra los intrusos ingleses. A principios del verano de 1555, mientras John Lok estaba todavía en alta mar, el portugués López de Sousa llegó a Inglaterra para formular una queja en nombre de la Corona portuguesa. Él afirmaba que el comercio de Guinea era monopolio de la Corona de Portugal, que no permitía aventuras (o empresas) limitadas incluso entre sus propios súbditos. Denunció que en enero tres barcos ingleses (los de John Lok) habían visitado la costa y obligado a los nativos a comerciar con ellos, despojando el país de oro y marfil. Aseguraba que estos nativos estaban sujetos del rey de Portugal o estaban bajo su protección; y que ellos ahora habían sido alborotados por los ingleses a la desafección en contra de sus legítimos dueños. De Sousa demandó la prohibición de los viajes ingleses a Guinea y el sometimiento a la justicia de cualquier súbdito portugués que podría estar ayudándolos, junto con la restitución del oro ya obtenido y una proclamación de castigos en contra de los comerciantes que intentasen realizar viajes en el futuro³². 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 Rouán.

La respuesta de los ingleses 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 en ningún lugar donde el rey de Portugal mantenía una plaza, algún oficial u otras autoridades; al contrario, habían realizado el tráfico y comercio solo en lugares donde los príncipes y nativos los habían recibido cordialmente y de una manera gentil y les habían asegurado que no

³¹ HAKLUYT (1600), p. 475.

³² WILLIAMSON (1927), p. 45.

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». Así pues, no consiguió Portugal su propósito por este medio, pero sí lo alcanzaría valiéndose de la influencia del príncipe Felipe, quien al servicio de los reyes de Portugal presionó a su esposa María Tudor, hasta lograr que el *English Privy Council*, un comité asesor de la monarquía británica formado por personas de prestigio, prohibiera las expediciones a Guinea³³. Sin embargo, fue una decisión impopular y el mismo embajador de España en Inglaterra, Gómez Suárez de Figueroa, conde de Feria, testimonió más tarde al rey Felipe II que «la prohibición se había hecho tan solo por respeto a V.M.», y añadía remachando el clavo: «la reina Nuestra Señora [María Tudor] vino en ello de mala gana y los del Consejo de muy mala...»³⁴.

En efecto, el *English Privy Council* era partidario de los comerciantes ingleses, e incluso la reina simpatizaba más con sus súbditos que con su esposo. Hay certeza de complicidad por parte de personas colocadas en altos cargos, porque el *English Privy Council*, con capacidad para parar la navegación de los barcos y confiscar el botín a sus regresos, mostró cierta connivencia. Su intervención pudo haber sido un disuasivo eficaz a los inversores³⁵.

Los barcos de Lok comenzaron su regreso a Inglaterra el 13 de febrero de 1555. Durante la ruta de su regreso murieron 24 marinos.

Lok fue considerado un magnífico navegante y marchante inglés y por sus reconocimientos la Compañía de Catay le nombró gobernador, y, como tal, ayudó a financiar en 1576 el viaje de Martin Frobisher al Ártico, una expedición que consistía en tres barcos, el *Gabriel* y el *Michael*, de aproximadamente 20 y 25 toneladas cada uno, y una pinaza de 10 toneladas, con un total de 35 tripulantes. La aventura de Frobisher, junto con la financiación de otros viajes, arruinó a John Lok, quien pidió en 1579

³³ *Ibidem*, y RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 272.

³⁴ RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 272.

³⁵ WILLIAMSON (1991), p. 46.

al *English Privy Council* condonaran sus pérdidas, calculadas en £7.500. Recibió solamente una ayuda de £430.

Un hermano suyo, Michael, también llegó a ser gobernador de la Compañía de Catay, además de cónsul de la Compañía de Levante.

Por eso, bajo los efectos de la «prohibición» de la *English Privy Council*, una expedición navegó por Guinea en septiembre de 1555 organizada por Edward Castelin, Jeffery Allen, Rowland Fox y Richard Stockbridge. Pusieron al frente a William Towerson junto con otros comerciantes. Los nombres de los otros promotores no se revelaron –y pudieron haber incluido a Gerard y Lok y otros, quienes habían originado el tráfico–, pero dado que la aventura africana era ahora ilegal, el narrador del viaje omite mencionarlos.

4. LOS VIAJES DE WILLIAM TOWERSON A GUINEA

Así pues, pocos meses después del regreso de John Lok a Inglaterra, William Towerson, que había viajado a Guinea con el mismo Lok con anterioridad, se puso ahora al mando de dos barcos de tamaño moderado, el *Hart* y el *Hind*. Sus patrones eran John Ralph y William Carters. El viaje, muy próspero, duró poco más de siete meses, un mes navegando por la Costa de Oro³⁶. Partió el 30 de septiembre de 1555 desde el puerto de Newport, en la isla de Wight.

A su paso por las aguas de las islas, Towerson anotó su posición, aunque no hizo escala como Lok³⁷.

El comercio que realizó Towerson en la costa africana fue un éxito a pesar de que los bergantines portugueses los siguieron de un lugar para otro durante toda la travesía, advirtiéndoles a los nativos africanos que no deberían de negociar con los ingleses³⁸. Pero los nativos se entendieron con los ingleses a través de señas y realizaron el comercio, desatendiendo las advertencias de los portugueses. Pronto, los ingleses del barco *Hind* obtuvieron

³⁶ HAKLUYT (1903-1905), vol. VI. pp. 177-211.

³⁷ HAKLUYT (1600), p. 481.

³⁸ *Ibidem*, p. 494.

18 onzas de oro. A veces, teniendo en cuenta el lugar y la actitud de los nativos, el comercio comenzaba con intercambio de cosas y de regalos, táctica que los ingleses practicaban para ganarse su simpatía para así poder atraérselos y vender sus mercancías. Un día por la mañana, el jefe de una tribu les trajo a los ingleses una cabra y dos grandes raíces –no se especifica de qué– y los ingleses les dieron, entre otras cosas, una botella de vino malvasía. Al día siguiente, el jefe volvió a pedirle otra botella de malvasía; Towerson pensó en cobrársela, pero al final se la volvió a regalar³⁹.

La práctica de los regalos valió la pena. Vendieron bastante tela, sábanas, cuchillos, dedales y cofres, a cambio los ingleses obtuvieron una buena cantidad de oro.

Se puede decir que hubo una convivencia de horas con los nativos, hasta tal punto que tomaron notas del significado de algunas palabras.

Bezow! Bezow!	Saludo
Manegefe afoye	Suficiente grano
Crocow afoye	Suficientes gallinas
Zeramme afoye	¿Tiene suficiente?
Begge sacke	Déme un cuchillo
Begge come	Déme pan
Borke	Silencio
Contrecke	Échese
Veede	Vacío
Brekeke	Remo
Diago o Dabo	Capitán, jefe

El día 22, entre cabo de Palmas y Tres Puntos (Ghana), los nativos se acercaron a las naves y les proporcionaron algunos colmillos de elefante a cambio de comer y beber con ellos. Entonces los ingleses compraron todos sus colmillos, 14 en total, 10 de ellos pequeños. Las operaciones del comercio de los colmillos resultaron bastante provechosas y en días sucesivos consiguieron 11 más, no muy grandes, y en otra ocasión «se com-

³⁹ *Ibidem.*

pró 12 colmillos, en nuestra ausencia a los gentes que vinieron a los barcos. Yo compré además una pequeña cabra y el oficial compró cinco pequeñas gallinas en el propio pueblo»⁴⁰.

Ya en el cabo de Tres Puntos los nativos se acercaban a la orilla y les hacían entender que tenían oro, pero ninguno se atrevió ir a los barcos de los ingleses, incluso ni se atrevieron a tomar sus canoas, lo que le indujo a Towerson a sospechar «que los portugueses habían destruido sus botes y pudimos ver la mitad de su pueblo en ruina. De todas maneras, habiendo permanecido un buen rato, y viendo que ellos no venían a nosotros, y como estábamos bien armados, decidimos ir a la orilla en botes. En esto, el capitán del pueblo se dirigió a nosotros con su lanza en su mano seguido de seis hombres altos también con sus lanzas y escudos». Se saludaron respetuosamente y el jefe de la tribu se sentó en su taburete. Cuando se sentó, Towerson le hizo entrega de unos regalos (tela y palanganas). Ese día vendió 74 palanganas y otras las canjeó. Se entendían con los nativos por señas. Por la noche vinieron bastantes y les trajeron a los ingleses gran cantidad de oro⁴¹.

Los botes regresaron a los barcos para, a continuación, dirigirse a otra orilla. Aquí los ingleses vendieron toda la tela que les quedaba, pero se encontraron con el negocio que los portugueses habían abierto desde principios del siglo XVI entre el viejo y el nuevo continente por exigencia de Castilla: el tráfico de esclavos negros. La caña dulce o de azúcar introducida por los portugueses y españoles en el Nuevo Mundo y en las islas atlánticas demandaba la construcción de ingenios para su producción, siendo el brazo de los negros africanos el encargado de hacerlos trabajar⁴².

Un joven negro que podía hablar algo el portugués vino a bordo con otros tres, y les vendí 19 barreños y dos platos pequeños por tres onzas de oro. Por lo que pude entender, este joven había estado en el castillo de Elmina entre los portugueses y había escapado; nos dijo que los portugueses eran hombres malos que hacían

⁴⁰ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 155.

⁴¹ *Ibidem*, p. 158.

⁴² Véase para una completa información el trabajo de LOBO CABRERA (1982).

*a los negros esclavos cuando los cogían y les ponían esposas de hierros en los pies. Nos dijo que los portugueses solían ahorcar a todos los franceses e ingleses que ellos pudieran capturar*⁴³.

Ya el comercio de esclavos que practicaban los portugueses era motivo de guerra contra Portugal. El pueblo de Don Juan (en el Cabo de San Juan, Guinea Ecuatorial) estaba entonces en guerra y los jóvenes le pidieron que fueran allí para comerciar. Los ingleses se dirigieron al pueblo y pudieron comprobar que los nativos hablaban algo el portugués, lengua que usaron para comunicarse. Comprobaron que los franceses habían realizado trato comercial con ellos, pero los nativos mostraron deseo de comprar palanganas y ropa y «otras pequeñeces» como cuchillos, colas de caballo, cuernos⁴⁴; así que algunos ingleses «se dirigieron a la orilla y vendieron un gorro, un puñal, un sombrero y otros artículos. Ellos nos mostraron un tipo de ropa que nosotros creemos que era manufactura francesa» —relata el cronista⁴⁵.

Después de realizar un exitoso negocio, Towerson se dirigió al norte rumbo a Inglaterra. Alrededor del primero de abril estaban sobre las Azores, y el 7 de mayo entraron en aguas irlandesas para desde allí dirigirse hacia Bristol, ciudad a la que llegaron el 14 del mismo mes.

El éxito del viaje de Towerson alentó a muchos comerciantes a desafiar las lánguidas prohibiciones del *English Privy Council* y las persecuciones de los portugueses, por lo que decidieron lanzarse a la mar con diversa suerte, pues algunos tuvieron éxito y otros fracasaron en poner sus barcos a navegar⁴⁶. El propio William Towerson fue uno de los que se sintió de nuevo con ánimos para proseguir.

Towerson navegó de nuevo a Guinea. Partió el 14 de septiembre de 1556⁴⁷ desde el puerto de Harwich en el *Tiger* de

⁴³ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 158.

⁴⁴ Cuernos huecos para transportar oro, cualquier líquido, pólvora, etc.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 159.

⁴⁶ WILLIAMSON (1927), p. 47 y RUMEU DE ARMAS (1991) vol. I, p. 273.

⁴⁷ HAKLUYT (1903-1905), vol. VI, pp. 212-231. En esta fuente, sobre la que se basa el profesor Rumeu de Armas, el viaje se sitúa en el año 1556. Sin embargo, en la edición del propio HAKLUYT (1600), p. 504, aparece señalada erróneamente en el año 1577.

Londres, un barco de 120 toneladas, con dirección a Sicilia, donde pretendía encontrarse con el *Hart* de Londres, de 60 toneladas, y una pinaza de 16 toneladas, ambos equipados y abastecidos en Bristol. Towerson llegó a Sicilia el 28 y regresó a Plymouth el 12 de octubre. Juntos partieron con destino a Canarias, a donde llegan el 3 de diciembre. Permanecieron en el archipiélago unos cuatro días, hasta que se dirigieron hacia la costa africana el 15 de noviembre⁴⁸. Cuando los dos barcos y el bote estaban más cerca de la costa de Guinea se unieron a una escuadra francesa con cuyos comandantes llegó a una alianza⁴⁹. Ya había guerra, abierta y reivindicativa, más allá del trópico de Cáncer, entre Francia —aliada con el Papa y el duque de Ferrara para liberar Italia—, y España —con quien estaba aliada Inglaterra—. Pero no importaba. Los intereses comerciales unían más que distanciaban a los franceses e ingleses por el negocio en la costa africana. El enemigo era Portugal, cuyas escuadras vigilaban la zona bajo su dominio imperial. Precisamente los franceses acababan de quemar un barco portugués de 200 toneladas, matando a toda la tripulación, excepto a tres personas, y ahora, como trabajaban a lo largo de la Costa de Oro, tuvieron que luchar con otra escuadra portuguesa que tenía su base en Elmina. Los aliados, excluyendo los botes, contaban con cinco barcos. Contra ellos cinco barcos portugueses navegando como barcos de guerra; había también galeras en Elmina, pero parece que no tomaron parte en la campaña. Hubo varios encuentros entre las flotas enemigas. Towerson, en los intervalos de la lucha, se las arregló para hacer algún negocio y regresó a Inglaterra en abril de 1557 con oro y marfil.

El 30 de enero de 1558 William Towerson navegó por tercera y última vez a Guinea. No revela nada de sus patrocinadores, aunque da una pista que los relaciona con ellos. Era una agrupación poderosa, influyente en el *English Privy Council*, suficientemente rica para equipar tres barcos: el *Minion*, almirante de la flota, el *Christopher*, vicealmirante, el *Tiger*, y la pinaza

⁴⁸ HAKLUYT (1600), p. 504.

⁴⁹ La escuadra francesa la componía los navíos *L'Espoir*, *Laurier* y *Honfleur*, e iba mandada por los capitanes de Anjo: Denis Blondel, Jérôme y Jean d'Orleans, RUMEAU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 273.

*Unicorne*⁵⁰, y asegurar su espacio por un generoso soborno. Dos de los barcos, el *Minion* y el *Tiger*, pertenecían a la *English Privy Council*, y al *Lord Admiral*. El *Minion*, de 300 toneladas, muy cargado en popa y castillo de proa, tenía cuatro mástiles, de los cuales dos palos de mesana llevaban vela latina, armado con media docena de armas pesadas y un gran número de armas ligeras, que cuando se movilizaron para la guerra contra Francia requería una tripulación de 100 marineros y 20 artilleros⁵¹. La expedición navegó a las Canarias y fondeó en el Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria, donde Edward Kingsmill, factor de Hickman y Castelin residente en las islas los recibió y fue responsable del negocio realizado⁵². Esto nos induce a creer que los hombres detrás de Towerson eran Gerard, Lodge, Hickman, y la agrupación de Castelin. El profesor Rumeu de Armas se ocupa del viaje de Towerson, aunque no menciona los incidentes ocurridos en la isla, que bien es verdad acabaron sin mayores consecuencias⁵³.

El 10 de enero divisamos Gran Canaria y el 12 anclamos en la isla a una legua del pueblo, donde fuimos muy bien recibidos. Nos dirigimos al pueblo con dos compatriotas que residían allí y nos quedamos en su casa. A los dos días, el 14, regresamos a bordo después de que nuestra pinaza fuera reparada, pues se había roto su timón, y nuestra mercancía se había esparcido. Mientras nos encontrábamos en el puerto, llegaron 19 barcos españoles procedentes de las Antillas, 6 de ellos de 400 o 500 toneladas cada uno, y el resto de 200, 150 y 100 toneladas, respectivamente. Una vez que anclaron nos saludaron y nosotros respondimos. El admirante español, que era un caballero, envió un bote por mí, y me recibió muy amablemente. Estaba interesado por noticias de Inglaterra y Flandes. Después de compartir un banquete, yo me despedí; pero cuando yo estaba en el bote, le pidió que le diera mi bandera como general de la flota de Emperadores. Me lo dijeron a través del intérprete cuando yo estaba a bordo en mi propio barco, pero como rechacé obediencia y continué exhibiendo mis insignias, algunos soldados españoles comenzaron a descargar sus arcabuces contra nosotros. Al tiempo algunos señores españoles vinieron a bordo para ver nuestro

⁵⁰ HAKLUYT (1600), p. 504.

⁵¹ WILLIAMSON (1927), p. 48.

⁵² P.R.O. *Foreign Calendar*, 1560-1561, N.º. 412.

⁵³ RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 274.

barco, pero yo les dije que si ellos no ordenan a sus hombres el cese de su fuego, yo abriría fuego con mis cañones contra sus barcos. En consecuencia fueron y ordenaron a sus soldados que cesaran en el fuego, y regresaron después de decir que había castigado a sus hombres. Les mostré a ellos nuestro barco, y les di tal consuelo como yo mismo tuve, con lo cual quedaron muy agradecidos. Al siguiente día me invitaron a cenar con ellos, alegando que su general estaba molesto porque alguien había exigido que entregara mi bandera, pero esas no habían sido sus órdenes⁵⁴.

Desde Gran Canaria se dirigió a la costa occidental de África. En la costa de Guinea Towerson hizo algún comercio, y obtuvo mucho cargamento por el saqueo a un barco francés. Mantuvo también una lucha con la armada portuguesa, pero poseer un barco de guerra como el *Minion* le dio la ventaja, y después de un encuentro, los portugueses lo dejaron solo. El regreso a Inglaterra fue desastroso. La peste hizo estragos en la escuadra, y el *Tiger* tuvo que ser abandonado en medio del océano por falta de manos para trabajar en sus bombas. Los otros dos, el *Minion* y el *Christopher*, entraron tambaleándose en Portsmouth con no más de doce hombres sobre sus pies, aunque con gran cantidad de oro y pimienta⁵⁵. Portugal y España se prepararon para protestar, pero Towerson ya había llegado a Inglaterra.

Portugal, aparte del comercio con África, tenía desde hacía mucho tiempo motivo de queja contra Inglaterra. En el Canal de la Mancha sufrió el acoso marítimo de Inglaterra, que impidió a los comerciantes portugueses mandar por barco la producción tropical a través de los mares a Amberes para distribuirla por el norte de Europa. Portugal presentó a Inglaterra una larga lista de compensaciones por la piratería realizada por sus súbditos, con un notable aumento en el número de tropelías después de subir al trono Isabel I, quien además revocó la prohibición establecida por su hermana María con el comercio de Guinea y se abstuvo de castigar la acción de los filibusteros en las aguas. Hizo una redada contra los piratas pero los trató con moderación, y sus cautivos normalmente escaparon con un período de servicios forzados en la Marina Británica⁵⁶.

⁵⁴ HAKLUYT (1600), p. 506.

⁵⁵ WILLIAMSON (1927), p. 49.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 51.

5. CAMBIO DE REINADO EN INGLATERRA Y SUS CONSECUENCIAS EN EL VIAJE

Las relaciones de Inglaterra con España habían sido buenas y se mantuvieron mejor durante el matrimonio de Felipe II y María Tudor. Los comerciantes ingleses trabajaron sin dificultad en los puertos andaluces de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar, donde había una colonia inglesa e iglesia anglicana de su propiedad. Los ingleses hacían negocio en la costa de Vizcaya, desde donde exportaban hierro a Inglaterra; mientras la bahía de Vigo en Galicia servía como lugar de reunión, avituallamiento y reparación para cualquiera de las expediciones, ya fuera mercantil o de otra índole. Las Islas Canarias fueron abiertas al comercio inglés. En ellas, dos de los aventureros de Guinea, Anthony Hickman y Edward Castelin, habían establecido un comercio regular, empleando a dos factores, Edward Kingsmill, en Las Palmas de Gran Canaria, y Thomas Nichols, en Santa Cruz de Tenerife, con quienes los negocios prosperaron hasta la subida al trono de Isabel I.

Pero, tras la subida al trono de la nueva soberana, la cuestión religiosa en la segunda mitad del siglo XVI provocó una fractura social y política en Europa de consecuencias muy graves. Los monarcas se enfrentaban con virulencia unos contra otros por la cuestión religiosa porque eran conscientes que la unidad religiosa era imprescindible para la obediencia política. La existencia de diversas confesiones en su reinado era un elemento de conflicto civil. Isabel I comenzó una política de aislamiento de su país con respecto a Europa, y en consecuencia, con España. María, católica, había encerrado a su hermanastra Isabel, protestante, en la Torre de Londres con la intención de matarla, pero su ejecución, solicitada por algunos miembros del séquito español, nunca se realizó debido a la resistencia de la corte inglesa a enviar a un miembro de la casa Tudor que simbolizaba la unión de la Casa de York y la Casa de Lancaster y el fin de la guerra civil que ensangrentó la historia de Inglaterra durante buena parte del siglo XV. La reina también intentó retirar a Isabel de la línea sucesoria como castigo, pero el Par-

lamento de nuevo se lo impidió. A los dos meses de encierro, Isabel fue puesta bajo vigilancia de *sir* Henry Bedingfield. Pero a finales de ese año corrió el falso rumor de que María se encontraba embarazada y Felipe II guardaba cierto recelo a que su esposa muriera durante el parto. Al instante se desmintió el hecho, y María, ante su incapacidad de evitar que Isabel le sucediera en el trono, intentó que su hermanastra abrazara la religión católica de Roma, cosa que resultó inútil pues Isabel siguió siendo fiel a la fe protestante.

María Tudor muere en Londres en noviembre de 1558. Bajo su reinado, la cordialidad, aunque con algunos altibajos, entre Inglaterra y España, había sido razonablemente buena, pero cesó tras su muerte. Surge la decepción de los españoles, pues se creía que la pérdida de la alianza matrimonial alejaría a España de Inglaterra, y así fue: las relaciones cambiaron cuando Isabel I asume el trono de la nación.

La política internacional ocupó gran parte de su preocupación. La amenaza a comienzos de su reinado procedía de la relación familiar entre Francia y Escocia, lo que le aproximó inicialmente a Felipe II, ya que las dos coronas luchaban contra la hegemonía de la monarquía de Valois, e incluso se barajaba la posibilidad de un matrimonio entre los dos monarcas. En esta muestra de buenas intenciones Isabel mostró cierta cautela en su apoyo a los rebeldes de los Países Bajos, a pesar de las simpatías confesionales, por la causa independentista. La paz alcanzada en Cateau-Cambrésis entre España, Francia e Inglaterra en abril de 1559, permitió a Felipe II ejercer en Europa una indiscutible hegemonía política, ya que el tratado obligaba a Francia, el auténtico enemigo, a renunciar a sus aspiraciones en Italia.

Pero el tratado de Cateau-Cambrésis saltó por los aires cuando en 1560 los piratas ingleses John Poole y Thomas Champneys fueron sorprendidos en la rada de Santa Cruz de La Palma por unos navíos españoles y encarcelados cuando frecuentaban los mares entre las Azores y las Canarias. El día de Navidad, aprovechando la festividad y cuando toda la isla estaba en misa, se deslizaron a bordo de un barco cargado de vino que estaba en el puerto y en él escaparon a aguas inglesas. Dada la voz de alarma se organizó su persecución. Cinco barcos ingleses, comerciantes

que viajaban a las Azores por tintura azul (parecida al añil), encontraron de vuelta la flota acorazada y hallaron en sus bodegas los vinos robados por Poole y Champneys. Se dirigieron a Sevilla. Los barcos fueron restaurados después de un largo regateo, pero el incidente resintió las relaciones.

Otro obstáculo para las buenas relaciones entre las dos naciones era el causado por la Inquisición, pues Felipe II asume la figura de cabeza principal de la Contrarreforma Católica siguiendo su ortodoxia religiosa sobre todo reforzada por las conclusiones del Concilio de Trento, que finaliza sus deliberaciones en 1563. Este aspecto influye negativamente en el mantenimiento de los difíciles lazos comerciales entre Inglaterra y España. Esta última era consciente de que no podía romper las relaciones comerciales con Inglaterra a pesar del enfrentamiento por razones de religión. Por ello, ante la presencia de protestantes en su suelo, establece un sistema de visitas de navíos para impedir la entrada de libros y otras prendas contrarias a la religión católica. Al principio la visita la realizaba el comisario, pero a partir de 1579, mediante el acuerdo entre la Inquisición y el Consejo Real, se concedió al Santo Oficio la prerrogativa de ser la primera institución que visitase los navíos que llegaban a puerto en busca de objetos prohibidos⁵⁷.

En este nuevo contexto de enfrentamiento político y religioso los factores Anthony Hickman y Edward Castelin, Edward Kingsmill en Las Palmas de Gran Canaria y Thomas Nichols en Santa Cruz de Tenerife se vieron envueltos en serias dificultades con el Tribunal de la Inquisición⁵⁸. Thomas Nichols escribió precisamente una breve descripción de las islas impreso en Londres por Thomas East en 1583, dedicado a *sir* John Wolley, uno de los secretarios de la reina Isabel I, recogido por Richard Hakluyt en su segundo tomo de la edición de 1599⁵⁹. Fue tradu-

⁵⁷ Véase para una mayor información de la persecución inglesa en las islas el trabajo de Francisco FAJARDO SPÍNOLA (1971).

⁵⁸ RUMEU DE ARMAS (1991) vol. I, p. 319; RUMEU DE ARMAS (1947), p. 50; CIORANESCU (1963). Ambos autores se ocuparon del estudio con detalles de los casos de Edward Kingsmill y Thomas Nichols, sobre los que me basaré para redactar este pequeño resumen.

⁵⁹ NICHOLS (1589), vol. II. pp. 3-7.

cido del inglés al español por Buenaventura Bonnet Reverón en 1932. Sin duda, el libro de Nichols es el primer relato de un viajero inglés que dio a conocer todas las islas en Inglaterra, en un momento en que las noticias procedentes de los navegantes y los exploradores eran desesperadamente demandadas. El tema del viaje y la figura del viajero, con sus observaciones, se tornaron imprescindibles para el conocimiento del mundo.

6. LA SEGUNDA EXPEDICIÓN DE JOHN LOK A GUINEA EN 1561

Cuando todavía el proceso inquisitorial de Thomas Nichols estaba dilucidándose en Canarias, Anthony Hickman y Edward Castelin, ya separados de Thomas Lok, siguieron muy activos no tanto en el comercio con las islas como en la costa africana. Por ello organizaron una nueva expedición a Guinea en 1561, y pensaron otra vez que la capitaneara John Lok. El comercio de los franceses en Guinea continuó desarrollándose durante esos años y los ingleses seguirían sus pasos. Pero la importancia de este nuevo viaje radica en que la reina Isabel I de Inglaterra participó activamente. Entraba dentro de sus planes de expansión de ultramar favorecer la formación de compañías comerciales para realizar el comercio en las costas de América y en Oriente, en las que, aunque formadas por iniciativas de particulares, marinos y comerciantes, mostró interés en participar con aportación económica. Como resultado de esta política económica se creó en una fecha tan temprana como 1571 la Bolsa de Comercio de Londres.

Pues bien, después del último viaje de Towerson en 1558, en septiembre de 1561 Anthony Hickman y Edward Castelin organizaron una expedición junto con William Hunter, William Winter y Benjamin Gonson (suegro de John Hawkins y Tesorero del Almirantazgo). Ya en la primavera de ese año, un embajador de Portugal se trasladó a Inglaterra para protestar una vez más del comercio que los súbditos de la reina Isabel I seguían realizando en la costa africana. Inglaterra no reconocía los derechos de Portugal, y el mismo Álvaro de la Cuadra, embajador de Felipe II en Londres, comunicó al rey con todo detalle y por-

menores los preparativos del viaje, y como bien señala el profesor Rumeu de Armas, «conviene que lo tengamos muy presente porque aclarará acontecimientos inmediatos en Canarias»⁶⁰. A pesar de la actitud de Portugal, el 1 de mayo de 1561 Isabel I regularizó el comercio con Guinea: ordenó que cualquiera de sus súbditos podía preparar expediciones para esa región, aunque deberían primero informar de sus intenciones al *Lord Admiral*, quien comprobaría que cumplían con las regulaciones⁶¹. Inglaterra había perdido sus mercados en Amberes, donde colocaba sus tejidos desde hacía décadas y le fue imposible iniciar actividad de intercambio comercial con Oriente, por eso, la única posibilidad para realizar sus transacciones comerciales era con las colonias portuguesas y españolas, originándose así una tensa rivalidad entre los tres países. Isabel actúa, con firme decisión, apoyando las iniciativas comerciales en ultramar. Unas cuantas semanas después la antigua agrupación de Guinea, ahora formada por William Chester, William Gerard, Thomas Lodge, William Winter, Benjamin Gonson, Anthony Hickman y Edward Castelin, renovaron sus operaciones⁶². El 18 de junio se firmó un contrato solemne con la reina para el uso de cuatro barcos de la *Royal Army*: el *Minion* y el *Primrose*, y los botes *Flower de Luce* y *Brygandine*.

James Alexander Williamson da los términos completos del acuerdo que habían sido preservados pero existe un equipo fletado para el *Minion*, con fecha probable de 1564⁶³, que muestra las respectivas obligaciones de los comerciantes y la reina Isabel en esta aventura. En el documento, la reina concedía a los comerciantes su barco *Minion* para un viaje a aquellas partes de África donde el rey de Portugal «no tiene en este momento dominio, obediencia ni tributo». La reina aseguraba tener el barco preparado en una fecha dada, aparejado y equipado excepto para cubierta, y provisto con aparejo, artillería, municiones y

⁶⁰ RUMEU DE ARMAS (1991), vol. I, p. 332.

⁶¹ P.R.O. *Foreign Calendar*, 1561-1562, No. 157.

⁶² HAKLUYT (1903-1905), vol. VI, p. 253. No obstante, Hakluyt no da todos los nombres que son sino la lista completa de nombres está combinada de S. P. Dom. Eliz., vol. 17, No. 43, véase WILLIAMSON, *op. cit.*, p. 54.

⁶³ Landsdowne MSS., 113, ff. 9-17, véase WILLIAMSON, *op. cit.*, p. 54.

botes. Ella se hacía cargo de todos los gastos y las pérdidas del barco durante el viaje. Los comerciantes, por su parte, asumían cargar por valor de £5.000 de productos como único riesgo, proporcionar pilotos suficientes y competentes, artilleros y marineros, y llevar el coste de todas las vituallas, además de la obligación de mantener el barco bien arreglado. Al final del viaje los comerciantes pagarían a la reina un sexto de la ganancia en la venta de las mercancías, los gastos razonables y las cargas estando primero reducidas. Los dos barcos y los dos botes fueron prestados a condición de que los comerciantes pagaran un tercio de las ganancias, de las cuales, sin embargo, tenían que deducir £500 para vituallas al ser suministradas a cargo de la reina. La participación de la corona en las ganancias fue pagada a manos del Tesoro de la Armada⁶⁴ para uso de su departamento y no para el erario privado de la reina.

El grupo eligió a John Lok, que había hecho el viaje de 1554, para dirigir la escuadra. Se trataba de navegar a la Costa de Oro con el fin de seleccionar una plaza para establecer una ocupación inglesa con un fuerte en el país de Habaan, cuyo jefe ya había ofrecido esta facilidad a Towerson algunos años antes. Lok puso obstáculos por el riesgo que suponía la misión. Después tenía que intentar obtener noticias de los comerciantes abandonados en Benín tras la muerte de Wyndham en 1554. Al final la escuadra partió del Támesis el 11 de septiembre de 1561, pero encontró mal tiempo en el Estrecho de Dover. El *Minion* y el *Primrose* colisionaron en la oscuridad, sufriendo daños que les obligaron a buscar refugio en Portsmouth y Harwich, respectivamente. Esto provocó un retraso de casi dos meses, y no fue hasta la primera semana de noviembre cuando los cuatro barcos, reunidos en Portsmouth, partieron acompañados por cinco navíos franceses equipados en el mismo puerto. Otro vendaval dispersó la combinada flota: el *Minion* se retrasó y en peligro fue a parar a Bristol, según carta de John Lok a los aventureros escrita en Bristol el 11 de diciembre⁶⁵. En esta carta Lok declina seguir con el viaje alegando las noticias venidas de Lisboa de

⁶⁴ S. P. Dom. Eliz., vol. 26, No. 45, véase WILLIAMSON, *op. cit.*, p. 54.

⁶⁵ HAKLUYT (1903-1905), vol. VI, p. 255; ASTLEY (1746), vol. I, p. 176.

que una escuadra portuguesa de cuatro grandes barcos y algunos botes ha ido a proteger la costa de Guinea; que el *Minion* no es apto para navegar, sus partes superiores están gastadas y podridas así que los hombres están continuamente mojados; y no hay seguridad de unirse al *Primrose*, que probablemente se ha refugiado en Irlanda.

A pesar de todo, los navegantes condujeron sus barcos al mar, pero de nuevo la desgracia los persiguió. El *Flower de Luce*, separado de sus consortes, hizo escala en las Canarias, donde el gobernador arrestó a su tripulación por herejía⁶⁶. Pero los otros continuaron y navegaron con algo de éxito en la Costa de Oro. No hay ningún registro de esta aventura, pero por James Alexander Williamson sabemos de su resultado a través de un documento⁶⁷ administrativo que expone que las ganancias de la reina ascendieron a £1.000. Éste, después de los continuos contratiempos, es un testimonio elocuente de los beneficios de una expedición normal a Guinea.

7. OTRAS EXPEDICIONES ORGANIZADAS POR ANTHONY HICKMAN Y EDWARD CASTELIN

En enero de 1562 Álvaro de la Cuadra, embajador de España en Londres, informó al rey que «ellos [los ingleses] continúan mandando más barcos desde aquí a lo largo del Cabo Verde, y los franceses están haciendo lo mismo»; y dos meses antes él había informado, con referencia a la expedición de 1561 de John Lok, que Cecil le había dicho que el Papa no tenía derecho a la división del mundo y menos a dar y tomar reinos a quienquiera que a él le apetecía⁶⁸. A pesar de ello, Anthony Hickman y Edward Castelin con Thomas Lodge, William Gerard y William Chester prepararon otra aventura a finales de 1562. El viaje fue narrado por William Rutter. Los londinenses alquilaron esta vez el *Minion* y *Primrose* de la reina, sobre condiciones que diferían en menor detalle de aquellas de los viajes previos. No

⁶⁶ P.R.O. *Foreign Calendar*, 1562, No. 1461.

⁶⁷ S. P. Dom. Eliz., vol. 26, No. 45, véase WILLIAMSON, *op. cit.*, p. 56.

⁶⁸ P.R.O. *Spanish Calendar*, 1558-1567, No. 144.

sabemos si John Lok continuó trabajando para los comerciantes. Según Hakluyt, la expedición partió de Dartmouth el 25 de febrero de 1562⁶⁹. Los barcos fueron directamente a la costa de Guinea, no haciendo escala en Canarias, muy probablemente para evitar que fueran capturados como le sucedió al *Flower de Luce* en 1561, y todavía pendiente el caso de Thomas Nichols con la Inquisición. De hecho, Anthony Hickman y Edward Castelin abandonaron su actividad comercial en Canarias y el resto de las expediciones que organizaron años después no recalarían en las islas.

Una vez en la costa africana los ingleses comerciaron con granos de pimienta en los ríos de Cestos y Potis. Luego, deseando tomar la delantera a algunos franceses, siguieron adelante hasta la Costa de Oro. Rumbo a Elmina intercambiaron cañonazos con dos barcos de guerra portugueses y fallaron en su intento de interceptarlos desde esa fortaleza. Por el otro lado de Elmina traficaron con nativos negros, pero tuvieron que luchar repetidamente con los portugueses, quienes estaban ahora reforzados por dos galeras. En la acción las galeras estaban mejor equipadas, y el *Minion* escapó por poco de la destrucción al explotar un barril de pólvora debajo de cubierta. Las galeras también intimidaron a los nativos así que había poca ganancia como para permanecer en la costa. En consecuencia, los ingleses continuaron navegando y se acercaron de nuevo a Cestos, para desde allí hacer su regreso bastante rápido a Inglaterra. Trajeron 22 barriles de granos de pimienta de Guinea y 1.758 libras de marfil, pero parece que nada de oro. En los dos barcos murieron veintiún hombres.

Anthony Hickman y Edward Castelin con frecuencia solían enviar expediciones a la costa de África en compañía de destacados comerciantes de Londres. En noviembre de 1563 organizaron un nuevo viaje a Guinea y río Cestos con *sir* Thomas Lodge, *sir* William Gerard, *sir* William Chester, Benjamin Gonson, William Winter, Lionell Ducket, y como factores Robert Baker, el encargado de redactar el viaje, Justinian Goodwine,

⁶⁹ HAKLUYT (1600), p. 516; ASTLEY (1746), vol. I, p. 177; KERR (1811-1824), vol. VII, p. 176.

James Gliedell y George Gage. Para tal ocasión emplearon dos naves, el *John Baptist*, al frente del cual estaba Lawrence Rondell, y el *Merlin*, con Robert Revell como capitán⁷⁰.

Pero no siempre estas expediciones tenían unos resultados económicos exitosos. En este viaje, cuando los barcos llegaron a la costa de Guinea, los tripulantes decidieron enviar unos botes a la orilla para comerciar. Entrado el año de 1564 ya estaban cerca de la costa, pero una furiosa tempestad se levantó, acompañada de lluvia y truenos, que desvió a los barcos desde la costa al interior del mar. Tan pronto pudieron, los ingleses en los botes intentaron regresar a la costa para buscar un refugio, pero no encontraron ninguno y permanecieron toda la noche cerca de la orilla, expuestos a los truenos, la lluvia y los peligrosos vientos. Cuando se encontraba remando a lo largo de la costa los barcos retornaron al siguiente día en su busca ansiosamente, pero la neblina era tan densa que no lograron encontrarlos. Los barcos continuaron de largo, buscando los botes durante dos o tres días, y creyendo que habían fallecidos por la tormenta, regresaron a Inglaterra, sin saber nada de los marinos.

Después de tres días afligidos y buscando comida, los ingleses tomaron tierra e intercambiaron algunas de sus mercancías con los nativos por tubérculos y otras provisiones, y luego volvieron a la mar en busca de sus barcos, pues suponían que todavía estaban en aguas africanas, pero siempre bajando por la costa hacia el sur. Estuvieron así durante 12 días, sin ver nada sino bosques y desierto llenos de «fieras salvajes», que con frecuencia se acercaban en manada a la orilla a la puesta del sol.

Todo fueron penalidades, disgustos y resentimiento. Después de pasar en el cabo de Tres Puntos, tener en Elmina sus mayores disgustos, totalmente desorientados, sin rumbo por la costa de Ghana, «habiendo cambiado totalmente nuestras maneras de vivir» —comenta el cronista—, bajo un calor intenso y un clima desapacible, cayeron enfermos rápidamente. En un espacio de tiempo corto, de los nueve que había solo quedaron tres. Como comenta Robert Baker, el encargado de redactar el viaje, «la muerte de sus compañeros fue una liberación de la miseria».

⁷⁰ HAKLUYT (1600), pp. 523-531.

Pero cuando se encontraban abandonados y sin esperanza, llegó un barco francés a la costa, los recogió y los llevaron como prisioneros a Francia, ya que el país galo estaba en guerra con Inglaterra⁷¹.

Ese mismo año, en octubre de 1564, bajo el mando de capitán David Carlet, un hombre ya acusado por los portugueses de practicar la piratería contra ellos⁷², Anthony Hickman volvió a organizar una nueva excursión a Guinea, pero esta vez con sus antiguos socios *sir* Thomas Lodge, *sir* William Gerard, *sir* William Chester y John Castelin, que había venido a Las Palmas de Gran Canaria para pagar la multa de los 1.000 ducados impuesta a Kingsmill. La reunión para organizar el viaje se celebró en casa de Gerard el 11 de julio de 1564. Los comerciantes patrocinadores despidieron al *Minion*, propiedad de la reina Isabel, al mando del cual iba David Carlet; al *John Baptist*, barco armado de Londres, y al *Merlin*, propiedad de Benjamin Gonson.

Esta expedición a Guinea, conocida como la del capitán David Carlet, coincidió con la segunda expedición de John Hawkins a las Antillas en 1564, y en cierta medida mucho de su continuidad se le debe a él, por lo accidentado que fue desde el principio. John Hawkins partió de Plymouth hacia las Antillas el 18 de octubre de 1564 con 170 hombres en los barcos *Jesus de Lubec*, de 700 toneladas, *Salomon*, de 140 toneladas, la corbeta *Tiger*, de 50 toneladas, y la pinaza *Swallow*, de 30 toneladas.

El comienzo de la expedición fue muy triste pues al saltar el trinquete sobre uno de los oficiales del *Jesus de Lubec* lo mató. La expedición de Hawkins se encontró con el *Minion*, el barco perteneciente a la reina, capitaneado por David Carlet. Los dos escuadrones se saludaron del modo acostumbrado en el mar, pero luego el *Minion* partió para encontrar al *Merlin* de Londres que estaba fuera de la vista porque se había quedado detrás, permaneciendo el *John Baptist* con John Hawkins.

El día 21 se desató una gran tormenta del noroeste alrededor de las nueve de la noche y continuó durante veintitrés horas, razón por la cual John Hawkins perdió de vista al *John*

⁷¹ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 184.

Baptist y su pinaza *Swallow*. Los otros barcos quedaron muy maltrechos tras la tormenta. Para su alegría, la *Swallow* se reunió con ellos durante la noche a diez leguas al norte del cabo de Finisterre. El 25 todavía el viento estaba en contra, pero lograron entrar en el Ferrol, donde permaneció cinco días. Dio instrucciones muy completas a los capitanes de las otras embarcaciones para reagruparse durante el resto del viaje. Al día siguiente, el *Minion* entró en Ferrol y Hawkins hizo el saludo de costumbre con cañones mostrando alegría por su regreso. Pero la gente del *Minion* no estaba muy contenta debido a la mala suerte que corrieron sus compañeros del *Merlin*. Cuando se separaron de Hawkins para ir en su busca lo encontraron a los dos días cerca de la costa sur de Inglaterra, y por negligencia de uno de los artilleros del *Merlin* la pólvora en su polvorín explotó saltando por los aires la popa, matando a tres marinos e hiriendo a muchos que lograron salvar sus vidas porque un bergantín estaba cerca y pudo recogerlos antes de hundirse por completo⁷³.

El día 30, John Hawkins y sus barcos, junto al *Minion* y el *John Baptist*, tomaron rumbo hacia el sur favorecido por el fuerte viento. El 4 de noviembre estaban a la altura de Madeira y el seis a la de Tenerife. Los barcos de Carlet estaban a tres o cuatro leguas delante de los barcos de John Hawkins, y comenzaron a separarse. Pero cuando Hawkins se encontraba en Burburata en la Costa de Tierra Firme (Sudamérica), recibió la noticia de la mala suerte que corrió el viaje a Guinea de David Carlet.

En efecto, el infortunio seguía a la expedición de Carlet: el *John Baptist* parece que fue capturado con toda su tripulación y el *Minion* se perdió. El capitán David Carlet y doce marineros fueron hechos prisioneros de manera engañosa por los nativos africanos a su llegada a la costa y entregados a los portugueses; otros se perdieron y a pesar de carecer de falta de agua fresca lograron sobrevivir, aunque tenían grandes dudas de si eran capaces de regresar a Inglaterra.

⁷² HAKLUYT (1903-1905), vol. VII, pp. 262-265.

⁷³ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 185.

En pleno verano del año 1565, un inglés que venía de las Azores declaró que los había visto allí, con las vituallas terminadas y la mayoría de la tripulación muerta, aunque unos cuantos supervivientes estaban reparando el barco para el viaje de regreso a Inglaterra. El 5 de julio, por fin, entraron en el Támesis, con un gran botín de oro, marfil y otras mercancías⁷⁴.

8. EL VIAJE A GUINEA Y LAS ISLAS DE CABO VERDE EN 1566 DE GEORGE FENNER

El comandante George Fenner fue otro de los más notables viajeros isabelinos que visitó Canarias, junto con Francis Drake, John Hawkins y James Lancaster. Procedía de una distinguida familia de Sussex estrechamente relacionada con el mar. Precisamente Thomas, su tío, y William, su padre, fueron los más destacados en la aventura marina de toda la familia. Thomas Fenner fue con Francis Drake en el viaje a las Antillas en 1585 y tomó parte activa en el ataque a Cartagena de Indias, que mantuvieron en su poder durante seis semanas, devolviéndola a cambio de 110.000 ducados. Estuvo también presente con Drake en el ataque a la Armada Española en Cádiz en 1587 y participó en una serie de batallas en el Canal de la Mancha contra la Armada en 1588. Por su parte, William Fenner acompañó a Drake y Norris en la expedición a La Coruña en 1589 y murió al ser herido cuando regresaba a Inglaterra. Sin embargo, George Fenner parece que no acompañó a Francis Drake en ninguna de sus expediciones⁷⁵, a pesar de ser ya un adiestrado marino.

El 10 de diciembre de 1566 salió de Plymouth la expedición de tres barcos y una pinaza a Guinea y las islas de Cabo Verde. Estaba formada por el *Castle of Comfort*, a cuyo frente estaban George Fenner, como almirante, y William Bats como oficial; el *May Flower*, a cuyo frente iba el oficial William Courtise; y el *George*, bajo las órdenes del capitán John Heiwood y el oficial John Smith de Hampton. Acompañaba a George Fenner su her-

⁷⁴ P.R.O. *Spanish Calendar*, 1558-1567, No. 305 y 307.

⁷⁵ ROUTH (1989), p. 436.

mano Edward. El relato del viaje estuvo a cargo de Walter Wren⁷⁶.

Sobre el día 15 llegaron al cabo Finisterre. Sin embargo, George Fenner se perdió, razón por la cual el resto de los barcos bajaron a lo largo de la costa de Portugal directamente a las Islas Canarias, lugar donde habían acordado reagruparse en caso de separarse por las inclemencias del tiempo. Llegaron el día 28 a Tenerife, «a 27 leguas de la otra isla [Gran Canaria], y fondeamos por su lado Este a 40 brazas de profundidad, a la distancia de un disparo de cañón, en una pequeña bahía en la que había 3 o 4 casas. Aquella bahía y sus casas, estaban a una legua más o menos de distancia de la ciudad de Santa Cruz y desde nuestro desembarcadero podíamos ver la isla de Gran Canaria, a unas 6 o 7 leguas de nosotros». La pequeña bahía a la que se refiere Wren es San Andrés.

El día 29, el *May Flower* no pudo alcanzar el fondeadero, pues el viento soplaba desde tierra y necesitaba mayor profundidad para la seguridad del barco. Por la mañana, los ingleses se acercaron a Santa Cruz de Tenerife pensando que podrían anclarse frente al puerto antes de encontrarse al alcance de cualquiera de sus ordenanzas. Pero éstas dispararon cuatro cañones que les obligó a acercarse a ellos.

Con Fenner se pone de manifiesto la inquietud que provocaba entre los isleños la llegada de un barco inglés a las costas, hasta no saber a ciencia cierta si se trataba de un barco pirata o comerciante. Alrededor de la una de la tarde, el capitán del *May Flower*, William Courtise, escribió una carta dirigida al oficial jefe de Santa Cruz con la intención de saber el propósito del fuego de sus ordenanzas, pues los ingleses no lo entendían.

Una vez escrita la carta, Robert Courtise y Walter Wren, con seis hombres en un bote se acercaron a la orilla tanto como les fue posible para sacar el bote a tierra, ya que el mar rompía con fuerza en la orilla, con la intención de entregarla en la ciudad.

Les esperaban en tierra un número de unas 30 personas equipadas con sus armaduras. Wren los llamó en español, decla-

⁷⁶ HAKLUYT (1600), p. 533; ASTLEY (1746), vol. I, p. 185; KERR (1811-1824), vol. VII, p. 187; GONZÁLEZ LEMUS (2003), p. 29.

rando que tenían una carta y que quedaría muy agradecido si «ellos la llevasen al pueblo». En ella explica que eran comerciantes «que querían hacer negocios». Tras esto uno de los españoles lo invitó a tomar tierra y dijo que serían bienvenidos, pero poniéndose en lo peor Wren dijo que «ellos no desembarcarían hasta que no tuviesen una respuesta a la carta que habían traído».

Entonces uno de los isleños se despojó de su armadura, se metió en el agua y nadó hasta el bote donde los ingleses lo recibieron. Después de un saludo, el isleño preguntó por el motivo de su visita, y los ingleses respondieron: «que por desgracia, perdimos la compañía de nuestro almirante y que pusimos rumbo a esta isla para comprar algo de vino y otras mercancías necesarias para nosotros, mientras lo esperábamos aquí, si no les importaba».

En lo que concierne a la carta, los isleños les respondieron que podrían llevarla con mucha diligencia y entregarla acorde con la dirección, así que Walter Wren introdujo la carta en una ampolla y se la entregó con cuatro reales de dinero español por las molestias. El isleño «prometiendo que tendríamos noticias de ello, tomó la carta y el dinero y nadó hasta la orilla de nuevo, donde el resto de sus compañeros se encontraba esperándolo. Y después de haber hablado con él, y tras entender nuestras intenciones, algunos lanzaron al aire sus sombreros y otros se los quitaron sin soltarlos de sus manos, mientras nos hacían curiosos gestos, siempre deseosos de nuestro desembarco, pero nosotros respondimos saludando y luego regresando a bordo»—redactó Wren.

El día 30 de diciembre el hermano del gobernador de Santa Cruz subió a bordo del *May Flower* acompañado de seis o siete personas más, y acordó con el capitán que podrían bajar a tierra y comerciar con ellos, pero ese día «no lo podíamos hacer porque no teníamos un permiso de suficiente confianza por su parte. Nuestro capitán los atendió muy bien y a su partida dio cuatro salvas de ordenanza como despedida y les obsequió con dos quesos y otros regalos» —comenta el cronista—. El hermano del gobernador le prometió al capitán que tendrían los permisos a la mañana siguiente, «lo que no ocurrió, así que

como nuestras sospechas iban en aumento, no bajamos ese día a tierra».

El uno de enero de 1567 el capitán envió a Nicholas Day y a John Sumpter a tierra con otros marineros, que fueron muy bien atendidos al igual que todos los componentes de la compañía que los acompañaban.

Wren destaca en su diario «que en la isla existe una maravillosa y alta montaña, llamada el Pico [the Pike], que desde lejos parece más una nube en el cielo que cualquier otra cosa. La montaña es redondeada y de alguna manera, pequeña en la cumbre, y no se conoce a nadie que haya llegado hasta su cima. Y aunque la isla se encuentra a 28 grados de latitud, es cálida en enero, como lo es Inglaterra en pleno verano, y la cumbre del Pico aparece rara vez sin nieve durante el invierno y el verano».

Al tercer día partieron hacia el oeste de la isla, a unas doce o catorce leguas de Santa Cruz, hasta una bahía que estaba justo al lado de la casa de Pedro de Souza, en donde llegaron el día cinco. Habían oído que allí estuvo anclado su almirante como unos siete días antes, extraviados. Partieron para La Gomera para encontrarlo. El día 6 los ingleses estaban enfrente del pueblo de La Gomera, «donde encontramos a nuestro almirante que estaba muy contento por nuestra llegada y nosotros también por haberlo encontrado»⁷⁷.

En el mismo lugar encontraron a Edward Cooke en un gran velero y un barco de la Compañía Coppersmiths de Londres y que los portugueses habían sorprendido a traición en la bahía de Santa Cruz, frente a las costas de Berbería. En La Gomera George Fenner y los comerciantes compraron provisiones y catorce toneles de vino a quince ducados cada uno, «el mismo que nos habían ofrecidos en Santa Cruz de Tenerife a 8, 9 y 10 ducados».

George Fenner y su tripulación abandonan las Islas Canarias el día 9 de enero provistos de agua fresca. El día 10 pusieron rumbo a Cabo Blanco en la costa de Guinea. Pero el viaje a la costa africana de George Fenner estuvo también salpicado de muchos incidentes.

⁷⁷ HAKLUYT (1589), p. 535. [Ref. BL. C.32.m.10].

A la altura de Cabo Verde intentaron acercarse con botes a la orilla para realizar el comercio alrededor de unos veinte ingleses entre los que se encontraban George Fenner y su hermano Edward, Thomas Valentine, John Worne y Francis Leigh, y los comerciantes John Haward, William Bats, Nicholas Day y John Thomson, entre otros. En la orilla les esperaban como unos cien nativos con arcos y flechas. Después de intercambiar algunos gestos para comunicarse, los ingleses mostraron con sus manos las mercancías, ropas de hilo y lana, hierro, metales, quesos y otros artículos; por su parte, los nativos mostraron civetas, almizcle, oro y cereales para el intercambio. Los locales pidieron ver las mercancías y un bote llevó a algunos al barco, mientras el otro bote permanecía cerca de la orilla. Los ingleses les dieron vino, pan y queso.

Sin embargo, en una de las pequeñas islas de Cabo Verde fueron bien recibidos y ayudados por los habitantes. Cuando se acercaron a la orilla encontraron que la isla tenía como unos treinta habitantes, entre ellos doce portugueses, todos hombres desterrados, algunos con condenas de muchos años de exilio, entre los que había un capitán. Se sentían estar viviendo en el Edén. Vivían de tomar leche de cabra, comer mucho pescado y tenían con ellos gallos y gallinas. «Nos dijeron que esta isla había sido cedida por el rey de Portugal a uno de sus señores, quien se la había dejado por una renta de 100 ducados anuales, y que pagaban por el beneficio obtenido por el comercio de pieles de cabra. El comercio era bastante lucrativo. En un año habían enviado de la isla a Portugal una cantidad por valor de 40.000 ducados»⁷⁸.

Después de esta accidentada experiencia en la costa africana, los ingleses dirigieron su curso hacia Lizard, Cornualles y la costa meridional de Inglaterra. Antes de llegar encontraron un barco portugués, cuyo capitán subió a bordo del *Castle of Comfort* y le comunicó a George Fenner que iba cargado de algodón y azúcar. Los comerciantes ingleses le mostraron cinco nativos africanos negros y los portugueses mostraron interés en comprarlos por cuarenta cofres de azúcar, que no contenían

⁷⁸ KERR (1811-1824), vol. VII, p. 189.

más de veintiséis barras cada uno⁷⁹. Eso demuestra que llevaban consigo esclavos y, a la vez, que los portugueses hacían un lucrativo negocio con la trata. Por fin, la expedición pudo llegar a Plymouth.

A los pocos años del viaje de Fenner, la amenaza católica representada por Felipe II y el Papa comenzó a preocupar a Isabel I y las relaciones entre España e Inglaterra entraron en una vorágine de confrontación. En 1568 el cardenal de la Iglesia católica inglesa, William Allen, estableció un seminario en la ciudad de Douai, en los Países Bajos, entonces perteneciente a España, donde se formaban sacerdotes destinados a mantener la fe entre los ingleses. Por otro lado, en torno a María Estuardo se van a centrar una serie de conspiraciones que aúnan las esperanzas de restauración católica con un cambio dinástico. En el mismo año se hizo concebir esperanzas a la oposición político-religiosa a Isabel I sobre la posibilidad de que María llegase a ocupar el trono de Inglaterra. Respondiendo a esas esperanzas, en 1569 se produjo la rebelión de los señores católicos de Northumberland y Westmorland en sus dominios del norte en defensa del catolicismo, pero fue un fracaso y sus líderes fueron rápidamente sometidos refugiándose en Escocia. Después de la excomunión de Isabel en 1570, quien, en contra de la opinión de Felipe II, la deponía del trono por hereje y ordenaba a los católicos negarle obediencia, se produjo un nuevo complot para reinstaurar el catolicismo. Estaban implicados María de Escocia y el conde de Norfolk. Este fue condenado a muerte por traición y María Estuardo encarcelada.

A la altura de 1570 el anglicanismo se encontraba ya sólidamente establecido. Las cada vez más difíciles relaciones entre Inglaterra y España. Inglaterra patrocina operaciones de saqueo contra las posesiones españolas en América en aras de romper el monopolio comercial decretado por los países ibéricos, además de saquear de una manera persistente a las rutas comerciales.

Precisamente, George Fenner participa en la confrontación bélica contra España en el *Leicester*, un barco de 400 toneladas y 160 hombres y con su tío Thomas en el *Nonpariel*, de 500 to-

⁷⁹ *Ibidem*, p. 192.

neladas y 250 hombres, y patrullan la costa norte de Francia como centinelas contra la Armada Española. De hecho, cuando estalló la guerra en 1588, George Fenner participó activamente en los combates en el Canal de la Mancha y en Gravelines.

George Fenner fue «uno de los más grandes marinos de Inglaterra en los días de la reina Isabel I», según su biógrafo G.S. Davis⁸⁰.

9. LOS VIAJES A BENÍN Y GUINEA EN 1588 Y 1590

En octubre de 1587 los señores Bird y Newton, marchantes de Londres, con el barco *Richard de Arundell*, de 100 toneladas, y una pinaza organizaron un viaje a la costa occidental de África⁸¹. Partieron desde Ratcliff, una antigua aldea situada al norte del Támesis, entre Shadwell y Limehouse, pero el mal tiempo los obligó a refugiarse en Plymouth hasta diciembre. El relato del viaje lo realizó James Welsh, el principal maestro de la expedición.

Por fin, los primeros días de enero de 1588 los barcos salieron de Plymouth. Se dirigieron a Río de Oro y continuaron bajando por la costa africana, parando en los cabos de Barbas, Verde y Monte; se adentraron en el río Cestos y cruzaron el cabo de Tres Puntas. Ya en marzo de 1589, en Benín, realizaron un gran comercio de mercancías y manufacturas inglesas. El día 16 la pinaza remontó el río Benín, allí se encontraba una factoría y su principal factor, Anthony Ingram, subió a bordo de la pinaza 94 sacas de pimienta y 28 colmillos de elefantes. El día 30 del mismo mes la pinaza regresó al barco con 159 sacos de pimienta y colmillos de elefantes. Pero trajo la espantosa noticia de la muerte de Thomas Hempsteede y el capitán William Bird.

A su regreso a Inglaterra en julio de 1589 «divisan la *Isle of Pike*» a su paso por las Canarias, cruzan las Azores y llegan a Plymouth la noche del 8 de septiembre por enfermedad de

⁸⁰ ROUTH (1989), p. 437.

⁸¹ HAKLUYT (1903-1905), vol. 2, p. 126.

muchos hombres. El 19 partieron hacia Londres a donde llegaron el 2 de octubre.

En este viaje James Welsh había llevado para vender mucha tela, tanto de lino como de lana, diversos trabajos de herrajes, anillas de metal para llevar en los brazos o muñecas —una prenda de intercambio muy demandada por los nativos africanos en el siglo XVI—⁸², brazaletes de cobre, abalorios, corales y otras prendas.

Por otro lado, regresó con bastante pimienta, colmillos de elefantes, aceite de palma, cortezas de palmeras, telas de algodón y de cortezas de palmas, muy curiosamente tejidas.

Welsh hace algunos comentarios sobre la vida y economía de los nativos. Según él, la gente era muy amable y cariñosa. Tanto los hombres como las mujeres iban desnudos hasta que se casaban, a partir de entonces se cubrían desde medio cuerpo hasta las rodillas. No tenían oro ni plata como moneda, sino unas conchas blancas muy bonitas; debido a la fertilidad del suelo había enormes plantaciones de algodón; el pan estaba hecho con una variedad de raíces que llamaban *inamia*, del tamaño del brazo del hombre que se lo comían con aceite y vinagre; había bastantes plataneras con las que elaboraban un vino blanco —según su comentario—. Además era barato, se podía comprar dos galones por veinte conchas. Abundaban también plátanos y naranjas. Los nativos hacían unas cucharas de marfil elegantemente decoradas con pájaros y bestias africanas.

El mismo viaje también fue relatado por el factor Anthony Ingram. Nos comunica que llegaron al río Benín el 14 de febrero de 1588. En la ciudad de Benín fueron bien recibidos. La pinaza comenzó a subir por el río hasta un pueblo llamado Goto, a donde llegaron el día 20. Fueron a Negros para dar conocimiento al rey que se encontraban en la zona y, además explicarle la causa de su llegada: el comercio. El rey y sus habitantes les garantizaron que podían llevarse toda la pimienta y marfil que ellos desearan. El día 9 de marzo ya tenían consigo 64 sacos de pimienta y 28 colmillos de elefantes⁸³.

⁸² BROWN (1990), vol. 1, p. 1.687.

⁸³ ASTLEY (1746), vol. 1, p. 202.

Sin embargo, no se adaptaron al clima de Benín y prácticamente todos cayeron enfermos, muchos con elevadas fiebres en Goto. Era tal la debilidad de los ingleses que fueron incapaces de cargar las mercancías en la pinaza. Desde el barco tuvieron que enviar un bote para ayudar a la operación con el propio Ingram. Muchos hombres murieron: el capitán William Bird, el hijo de uno de los propietarios, y Thomas Hempsteede, muy débil, que moriría dos días después. El propio Ingram padeció de fiebre y no pudo regresar a Benín. La pinaza regresó urgentemente. En estas condiciones se hacía estar más tiempo y se vieron obligados a regresar cuanto antes. Poco a poco los hombres comenzaron a recobrar la salud a medida que se dirigieron a las Islas de Cabo Verde y desde aquí a las Azores para dirigir su rumbo a Inglaterra.

El propio James Welsh organizó un segundo viaje a Benín en 1590. Ahora cargó sus barcos de tela ancha, lino, hierro sin trabajar, brazaletes de cobre, corales, sombreros y colas de caballos, entre otras cosas para comerciar con los nativos africanos. La flota partió también desde Ratcliff con dirección Plymouth el 3 de septiembre. El 4 de octubre ya se encontraban cruzando de Fuerteventura a la costa de África. Después de hacer escala en varios puntos de la costa llegaron a Benín y de nuevo la pinaza subió el río hasta el pueblo de Goto. Pronto ya habían adquirido 63 colmillos de elefantes y tres bueyes. El día 24 de febrero de 1591 subieron sobre la carabela 298 sacos de pimienta y cuatro colmillos de elefantes. El día 26 pusieron todas las mercancías sobre la carabela. De nuevo subieron a Goto y regresaron con 21 sacos de pimienta y otros cuatro colmillos de elefantes.

Cuando llegaron al Támesis descargaron toda su mercancía: 589 sacos de pimienta; 150 colmillos de elefantes y 32 barriles de aceite de palma.

Este viaje fue mucho más satisfactorio que el anterior. Tuvieron la precaución de llevar bastante agua fresca para así evitar que contrajeran alguna enfermedad a lo largo de las 359 leguas de viaje.

A pesar de los riesgos —a veces acompañados de la muerte— que se corría en los viajes a la costa occidental de África, se seguían realizando por los pingües beneficios que originaban.

Pero llegada la década de los noventa empezó el interés por los viajes a las Indias Orientales por el Atlántico, sobre todo, tras la llegada a la India a través del Mediterráneo y el Oriente Medio de Ralph Fitch, Edward Osborne, Richard Staper, John Newbery, William Leedes y James Story, del cual nos ocuparemos más adelante. Incluso algunos fueron organizados para llegar hasta China como fue el de Benjamin Wood en 1596, bajo los auspicios de Robert Dudley y los marchantes de Londres Richard Allot y Thomas Bromfield, el cual llevaba una carta personal de la reina Isabel I al gran emperador⁸⁴.

Eran los años en que los holandeses también comenzaron a realizar sus viajes a Oriente. En 1598 se organizó una expedición de dos barcos comandados por el inglés John Davis. Visitó la isla de La Palma el 23 de abril de 1598 cuando se dirigía a la India. Partió de Flushing el 16 de marzo 1598 y regresó a Middleburgh el 19 de junio de 1600. Fue el primer viaje holandés a las Indias Orientales, aunque capitaneado por un inglés en la medida en que los ingleses ya conocían la ruta por mar. Precisamente, dos años después se formó la *Dutch East India Co.*, pero sin duda en la década de los noventa destaca sobre todo la expedición del capitán James Lancaster.

10. EL VIAJE A LAS INDIAS ORIENTALES

Las especias de Oriente habían llegado a ser tan populares en Europa en los siglos XV y XVI que la demanda llegó a sobrepasar a la oferta con creces. Los venecianos controlaron las rutas comerciales con el Oriente Medio a través del mar Mediterráneo y por tierra, pero los portugueses estaban avanzando de una manera espectacular a través de una ruta marítima hacia Oriente por el Atlántico. En la temprana fecha de 1471 ya habían navegado con éxito hasta las Islas de las Especias, en las Indias Orientales, y regresado con sus barcos cargados de pimienta, nuez moscada y clavos. Aquellas islas eran conocidas como las «especierías» o Molucas, en la actualidad una provincia de Indonesia, llamada Maluku.

⁸⁴ HAKLUYT (1903-1905), vol. III, p. 853.

Los portugueses visitaron todas las islas del archipiélago, y no transcurrió mucho tiempo hasta que una pinaza portuguesa visitó por primera vez las islas Banda. Se apoderaron de los puertos de las especias en la costa occidental de la India, hasta entonces en manos de los musulmanes de la costa oriental de África. Los portugueses establecieron el monopolio del comercio con las Indias Orientales, como España tenía el suyo en las Indias Occidentales. Eran los auténticos comerciantes establecidos en Asia con el monopolio del comercio de pieles, oro, porcelanas, almizcle y demás riquezas de esta zona geográfica. Goa era el principal asentamiento portugués en la India donde estaba establecido el virreinato. Era fértil, llena de jardines, palmeras y de huertos. Ya desde entonces tenía muchas villas. Aquí recalaban muchos comerciantes de todas las naciones. La flota, de unos cuatro, cinco o seis barcos procedente de Portugal, llegaba primero a Goa en septiembre, donde permanecía entre cuarenta o cincuenta días, luego continuaba a la Cochinchina para recoger la pimienta para transportarla a Portugal⁸⁵.

En este contexto se va a realizar el primer viaje de un inglés a la India. Su nombre: Thomas Stephens⁸⁶. Fue el único pasajero de nacionalidad inglesa en un barco portugués, ya que aún los ingleses no habían comenzado a realizar los viajes comerciales a Oriente. El propio Stephens relata su viaje en diversas cartas enviadas a su padre desde Goa. Las recogen Hakluyt y Purchas en sus respectivas publicaciones⁸⁷.

Cuando Stephens se encontraba en Italia, le llegó la noticia de que los portugueses estaban organizando un viaje a Goa. Sin más demora se apresuró en abandonar el país para trasladarse a Lisboa, a dónde llegó el 27 de marzo de 1579. La salida del viaje proyectado a la ciudad hindú debía haberse realizado antes de esa fecha, pero se había demorado porque algunos maestros no habían llegado en la fecha establecida, razón por la que Stephens tuvo suerte. Consistía en una flota de cinco barcos.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 477.

⁸⁶ En otros textos ingleses se suele encontrar escrito Stevens. Yo utilizaré el empleado por Hakluyt y Purchas.

⁸⁷ HAKLUYT (1903-1905), vol. 2, parte 2^a, p. 99 y PURCHAS (1625), vol. 2, p. 1.670.

Además de marinos y soldados, viajarían muchos niños y muchas mujeres, pues se proponía establecer una colonia portuguesa.

El 4 de abril de 1579 por fin los barcos partieron para Goa bajo el sonido de las trompetas y descargas de los cañones de artillería. Alrededor del 10 de abril la flota fue atacada por barcos ingleses a la altura de Madeira, pero después de intercambiar algunos cañonazos, logró desviarse y alejarse del peligro. Ya en las Islas Canarias los viajeros tuvieron el placer de contemplar el *Pike* de Tenerife y Stephens exclamó el placer que se sentiría desde lo alto de El Teide. Sin embargo, entre Tenerife y Gran Canaria los barcos fueron sorprendidos por vientos en contra y mal tiempo, por lo que navegaron entre las islas unos cuatro días⁸⁸. Una vez restablecida la calma la expedición continuó su ruta. El 14 de mayo pasaron el Cabo de Buena Esperanza, siendo Thomas Stephens el primer inglés en superarlo, algo tarde, pues estaban equivocados con el camino correcto a seguir.

Inglaterra se marcó como meta encontrar las Indias Orientales y pronto organizó sus propias expediciones. Al principio se tenía el convencimiento de que por el oeste se podía alcanzar. Un genovés, Juan Cabot, creía firmemente que la manera más rápida de llegar a las Indias Orientales era navegar hacia el oeste por la ruta del norte. Patrocinado por la corona inglesa, en 1497 realizó su primer viaje. Desembarcó en la isla de Cabo Breton convencido de que era una parte deshabitada de China. Cabot regresó a Bristol el 6 de agosto e inmediatamente se trasladó a Londres para informar de que había encontrado el país de Gran Khan (Catay)⁸⁹. «Le rinden grandes honores –escribió un mercader veneciano que vivía en Londres–, viste ropas de seda, y estos ingleses van tras él como locos». Así le sucedió, en efecto, y el rey se apresuró a financiar una segunda expedición⁹⁰. A Cabot le fue ofrecido un nuevo viaje, pero muchos de los barcos desaparecieron y el marino genovés con ellos.

⁸⁸ Aunque Stephens dice que estuvieron unos cuatro días vagando entre las islas, no dice nada que haya tomado refugio en algún puerto isleño.

⁸⁹ FERNÁNDEZ ARMESTO (1992), p. 249.

⁹⁰ MILTON (1988), p. 23.

Otro de los que estaba completamente convencido era Fernando de Magallanes. Pensaba que Cabot no encontraba las Islas de las Especias porque no había hallado un paso a través del continente americano. Magallanes creía firmemente, a diferencia de Cabot, que no se encontraba por el norte sino por el sur, y tenía razón. Por eso, Magallanes, de origen portugués pero al servicio del rey de España, fue el primer europeo en pasar desde el océano Atlántico hacia el océano Pacífico, hasta entonces denominado Mar del Sur, y hoy recibe el nombre de Estrecho de Magallanes el paso marítimo localizado en el extremo sur de Sudamérica. Pereció en una refriega con una tribu cebuana en la isla filipina de Mactán. Juan Sebastián Elcano tomó el mando de la expedición y regresó el 6 de septiembre de 1522 junto con otros 17 supervivientes, lo que suponía el logro de una imponente hazaña para la época. Llegaron cargados de toneladas de clavos, sacos de canela y macis, nuez moscada y demás especias de Oriente.

Uno de los hombres que logró regresar de la expedición era un experto marino, Antonio Pigafetta, quien registró fielmente todo lo sucedido en aquella histórica primera circunvalación en su diario, que llegó a manos de los ingleses inmediatamente a través de la obra de Richard Eden, *The Decades of the Newe Worlde or West India*.

Los mercaderes portugueses mostraron su total rechazo a los nuevos hallazgos de los españoles pues lo consideraban una ingerencia a su monopolio según el Tratado de Tordesillas. No tardaron los ingleses en seguir los pasos de Magallanes, obviando las quejas de Portugal. Estamos ante la auténtica expansión marítima de Inglaterra. Ahora Inglaterra no trataba de comerciar solo con los asentamientos de ultramar de España y Portugal sino establecer ella misma sus propias colonias. Lo intentaron por el Ártico, con la expedición que se le encomendó a Hugo Willoughby, organizada por la *Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands, and Places unknown*, fundada en Londres por Sebastián Cabot y Richard Chancellor, y conocida como la Compañía de Mercaderes Aventureros. Fueron los primeros intentos expansionistas de Inglaterra, con la participación y promoción

de la Corona. Tenía a John Dudley, primer duque de Northumberland, como principal mecenas y a Cabot como director. Se esperaba con ella no solo descubrir una nueva ruta comercial a Oriente, la tan deseada Ruta del Mar del Norte, sino también encontrar nuevos mercados para los paños de lana ingleses. El nuevo viaje fue recogido por Richard Hakluyt. La expedición la componían tres barcos: el *Bona Esperanza*, bajo el mando de Willoughby; el *Edward Bonaventure* y el *Bona Confidentiah*. Partieron de Londres el 10 de mayo de 1553.

Los ingleses echaron anclas en el puerto de Arkhangelsk (Rusia), y enterado el zar Iván el Terrible de la llegada los invitó a visitar Moscú para una audiencia en la corte real. Viajaron más de 1.000 km hasta Moscú. El zar les ofreció todos los honores e invitó a los ingleses a abrir rutas comerciales marítimas con Inglaterra y otros países, ya que Rusia aún no tenía en esa época una conexión con el mar Báltico. La Compañía de Aventureros Mercantes será el antecedente de la *Moscovy Company* (Compañía de Moscovia). La expedición nunca llegó a las Islas de las Especias. Fue un fracaso, pero supuso el fin a los intentos ingleses de insistir sobre la busca de la ruta por el norte.

Es entonces, después de 24 años del intento de Hugh Willoughby, cuando Isabel I apoya una expedición encabezada por Francis Drake. Partió de Plymouth el 15 de noviembre de 1577 con una flota de 164 hombres y navegantes en cinco barcos: el *Pelican*, que al salir del Estrecho de Magallanes lo denominó *Goleen Hind*, de 100 toneladas, capitaneado por el propio Drake; el *Elizabeth*, de 80 toneladas; el *Marygold*, de 30 toneladas; una urca de 50 toneladas y una pinaza de 15 toneladas⁹¹. Tuvo que regresar a puerto por problemas técnicos y reanudó el viaje el 25 de noviembre.

El paso del Estrecho de Magallanes lo realizó Drake el 21 de agosto de 1578 y comenzó a bordear la costa chilena por el Pacífico. En su diario del viaje, Drake va narrando su recorrido hacia el norte donde encuentran con mucho rechazo de la población y se dedicó a asaltar y desvalijar todos los barcos que iba encontrando, así como las ciudades y lugares donde no era bien

⁹¹ DRAKE (1925), p. 196.]

recibido. Valparaíso, Arica, el puerto de Callao, Lima y Panamá sintieron sus ataques y cerca de las costas de México abordó un galeón procedente de Manila hacia Acapulco con sedas, porcelanas, esmeraldas y oro⁹².

Una vez concluido estos desagradables episodios en la costa americana, Drake decidió con su flota cruzar el océano Pacífico. Por fin, el día 14 de noviembre divisó las islas Malucas, conocidas como las de las Especias. El rey de Ternate lo recibió con cortesía oriental y autorizó a Drake que comprara cuantas especias necesitara⁹³.

Drake regresó a Inglaterra en noviembre de 1580, justo a los tres años de su partida. El viaje de circunnavegación es registrado como el más famoso realizado por un inglés⁹⁴.

Fue recibido como héroe nacional y la reina Isabel I le ordenó *sir* por ser el primer inglés en circunnavegar el globo. A partir de entonces, Drake adquiere derecho de corso, quedando de esa manera libre de cualquier acusación por sus correrías y ataques al enemigo. No era para menos su asombrosa hazaña naval con los tipos de barcos con los que realizó la expedición. Con este viaje Drake encendió la imaginación de la Inglaterra isabelina y alimentó la creencia de que Oriente era una tierra de fabulosos negocios⁹⁵.

Para la historiografía de habla hispana, Drake había partido como pirata y no como comerciante, por eso había traído muy poca información práctica sobre los mercados orientales. En

⁹² *Ibidem*, p. 212.

⁹³ *Ibidem*, p. 225.

⁹⁴ En su segunda edición de 1598-1600, HAKLUYT, recoge los viajes de circunnavegación de Drake y su acompañante Thomas Cavendish con el epígrafe «The two Famous Voyages Happily performed round about the world, by Sir Francis Drake and M. Thomas Candish Esquire [*sic*] together with the rest of our English voyages intended to the South Sea, the kingdomes of Chili, Peru, the backe side of Nueva Espanna, the Malucos, the Philipinas, the mightie empire of China, though not so happily perfourmed as the two former: whereunto are annexed certaine rare observations touching the present state of China, and the kingdom of Coray, lately invaded by Quabacondono the last monarch of the 66 principedomes of Japan», HAKLUYT (1903-1905), vol. XI, pp. 101-133.

⁹⁵ MILTON (1988), p. 33.

efecto, como señala Giles Milton, la crónica de su travesía no detalla los precios, no menciona pesos ni medidas ni indica los bienes más apetecidos para el comercio o trueque⁹⁶. A pesar de ello, su regreso triunfante causó gran revuelo entre los mercaderes londinenses, los cuales empezaron a buscar un candidato apropiado para establecer vínculos adecuados con las Indias Orientales. El mismo Drake era, con toda evidencia, el más indicado, pero había puesto sus miras en una piratería anticuada, y los mercaderes se vieron obligados a buscar otro comandante⁹⁷.

Ahora confiaron en Edward Fenton, hombre de escasa experiencia en la navegación, pero que había hecho una expedición, acompañado por Martin Frosbisher, en busca del legendario paso del nordeste. Su nuevo viaje resultó ser un auténtico fracaso, pues su expedición a las Islas de las Especias no pasó del océano Atlántico.

Después confiaron en Ralph Fitch. El viaje lo recoge Richard Hakluyt en su tomo II⁹⁸ y Robert Kerr en la sección II del volumen 7, con el título *Journey to India over land by Ralph Fitch, Marchant of London, and others in 1583*. Acompañaron a Fitch Edward Osborne, Richard Staper, John Newbery, William Leedes y James Story, pintor⁹⁹.

Pero el viaje del grupo de Fitch se hizo por el Mediterráneo hasta Siria y luego continuaron en caravana a lomo de camellos. Cruzaron Siria, Irak, China hasta llegar a la India siguiendo la ruta de los italianos. Newbery llevaba una carta de la reina Isa-

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ Hakluyt lo señala con el pomposo título «The voyage of Mr Ralph Fitch, merchant of London, by the way of Tripolis in Syria to Ormus, and so to Goa in the East India, to Cambaia, and all the kingdom, of Zelabdim Echebar the great Mogor, to the mighty river Ganges, and down to Bengala, to Bacola and Chonderi, to Pegu, to Imahay in the kingdom of Siam, and back to Pegu, and from thence to Malacca, Zeilan, Cochin, and all the coast of the East India; begun in the year of our Lord 1583, and ended in 1591: wherein the strange rites, manners, and customs of those people, and the exceeding rich trade and commodities of those countries, are faithfully set down and diligently described, by the foresaid Mr Ralph Fitch», HAKLUYT (1903-1905), vol. II, p. 382.

⁹⁹ KERR, *op. cit.*, vol. VII, p. 470.

bel I a Zelabdim Echebar, rey de Cambay, que parece haber sido Akbar Shah, emperador de Mongolia, del Hindostán y de China, que reinó desde 1556 a 1605. Estamos ante el prelude del establecimiento de la *English East India Company*.

Pero los ingleses fueron detenidos en Ormuz por las autoridades portuguesas y trasladados a Goa, donde el virrey ordenó el ingreso en prisión. Fueron acusados de espías, aunque no pudieron probar nada. Continuaron en prisión hasta el 22 de diciembre, hasta que fueron liberados bajo fianza de 2.000 ducados sin poder salir de Goa. Su fiador fue Andrea Taborer, proporcionado precisamente por el inglés residente en el pueblo, Thomas Stephens, quien había viajado en una flota portuguesa en 1579. Fitch y sus compañeros pagaron a Taborer 2.150 ducados hasta la demanda. Estuvieron en la cárcel cinco meses. Ellos rogaron al virrey y demostraron a la justicia que no eran espías¹⁰⁰.

Desde la cárcel de Ormuz y –ya liberados– desde la ciudad de Goa, enviaron una serie de cartas a Inglaterra que Hakluyt añade en su crónica del viaje de Ralph Fitch. John Newbery envió una carta precisamente a Richard Hakluyt, donde le narraba todos los hechos. También le envió dos cartas a Leonard Poore de Londres y una carta desde la prisión de Ormuz el 24 de septiembre de 1583 a los Messrs John Eldred y William Scales en Basora, que había conocido cuando estuvieron en el puerto fluvial de Bagdad. Newbery vuelve a enviar otra carta a Leonard Poore desde Goa el 20 de enero de 1584 para comunicarle que ya había sido liberado. También Ralph Fitch le escribe a Leonard Poore desde Goa el 25 de enero.

Fueron precisamente Newbery y Fitch los que comentan en sus cartas que Thomas Stephens era un jesuita o cura perteneciente a *St. Paul's College*.

John Huighen van Linschoten, quien por entonces vivía en Goa, recoge los sucesos ocurridos a Newbery y Fitch¹⁰¹.

Una vez puestos en libertad, tomaron caminos diferentes. James Story se hizo monje y se incorporó a un monasterio; John

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ LINSCHOTEN (1596).

Newberry se quedó en Goa; William Leedes entró al servicio del emperador Akbar Shah; pero Ralph Fitch no renunció a su plan inicial y en la primera ocasión abandonó la ciudad.

Después de ocho años de investigación laboriosa en el comercio de las especias, Fitch decidió que había llegado el momento de regresar a su país. Cuando por fin llegó a Londres, le sorprendió descubrir que se había convertido en una celebridad y que los bardos y dramaturgos de Londres buscaban ansiosamente su diario. Uno de los que se interesaba por su historia era el joven escritor William Shakespeare, quien adaptó la frase inicial del relato de Fitch en su nueva obra, *Macbeth*. Fitch había escrito: «Zarpé en un barco de Londres llamado el *Tiger*, y nos dirigimos a *Trípoli*, en Siria, desde donde seguimos la ruta hacia Alepo». En *Macbeth* aparece un eco de esta relación: «Su marido se marchó a Alepo, capitán del *Tigre*»¹⁰².

La crónica del viaje la realizó Ralph Fitch. Es un relato interesantísimo. A diferencia de Drake, en sus observaciones Fitch describe la estructura poblacional de los lugares por donde pasa, los productos por los que cada ciudad destacaba, lo cual resultaba muy interesante para cualquier mercader. Fitch puso los cimientos de la primera empresa comercial inglesa en la India.

Dos meses después de la derrota de la Armada Española en 1588, los ingleses organizaron su segunda vuelta al globo. El capitán Thomas Cavendish estuvo al frente. Partió en septiembre de 1588 de Plymouth en un buque para atravesar el canal de la Mancha dirección a las Indias Orientales, siendo el segundo inglés en dar la vuelta al globo. A la altura de California atacó al enorme galeón español *Santa Ana*, junto con otros diecinueve barcos, procedente de Filipinas¹⁰³. Cavendish regresó a Inglaterra cargado de valiosas mercancías. Fue objeto de una clamorosa bienvenida, a la que contribuyeron las noticias de que sus marineros llevaban jubones de seda y las gavias del barco estaban guarnecidas de oro. La noticia llegó a los mercaderes de Londres.

¹⁰² MILTON (1999), p. 39.

¹⁰³ EDWARDS (1988), p. 51.

Apenas había puesto pie en tierra, Cavendish escribió a lord Chamberlain instándole a promocionar una expedición inglesa a las Islas de las Especias sin pérdida de tiempo. Por entonces existía la necesidad apremiante de enviar una misión comercial a las Indias Orientales, pues desde que Felipe II había accedido al trono de Portugal, en 1580, los mercados de Lisboa se cerraron a los buques ingleses. Esta circunstancia no solo había reducido en grado sumo la cantidad de especias que llegaban a Inglaterra, sino que también había cerrado un importante mercado exportador de telas y lanas ingleses. El viejo argumento contra una expedición inglesa a las Islas de las Especias, que los portugueses tenían derechos exclusivos sobre las rutas marítimas orientales, ya no era válido. La Inglaterra de Isabel I no aceptaba la bula papal que había dividido el mundo entre las potencias católicas, España y Portugal, y la propia reina Isabel I ponía en tela de juicio su legalidad, con el famoso argumento de que «es tan legal para mis súbditos navegar alrededor del Cabo de Buena Esperanza como lo es para los españoles, puesto que el mar y el aire son propiedad común de todos los hombres»¹⁰⁴.

Tras varios años de vacilación, los mercaderes de Londres actuaron de acuerdo con el Consejo de Cavendish en 1591. Pidieron a la reina Isabel I licencia para comerciar en las Indias Orientales, y esta, sin más demora se las concede. Los mercaderes empezaron a buscar el hombre apropiado capaz de conducir la expedición hasta su destino. Esta vez tuvieron en cuenta sus errores pasados y optaron por James Lancaster, un mercader y hombre de mar, que además había luchado contra la Armada Española.

11. EL PRIMER VIAJE A ORIENTE DE JAMES LANCASTER EN 1591

Nos encontramos ante el primer viaje que organizó Inglaterra hacia el lejano Oriente. La crónica de la expedición estuvo a cargo de Edmond Barker. Richard Hakluyt lo insertó en su

¹⁰⁴ MILTON (1999), p. 42.

Collection directamente de las palabras de Baker, cuando se encontraron en Londres después del viaje¹⁰⁵.

James Lancaster nació en Basingstoke, un pueblo al noroeste de Hampshire, en 1554 o 1555. De origen noble, desde muy joven le enviaron a Portugal para que aprendiera el portugués y la actividad comercial¹⁰⁶. Se enriqueció ejercitando el comercio en el país ibérico. Pero cuando Portugal pasó a depender de España (1580), abandonó el país y regresó a Inglaterra. Su experiencia marinera le sirvió para ser el comandante de un barco durante el ataque de Francis Drake a Cádiz en 1587, el *Edward Bonaventure*, que también lucharía contra la flota de la Gran Armada en 1588. Sin embargo, el viaje que Lancaster realizó en 1591 a las Indias Orientales fue el primero que hizo un inglés con fines comerciales por el Atlántico. Le acompañó George Raymond, un marino pirata que había acompañado a Richard Grenville a Virginia en 1585 con su propio barco *Lion*, y quien, como Lancaster, participó con Francis Drake en el ataque a Cádiz en 1587, participó contra la Armada Española en 1588 y estuvo con George Sommers en 1589 en las Azores asaltando la Flota de Indias.

James Lancaster y George Raymond partieron de Plymouth el 10 de abril de 1591. La expedición la componían tres naves: la propia *Edward Bonaventure*, cuyo comandante era el propio James Lancaster; la *Penelope*, al frente de la cual estuvo George Raymond; y la *Merchant Royal*, que contó con el capitán Araham Kendal como vicealmirante. Una gran muchedumbre se congregó en el muelle para despedir la flota. Los barcos llegaron, sin contratiempo, a las Islas Canarias el 25 de abril y permanecieron cuatro días, hasta el 29 de abril de 1591¹⁰⁷. El rela-

¹⁰⁵ ASTLEY (1726), vol. I, p. 235.

¹⁰⁶ MILTON (1999), p. 44.

¹⁰⁷ HAKLUYT (1903-1905), vol. X, p. 194. El título completo que da Hakluyt es: *A Voyage with three tall ships, the Penelope, Admiral; the Merchant-Royal, Vice-Admiral; and the Edward Bonadventure, Rear-Admiral, to the East Indies, by way of the Cape of Buona Speranza, to Quitangone, near Mozambique, to the isles of Comoro and Zanzibar, on the backside of Africa, and beyond Cape Comorin, in India, to the isles of Nicobar, and of Gomes Palo, within two leagues of Sumatra, to the Islands of Pulo Pinaom, and thence to the Mainland of Malacca; begun by Mr George Raymond in the year 1591, and*

to de Edmond Barker está lejos de dar noticias sobre las islas, pero pone en evidencia la normal práctica de la piratería por las aguas canarias.

A casi 50 leguas perdieron al *Salomon* y al *Virgen*. Lancaster tenía la esperanza de encontrarlos por Gran Canaria o Cabo Blanco y mantuvo el rumbo hasta llegar a Tenerife, donde por la mañana temprano había avistado un barco, el cual, a pesar de que se encontraba el mar en calma a lo largo de la costa, era remolcado por un barco por delante y otro en su popa. Hacia este barco envió un bote, equipando a los hombres por si era necesario para la lucha, pero los portugueses, al ver el bote inglés acercarse, saltaron de los botes entrando en el barco, con la esperanza de así librarse de la lucha. Pero los ingleses, llenos de coraje, los envistieron con la esperanza de obtener un botín. Los persiguieron tan rápido, con tal ímpetu, que los alcanzaron y los condujeron al barco *Edward Bonaventure* donde se encontraba Lancaster. El barco estaba cargado con 40 toneladas de vino canario. Lo tomaron y unieron a los suyos, disfrutando del vino aquel día y toda la noche. A la mañana siguiente divisó otro, que poseía 80 toneladas de vino, y del mismo modo envió un bote, pero su cañonero, borracho, disparó arrancándose su propio brazo. Los forzaron a embarrancar y a abandonar el barco.

Lancaster descubre las penosas condiciones en las que se encontraban los pobres portugueses. Se hizo con su licor y con otros bienes que encontraron útiles. Los portugueses, cuando recuperaron su libertad, regresaron apresuradamente a Tenerife.

James Lancaster continuó su ruta, pero el viaje fue un desastre humano y financiero, pues la enfermedad y la fatiga hicieron imposible tener a los marinos aptos para continuar, hechos que obligaron a Lancaster a colocar todos los enfermos en el *Merchant Royal* y que regresara inmediatamente a Inglaterra. De los 198 hombres que partieron con Lancaster solo regresaron 24, incluso algunos en malas condiciones.

El primer intento de Lancaster de alcanzar Oriente fue con un viaje privado; sin embargo, la segunda vez que viajaría a la

performed by Mr James Lancaster, and written from the mouth of Edmund Barker of Ipswich, his Lieutenant in the said Voyage.

India sería con un viaje oficial, con la recién formada *English East India Company*.

12. LA FORMACIÓN DE LA *ENGLISH EAST INDIA COMPANY* Y CANARIAS¹⁰⁸

En el ocaso del siglo XVI y umbral del XVII se forman en Inglaterra, y posteriormente en el resto de Europa, compañías de comercio para la explotación de las riquezas de ultramar y colonias –de las que obtendrían materias primas necesarias para la elaboración de manufacturas–. No se parecían a las de antes, donde un grupo de aventureros se reunían para realizar una empresa para organizar expediciones comerciales en ultramar, sino que ahora se trataba de compañías donde participan en ellas los Estados con su propias acciones. Pues bien, nueve años después de la expedición de 1591, el 31 de diciembre de 1600 se formó en Londres, con la participación de la reina soberana de Inglaterra¹⁰⁹, la *English East India Company* para realizar el comercio inglés más allá del cabo de Buena Esperanza. Dos años después de la inglesa, 1602, se formó la *United Dutch East India Company* con la misma finalidad¹¹⁰.

Desde un primer momento, la *English East India Company* se planteó a qué navegante podía elegir para realizar el primer viaje hacia Oriente. Y se pensó en un marino de gran reputación: James Lancaster¹¹¹.

Por los historiadores de la compañía se sabe los pormenores de la expedición. El viaje estaba estimado para unos veinte meses. Las cargas y provisiones estaban calculadas en unas £6.600 y una inversión exclusiva en lingotes de oro en £4.545, hierro y estaño, forjados y sin forjar, 80 piezas de ropas de todos los colores, 80 piezas de ropas de Devonshire y 100 piezas de paños y géneros de Norwich con artículos más pequeños y

¹⁰⁸ El viaje fue recogido por Samuel Purchas y Thomas Astley.

¹⁰⁹ P.R.O. *Calendar of Patent Rolls*, 43 Elizabeth I, 1600-1601 (C 66/1548-1569).

¹¹⁰ SCAMMELL (1989), p. 20.

¹¹¹ LANCASTER (1594); GONZÁLEZ LEMUS (1998).

regalos para los oficiales en los puertos donde se realizara el comercio. El capitán John Davis, principal piloto, que condujo la primera expedición holandesa a la India, ganaría £100 por el viaje, más £200 en crédito por la aventura y recibiría una gratificación de £500 si el beneficio del viaje produce *two for one*; si es *three for one*, £1.000; si es *four for one*, £1.500; y si es *five for one*, £2.000¹¹². A bordo irían 35 factores que serían directamente empleados por la compañía. Tres de primera clase, responsables de factorías (*cape merchants*), cobraba cada uno £100 por el trabajo y £200 por la aventura; cuatro factores de segunda clase que cobrarían £50 por el trabajo y £100 por la aventura; cuatro de tercera clase, £30 cada uno por el trabajo y £50 por la aventura; cuatro de cuarta clase, £20 cada uno por el trabajo y £40 por la aventura¹¹³.

La flota la componían cuatro grandes barcos: el *Dragon* de 600 toneladas, con 202 hombres, al mando de James Lancaster, almirante mayor; el *Ascension* de 250 toneladas, con 32 hombres, en el cual se encontraba William Brand, como principal gobernador; el *Susan*, con 84 hombres y capitaneado por John Howard¹¹⁴; y el *Rector*, de 300 toneladas, con 108 hombres, al cargo de John Middleton, vicealmirante, uno de los cuatro hermanos Middleton (Thomas, Hugo y David, este último pirata que murió en el Caribe en 1615).

Todos los barcos se reunieron en Dartmouth y de aquí partieron para las Indias Orientales el 18 de abril de 1601. El 5 de mayo divisaron Alegranza, cruzaron por las aguas, entonces muy en calma, entre Fuerteventura y Gran Canaria, en dirección al sur.

Cuando llegaron a Oriente fueron bien recibidos con las habituales ceremonias que los soberanos solían dispensar a los extranjeros. En Bantam establecieron una factoría donde los ingleses podían descargar sus géneros y se inició con entusiasmo una actividad comercial. Lancaster dejó 8 hombres y tres mercaderes con las prendas que no pudieron vender con ante-

¹¹² KERR (1811-1824), vol. VII, p. 295, citando fuentes de la compañía H.E.I. Co. I. 131.

¹¹³ *Ibidem*, p. 195.

¹¹⁴ ASTLEY (1746), vol. I, p. 262.

rioridad. No obstante, cuando se encontraban en Bantam, el calor húmedo afectó gravemente a los hombres de tal manera que tuvieron que desembarcar. Aquí murió el capitán John Middleton.

En febrero de 1603 la flota de la *English East India Company* zarpó definitivamente de regreso a Inglaterra. Pero el regreso fue muy accidentado. Cuando llegaron a Madagascar los cogió la primera tormenta¹¹⁵. Luego les sorprendió otra tormenta muy furiosa, que continuó durante toda la noche. Las enormes olas se alzaban para cruzar la cubierta de los barcos hasta filtrarse el agua en las bodegas. El *Dragon* se desgajó de popa y en unos instantes se hundió. Era tal el caos que los hombres empezaron a abandonar toda esperanza de supervivencia. «Fue un gran sufrimiento, un apuro que excedía lo soportable, por lo que nuestra situación era terrible y muy desesperada», escribió un tripulante. Incluso Lancaster tuvo la sensación de que era el fin de su vida. Bajó a su camarote y escribió una carta a la compañía de Londres, una misiva en la que revelaba un valor inquebrantable que llegaría a ser legendario entre los marineros de la *East India Company*. «No puedo deciros dónde deberíais buscarme –escribió–, porque estoy a merced de los vientos y el mar». Entonces envió la carta al *Rector* y ordenó que se dirigiera a Inglaterra, abandonando su propio barco a su suerte. El capitán del *Rector* se negó y navegó junto al *Dragon* hasta que por fin remitió la tormenta. Y así, uno al lado del otro, los barcos se dirigieron primero a Santa Elena y lograron subir por el océano hasta alcanzar el Canal de la Mancha¹¹⁶.

El 11 de septiembre de 1603, unos dos años y siete meses después de que hubieran partido del Támesis, por fin los barcos anclaron frente a los Downs. La flota regresó a Inglaterra con sus bodegas cargadas de pimienta, nuez moscada y muchas otras especias a unos precios muy competitivos.

Animado por el éxito, y a pesar de los contratiempos, la *English East India Company* realizó la segunda expedición a Banten y las Molucas el 25 de marzo de 1604, capitaneado por

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 275.

¹¹⁶ MILTON (1999), p. 81.

el capitán (después *sir*) Henry Middleton. El viaje no pasaría por las Canarias, ni el tercero, pero sí el cuarto, con el que acabaremos este trabajo.

La cuarta expedición de la *English East India Company* a Oriente la realizó en abril de 1608. Estuvo comandada por Alexander Sharpey y recogida por cuatro versiones de Samuel Purchas y Thoams Astley, quien añade una quinta propia de él¹¹⁷, la cual sigo para esta narración. Una fue escrito por Robert Coverte y otra por Thomas Jones, ambos del barco *Ascension*. La tercera fue escrita por Henry Moris en Bantam, de boca de William Nichols, y marinero del mismo barco, y que es el que recoge Purchas.

La *English East India Company* realizó su cuarto viaje con dos barcos: el *Ascension*, cuyo comandante era Alexander Sharpey, y el *Union*, cuyo vicealmirante y lugarteniente era el capitán Richard Rowles. La expedición divisó las Islas Canarias el 10 de abril y a media noche del día 11 hizo escala en el puerto de Gran Canaria. Siendo confundido por un barco de un escuadrón holandés de doce, que tenían noticia de encontrarse en aguas cercanas, a pesar de mandar a alguien en un bote, movilizaron 150 caballos y hombres para defender el pueblo. Hubo miedo hasta que dos factores de la *English East India Company* en suelo isleño se dirigieron a la orilla y les informaron que eran barcos ingleses que querían comprar provisiones.

Al siguiente día los ingleses tomaron provisiones: vino, agua, muchas naranjas, limones, pomelos, además de mermelada de membrillo, almendras garrapiñadas y pan blanco con matalahúva, que en las Islas se llamaba *pan de monja*. Es evidente que el pan, las almendras y la mermelada pertenecían a la repostería elaborada en los conventos de monjas de clausura, pues los postres azucarados fue una de las características de la dieta culinaria de los conventos femeninos, como señaló George Glas cuando se refirió al incendio del convento de las catalinas de La Orotava de 1760¹¹⁸. La mermelada fue vendida a los ingleses a 12 peniques el medio kilo y las almendras a 3 chelines el barril. Era muy normal que las travesías hicieran aguada en los puer-

¹¹⁷ PURCHAS (1625), vol. I, p. 228; ASTLEY (1746), vol. I, p. 336.

¹¹⁸ GLAS (1764), p. 167.

tos de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife para comprar melones, pomelos, higos, almendras, naranjas, limones, dátiles, miel, cera, etc.

El 18 de abril por la mañana aprovecharon los vientos favorables para continuar rumbo al sur dirección Oriente, pasando por el archipiélago de Cabo Verde, donde tomaron ancla en la isla de Boa Vista.

Muchos viajes realizaron la *English East India Company* a Oriente, la más importante empresa comercial de esta época, aunque la reina Isabel I no pudo sino disfrutar el primer viaje.

CONCLUSIÓN

Las exploraciones de los portugueses hacia el sur, al principio a lo largo de la costa occidental de África y después rodeando la costa africana para cruzar el océano Índico hasta llegar a Oriente, provocaron el establecimiento de una serie de asentamientos para el comercio lucrativo de las riquezas de los nuevos mercados. Portugal estableció el monopolio sobre las principales rutas comerciales a África y Oriente. La experiencia de Portugal como pionera en la apertura de nuevas rutas marítimas fue seguida por Francia e Inglaterra para afirmar sus decididas apuestas por el desarrollo de la actividad mercantil, a pesar del monopolio impuesto por la corona portuguesa, que a partir de 1580 se incorporó a España durante el reinado de Felipe II. Inglaterra se mostró más decidida que ninguna otra nación. El impulso continuado de algunos mercaderes de Inglaterra de aprovechar los lucrativos mercados de África y Oriente provocó un considerable número de expediciones comerciales desde la primera mitad del siglo XVI. Portugal y España protestaron en muchas ocasiones en Londres. El *English Privy Council* recogía las quejas y asesoraba a las soberanas de forma negativa. Pero ni María ni Isabel se sintieron retraídas. Ambas, como muchas personas del *English Privy Council* eran partidarias de sus súbditos comerciantes, y bajo el reinado de Isabel la connivencia fue patente entre otras razones por los pingües beneficios que aportaban las navegaciones.

Pero no siempre las expediciones comerciales eran exitosas. El viaje al continente africano entonces era arriesgado y no exento de muchos peligros, como los ocasionados por las inclemencias del tiempo, enfrentamientos con las flotas enemigas o la violencia desatada por los nativos, pues era la parte del mundo más inhóspita. Una vez en la costa africana, los comerciantes tomaban una de las decisiones más arriesgadas: desembarcar un grupo de hombres. Lograban entenderse con los nativos, que la mayoría de las ocasiones se mostraban bastante amables, con gestos para las cosas más necesarias, comidas, agua, materiales, entre otras. En muchas ocasiones se comprendían hablando la lengua portuguesa. Una vez en tierra, los comerciantes, a veces, tenían que tomar una de las decisiones más temerarias: viajar a través de los ríos al interior del continente para comerciar. Se enfrentaban a las fieras y desesperadas resoluciones ante los ataques de grupos de nativos. La muerte acechó a muchos.

En efecto, se perdían muchos hombres en los viajes, pero no importaba, porque compensaba económicamente todas las adversidades. En África el dinero no valía para realizar el comercio, sino gran cantidad de manufacturas, objetos y baratijas como espejillos, objetos diversos de latón, vidrios de colores, cadenas o cualquier otra cosa de poco valor en Inglaterra, y a cambio obtendrían abundantes vituallas, pimienta, marfil, oro, etc.

En el ocaso del siglo XVI y umbral del XVII se forman en Inglaterra, y posteriormente en el resto de Europa, compañías de comercio para la explotación de las riquezas de ultramar y colonias –de las que obtendrían materias primas necesarias para la elaboración de manufacturas–. No se parecían a las de antes, donde un grupo de aventureros particulares se reunían para realizar el comercio en ultramar, sino que ahora se trataba de compañías donde participan en ellas los Estados con sus propias acciones. Nueve años después de la primera expedición por el Atlántico en 1591, el 31 de diciembre de 1600 se formó en Londres, con la participación de la reina soberana de Inglaterra, la *English East India Company* para realizar el comercio inglés más allá del cabo de Buena Esperanza. Eran los años en que un

grupo de personas se reunían para desarrollar la actividad comercial durante la expansión comercial europea en los siglos XVII y XVIII. Dos años después de la inglesa, 1602, se formó la *United Dutch East India Company* con la misma finalidad. Las Islas Canarias se vieron favorecidas por las estancias en sus puertos de algunas de las expediciones tratadas en el presente trabajo.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

BRITISH LIBRARY

Fuentes originales

- EDEN, R. (1555). *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 Peter Martyr of Angeleria, and translated into Englysshe by Richard Eden. London Imprynted by Rycharde Jug; In aedibus Guilhelmi Powell [B.L. C.13.a.8.].
- DRAKE, F. (1925). «Famous Voyage», en BEAZLEY, R. *Voyages of Drake and Gilbert*. Oxford: Clarendon Press, p. 196.
- HAKLUYT, R. (1589). *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea or over Land, to the most remote and farthest distant Quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres, (1552-1616)*. Londres: George Bishop, primera edición.
- HAKLUYT, R. (1903-1906). *The Principal Navigations Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeeres*. Glasgow: MacLehose, 12 vols.
- HAKLUYT, R. (1600). *The third and last volume of the voyages, Navigations, Traffiques and discoveries of the English Nation*. Anno Dom. Londres. [BL. Shel. 208 h 11.].
- LANCASTER, J. (1594). *Lancaster his Allarums, honorable assaultes, and supprising of the BLok-houses and Store-houses bilonging to Fernand Bucke in Brasil... with the names of Duch men of worth having charge whitin his... attempt lost their lives. Published for their eternall honor by a Welwiller* [The preface signed: Your devoted vvellviller H.R., i.e. Henry Roberts] [Reproduction of the edition of c. 1595 from a copy in the John Carter Brown Library]. BL. Publication, 1941. Con el título «The well gouerned and prosperous voyage of Iames Lancaster, begun with three chips and galley-grgat fron London, in october 1594» está publicado el texto de su estancia en Canarias.

- LINSCHOTEN, J.H. Van. (1596). *Voyage to Goa and back, 1583-1595, with his account of the East Indies*. Amsterdam C. Claesz.
- NICHOLS, T. (1589). «A description of the Canary Islands and Madera with their remarkable Fruits and Commodities». Londres: Richard Hakluyt.
- PURCHAS, S. (1625). *Purchas His Pilgrimes; Contayning a History of the World, in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and Others, in Five Bookes*. William Stansby, Henrie Fetherstone. 4 vols. Londres.

Mapas

- Additional MS. 5415, A7. Anonymous map of Guinea, 1558.
- Additional MS. 6390. Atlas of Grazioso Benincasa, 1468.

PUBLIC RECORD OFFICE (P.R.O.)

Manuscritos

- Foreign Calendar*, 1561-1562, No. 157.
- Foreign Calendar*, 1562, No. 1461.
- Spanish Calendar*, 1558-1667, No. 305, 307.
- Calendar of Patent Rolls*, 43 Elizabeth I, 1600-1601 (C 66/1548-1569). Simon Neal and Christine Leighton.

LIBROS Y ARTÍCULOS

- ANDREWS, K.R. (1984). *Trade, plunder and settlement*. Cambridge University Press.
- ASTLEY, T. (1746). *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any language; comprehending every thing remarkable in its kind in Europe, Asia, Africa and America*. 4 vols. Londres.
- BLAKE, J.W. (1942). *Europeans in West Africa (1450-1560)*. 3 vols. Londres: Hakluyt Society.
- BONNET REVERÓN, B. (1948). «El inglés Thomas Nichols y su «descripción de las Islas Canarias». *Revista de Historia*, 84.
- BRENNER, R. (2003). *Mercaderes y revolución*. Madrid: Akal.
- BROWN, L. (1990). *The New Shorter Oxford English dictionary on historical principles, 1687*. Oxford University Press.
- CIORANESCU, A. (1963). *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- EDWARDS, P. (1988). *Last Voyages*. Oxford: Clarendon Press.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (1971). *Los extranjeros y La Inquisición en las Islas Canarias*. Memoria de Licenciatura, Universidad de La Laguna.

- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. (1992). *The Times. El Atlas de los descubrimientos*. Barcelona: Plaza y Janés.
- GLAS, G. (1764). *The History of the Discovery and the Conquest of the Canary Islands with an Enquiry into the Origin of the Ancient Inhabitants to which is added a Description of the Canary islands including the Modern History of the Inhabitants*. Londres: Dodsley and Durhan. [Existe traducción al castellano de Constantino Aznar de Acevedo (1976), publicado por el Instituto de Estudios Canarios, La Laguna].
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1998). «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.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2003). «Las huellas del Teide en la historia» en catálogo exposición *EL TEIDE, representación en identidad*. Cabildo Insular de Tenerife.
- HOWGEGO, R.J. (2003). *Encyclopedia of exploration*. Potts Point (NSW Australia): Hordern House.
- KERR, R. (1811-1824). *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 vols. Londres.
- LOBO CABRERA, M. (1982). *La Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MILTON, G. (1999). *Nathaniel's Nutmeg*. Londres: Odre and Stoughton. [Existe traducción al castellano con el título *El hombre que tuvo el coraje de cambiar la historia*. Barcelona: Martínez Roca].
- MORALES LEZCANO, V. (1970). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- ROUTH, C.R.N. (1989). *Who's Who in Tudor England*. Londres: Shephard Walwyn.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Los viajes de John Hawkins a América (1561-1595)*. Sevilla: Ed. Católica española.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991). *Canarias y el Atlántico*. 5 vols. Madrid: Gobierno de Canarias.
- SCAMMELL, G.V. (1989). *The first Imperial Age. European Overseas Expansion c. 1400-1715*. Londres: Routledge.
- WILLIAMSON, J.A. (1927). *Sir John Hawkins. The time and the man*. Oxford: Oxford University Press.

