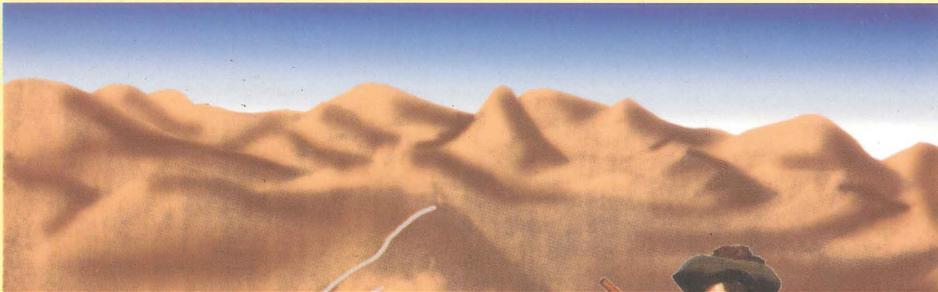


América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad

Héctor Noejovich Ch. | Editor



Capítulo 26



50° Congreso Internacional de Americanistas
Varsovia, Polonia - 2000



Pontificia Universidad Católica del Perú | Fondo Editorial 2001

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú
Plaza Francia 1164, Cercado, Lima-Perú
Teléfonos 330-7410 - 330-7411

América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad
Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio,
total o parcialmetne, sin premiso expreso de los editores.

Derechos reservados

Impreso en Perú - Printed in Peru
Primera edición: noviembre de 2001
ISBN: 9972-42-447-2
Depósito Legal: 1501052001-4328

Los primeros ingleses en la Nueva España y el Caribe durante la regencia de Carlos V y Felipe II

Lourdes de Ita
Instituto de Investigaciones Históricas,
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México

Después de 1492, grandes cambios se produjeron en Europa por la consciencia de la existencia del *Nuevo Mundo*. Las civilizaciones del Nuevo Continente, por su parte, enfrentarían el más fuerte impacto en sus trayectorias, iniciando de esta manera su historia moderna.

La superficie del continente americano, con sus 42 millones de kilómetros cuadrados —extensión 80 veces mayor que la de España— se descubrió ante Europa de manera paulatina. Durante el siglo XVI, las áreas *pivotal* de América fueron las que constituyeron los primeros virreinos, es decir, por una parte, los antiguos imperios azteca e inca, que contaban con una organización social, espacial y económica previa, en las cuales se superpuso en una primera etapa la nueva organización colonial¹, y por otro lado, la región centroamericana y caribeña, que por sus características geográficas y fisiográficas ofreció desde entonces múltiples ventajas a la expansión europea ultramarina.

La noción europea de la existencia de América, produjo en el escenario del *Viejo Mundo*, un desplazamiento en la ubicación de los territorios estratégicos de la Edad Media. De las principales ciudades y galeras del Mediterráneo, la actividad política y comercial de Europa se corrió hacia los puertos y embarcaciones del Atlántico oriental. Entre los diferentes estados europeos, Inglaterra experimentaría un cambio particularmente importante en su posición relativa. De haberse encontrado «... *en la orilla noroccidental de todas las cosas* ...» la atracción ejercida por el Nuevo Continente, la colocaría en lo sucesivo en un lugar privilegiado.

Uno de los historiadores ingleses más reconocidos del siglo XX lo describía así:

«La razón puede ser leída en los mapas. Desde la antigua Alejandría hasta los monasterios medievales, los cartógrafos situaban nuestra isla en la orilla noroccidental de todas las cosas. Pero después del descubrimiento de América y de las rutas oceánicas... Inglaterra se ubica en el centro del nuevo movimiento marítimo»².

¹ MORENO TOSCANO, A. y E. FLORESCANO. *El Sector Externo y la organización espacial y regional de México, 1521-1910*. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, 1977, p. 61.

² TREVELYAN, G.M. *A Shortened History of England*. Londres: Penguin Books, Longmans, Green & Co., [1942] 2nd edition, 1987, p.13.

Después del *descubrimiento* de América, el mar para Inglaterra ya no sería solamente el foso protector y aislante o la vereda hacia el continente europeo. El mar se desplegaba como un ancho y extenso camino, como una posibilidad para la expansión.

Los viajes ingleses del siglo XVI que se dirigieron a los territorios americanos cruzando el Atlántico primero y franqueando el Estrecho de Magallanes después, fueron la pieza medular en el vuelco hacia el mar de la nación británica³.

Durante el siglo XVI Inglaterra sufriría una transformación radical. Por una parte, sus relaciones con España, se deteriorarían progresivamente debido en mucho a las penetraciones inglesas en América, pero su experiencia en el Atlántico occidental y en el Pacífico Mar del Sur durante esa centuria, la llevarían a tomar la delantera en la carrera marítima. A principios del siglo XVI los británicos no poseían experiencia naval transoceánica alguna y dependían por completo de los manuales y técnicas de navegación ibéricos, pero en las últimas décadas del siglo, los ingleses serían capaces de derrotar a la *Armada Invencible* de Felipe II en el canal de la Mancha. Los viajes ingleses hacia América, particularmente aquellos dirigidos hacia la cuenca circun-caribeña y del Golfo de México, fueron la escuela de esos cientos de *particulares* que engrosaron las filas de la marina isabelina en 1588.

El registro inglés de los primeros viajes a la Nueva España y el Caribe: la obra de Richard Hakluyt

Es necesario reconocer la importancia de la obra del geógrafo-cronista-espía inglés Richard Hakluyt, a quien se debe la recopilación y el registro de los conocimientos que sobre navegación y exploración acumularon los ingleses hasta fines del siglo XVI. El trabajo de Richard Hakluyt, *el geógrafo*,⁴ consistió en investigar, recopilar, interpretar y publicar información sobre los viajes ingleses realizados hasta su momento. Tradujo al inglés y publicó documentos extranjeros que él consideró de importancia estratégica para su país. Sus obras tienen el gran valor de ser una fuente primaria y una compilación de testimonios de primera mano de gran cantidad de viajeros. Las notas de Hakluyt al margen de los reportes, su selección, así como el uso que él mismo hizo de las fuentes en sus investigaciones, nos llevan a comprender tanto sus propias tendencias políticas e ideológicas, como las perspectivas de los viajeros e intelectuales ingleses del XVI.

³ En el transcurso de la dinastía Tódor (1485-1603), la importancia que Inglaterra confería al mar se incrementaría de manera progresiva.

⁴ El geógrafo Richard Hakluyt era el menor de dos primos homónimos. El mayor de ellos *el abogado* Richard Hakluyt, que trabajaba en las cortes del *Middle Temple* en Londres, inspiró a su primo menor para que estudiara la carrera de geografía y que se enterara sobre la situación de las exploraciones, las colonizaciones y el comercio del mundo del XVI. El menor de los Hakluyt cursó no sólo la licenciatura en geografía, sino también la Maestría en Christchurch College, en Oxford. Como segunda carrera hizo estudios de teología y aunque el trabajo de su vida lo dedicó a las investigaciones geográficas y en particular aquellas que tenían que ver con el Continente Americano, era conocido como Richard Hakluyt *el predicador*.

Como Hakluyt podía leer español, francés, portugués, italiano, latín y griego, legó a su país una gran cantidad de información actualizada, particularmente en lo referente al territorio americano, que a él le despertaba un interés muy particular. Hakluyt recibió la misión, de parte del secretario de la Reina Isabel I⁵, de ir a París durante cinco años⁶ y llevar a cabo una intensiva labor de investigación sobre la información que los franceses tenían con respecto a América. Disfrazado con el cargo de capellán del embajador inglés en Francia, su verdadera tarea, como bien afirma G.B. Parks, era la de *descubrir América* para Inglaterra⁷. La estancia de Hakluyt en París —de 1583 a 1588— le dio nuevas experiencias y perspectivas desde el extranjero y lo relacionó con científicos⁸, mercaderes y marinos con intereses en el *Nuevo Mundo*.

En la espléndida obra de Hakluyt encontramos publicadas cartas y relaciones de los mercaderes y marinos ingleses que fueron los primeros en arribar al territorio caribeño⁹.

Los primeros ingleses en la Nueva España y el Caribe

Después de hacer un análisis de las fuentes, es posible distinguir tres grupos entre los ingleses que llegaron a la Nueva España —vía el Caribe— durante el siglo XVI: Los mercaderes, los piratas y los náufragos¹⁰.

Los mercaderes

La España colonizadora impuso estrictas restricciones comerciales —e ideológicas— en torno a sus posesiones en América para proteger su monopolio en la región. Se

⁵ Sir Francis Walsingham.

⁶ Disfrazado con el cargo de capellán del embajador inglés en Francia.

⁷ PARKS, G.B. *Richard Hakluyt and the English Voyages*. American Geographical Society, Special Publication N° 10, New York: 1928, pp. 99-100.

⁸ Como los cartógrafos flamencos Gerardus Mercator y Abraham Ortelius.

⁹ El primer trabajo publicado de Hakluyt apareció en Londres en 1582 y tiene el sugestivo título de: *Diversos viajes tocantes al descubrimiento de América y las Islas adyacentes, hacia la misma, hechas en primer lugar, por nuestros hombres los ingleses y posteriormente por los franceses y bretones con ciertas notas de avisos y observaciones necesarios para aquellos que de aquí en adelante procuren hacer el mismo esfuerzo, con la inclusión de dos mapas para el mejor entendimiento de toda la situación*. Con este libro Hakluyt hacía una primera apología sobre el derecho de Inglaterra sobre los territorios americanos. La obra más voluminosa de Hakluyt se titula: *Las Principales Navegaciones, Viajes, Tráficos y Descubrimientos de la Nación Inglesa (hechos por mar o por tierra a los remotos y más lejanos extremos de la tierra en todos los tiempos a lo largo de estos 1600 años)*. Esta consiste en una amplísima colección de narraciones y documentos sobre viajes ingleses hasta fines del siglo XVI. Hakluyt hizo una primera edición de esta obra en 1589 y llevó a cabo una segunda edición corregida y aumentada que salió publicada en tres volúmenes entre 1598 y 1600. En esta obra, *The Principal Navigations...* encontramos relatos y diferentes testimonios de viajes hacia el Caribe, Nueva España, Centro y Sudamérica.

¹⁰ Por náufragos nos estamos refiriendo aquí a *los desembarcados*, como se les ha llamado a los hombres de Hawkins que fueron bajados en Pánuco en Septiembre de 1568. (Cf. *infra*) DE ITA, Lourdes. *Viajeros Isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica e Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.

vigilaba de manera particular a los naturales extranjeros de los países donde la Reforma había prosperado, y a los viajeros de cualquier nacionalidad que tuvieran relación con ellos¹¹. Por esto resulta interesante notar que en la época más temprana del comercio hispanoamericano¹², encontramos a los primeros ingleses que sin obstáculos de tipo político, viajaron y vivieron en la Nueva España y las Antillas: un grupo de mercaderes ingleses relacionados con una asociación denominada la *Compañía Andaluza* de comerciantes de Bristol, Londres y Southampton que se habían establecido en el sur de España desde las primeras décadas del siglo XVI.

Durante el reinado de los Reyes Católicos y de Enrique VII¹³, sólo tres años antes de la llegada de Colón a tierras americanas, en 1489, se firmó el Tratado de Medina del Campo entre España e Inglaterra, un tratado de mutuo apoyo contra Francia, en el que se incluían cuatro cláusulas comerciales que asentaban «... *que los ingleses serían libres de comerciar en los dominios de los monarcas españoles en las mismas condiciones que los súbditos de estos últimos*»¹⁴.

La tendencia en la historiografía inglesa hasta la primera mitad del siglo XX, fue la de suponer que los monarcas españoles habían rehusado aplicar este tratado en lo referente a sus colonias americanas¹⁵. Pero estudios posteriores entre los que destaca el de Gordon Connell-Smith¹⁶, han mostrado que en el período temprano de la dinastía Tódor existía un comercio anglo-español bastante activo y que éste no se redujo a la Metrópoli sino que se extendió hasta las nuevas posesiones de España en América. Los mercaderes británicos exportaban entonces a España tejidos de lana, trigo y otros cereales e importaban de Andalucía hierro, vinos, frutas y aceites. Fue en esta época inicial del comercio iberoamericano, cuando Inglaterra recibió los primeros productos comerciales del Caribe: palos de tinte, cueros y azúcar¹⁷. Entre los mercaderes ingleses, los de Bristol, Londres y Southampton fueron de los que más comerciaban con la Península Ibérica. Los mercaderes de Bristol, llevaban sus productos directamente a España¹⁸ y utilizaban para esto sus propias embarcaciones. De este modo, varias familias de comerciantes ingleses, principalmente de Bristol, se establecieron en el sur de España durante las primeras décadas del siglo XVI. Fueron ellos los primeros testigos ingleses

¹¹ BÁEZ-CAMARGO, G. *Protestantes enjuiciados por la Inquisición en Iberoamérica*. Colección Documentos, México: Casa Unida de Publicaciones, 1960, p. 7.

¹² Antes de la Reforma Anglicana.

¹³ El primer rey de la dinastía Tudor reinó de 1485 a 1509.

¹⁴ Citado por: CONNELL-SMITH, G. *Forerunners of Drake. A study of English trade with Spain in the early Tudor period*. Londres: Royal Empire Society, Longmans, Green & Co., 1954, pp. 263, xiii.

¹⁵ CORBETT, J. *Drake and the Tudor: Navy*, Londres: Vol. I, 1898, p. 80. WILLIAMSON, J. *Hawkins of Plymouth*. Adam and Charles Black, Londres, 1949, p. 57. TAYLOR, E.G.R. *The Original Writings and Correspondence of the two Richard Hakluyts*. Londres: The Hakluyt Society Second Series, No.LXXVI, 1935, 210 pp.

¹⁶ CONNELL-SMITH, G. *Op. cit.*

¹⁷ BRADLEY, P. *Navegantes Británicos*. Madrid: Mapfre, 1992, p. 31.

¹⁸ Muchos de los comerciantes de Londres y Southampton al principio del XVI, sólo pasaban por España como escala en su trayecto al oriente de Europa.

de los galeones que regresaban a Sevilla cargados de tesoros de las *Indias Occidentales*¹⁹. Los primeros también en desear relacionarse y conocer aquellas tierras. En este proyecto, supieron aprovechar el Tratado de Medina del Campo (1489).

Para 1509 el comerciante inglés Thomas Malliard había hecho un despacho de mercancías a Santo Domingo:

«Uno de los primeros ingleses que tomó parte en el tráfico con las Indias fue Thomas Malliard. El registro de Bernal González Vallecillo muestra que proporcionó bienes para ser transportados a Santo Domingo tan temprano como en 1509. Cuatro años después, un agente español actuando en representación de Malliard dio poderes de apoderados a dos de sus coterráneos en Las Indias para recobrar ahí dinero que le pertenecía al comerciante»²⁰.

Desde los primeros años de la regencia de Carlos I de España, un grupo de estos adinerados mercaderes ingleses radicados en Sevilla, hacían los primeros envíos de productos anglo-españoles a Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico y la Nueva España.

Durante esa época, en el reinado de Enrique VIII de Inglaterra, (1509-1547) se fundó la Marina Real inglesa. Aprovechando la experiencia en ingeniería naval hispano-lusitana, los ingleses diseñaron algunas embarcaciones más idóneas para navegar en el océano que las galeras de remos que traficaban en el Mediterráneo. Sin embargo, durante esa primera mitad del siglo XVI, no hubo un sustento significativo en torno a la navegación británica por parte del rey inglés salvo algunas excepciones²¹.

La década iniciada en 1520 fue la de mayor prosperidad para los ingleses que traficaban en Andalucía. Las figuras más notables del comercio anglo-español durante esa época fueron los hermanos Robert y Nicolas Thorne de Bristol, su amigo el geógrafo Roger Barlow y el mercader inglés Thomas Howell. Estos comerciantes se hicieron de una gran fortuna durante esa década y fueron de los primeros ingleses en emprender vínculos comerciales legales en las islas del Caribe. Vivían en Sevilla y tenían agentes en Inglaterra, en ocasiones en el norte de España y también en La Española. Robert Thorne era co-propietario, —con Thomas Malliard, el genovés Leonardo Cattaneo y el banquero sevillano Alonso de Melgar— de una fábrica de jabón en Andalucía. En 1525 Thorne envió 40 toneladas de mercancías a las islas del Caribe. Si los productos fueran vendidos en Santo Domingo o Puerto Rico, valdrían 2,500 maravedís por tonelada mas 100 maravedís por averías. Si los productos se vendieran en Cuba costarían 3,750 maravedís por tonelada mas 100 maravedís por averías. Si en cambio, llegaran hasta la Nueva España, su valor ascendería a 8,000 maravedís por tonelada mas 200 maravedís por averías²².

¹⁹ HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation...* Londres: The Hakluyt Society Extra Series, John MacLehose & Sons, Vol. IX, [1598-1600], 1903-5, p. 350.

²⁰ CONNELL-SMITH, G. *Op. cit.* p. 71.

²¹ Como el fallido viaje de John Rastell de 1517, el de John Rut a Santo Domingo en 1527 y el de Richard Hore a Terranova en 1536.

²² Archivo de Protocolos de Sevilla. «Oficio V, 1525, Libro IV, f. 344v». Citado por CONNELL-SMITH, *Op. cit.*, p. 73.

Robert Thorne tenía un agente comercial viviendo en Santo Domingo alrededor de 1526, su nombre era Thomas Tison y también era factor para los negocios de Roger Barlow en *las Indias*. El cronista Richard Hakluyt, ignorando los tratados comerciales de fines del XV y principios del XVI²³ entre España e Inglaterra, pensaba, a la vez que aplaudía, que Tison y los Thorne habían comerciado de manera ilegal en el Caribe, escribió en sus *Principal Navigations*:

«Apareció una nota...escrita en 1526 ...que antes de ese año, un inglés un Thomas Tison, había encontrado camino hacia las Indias y ahí residía. A él, el mencionado Master Nicolas Thorne envió armadura y otras mercancías especificadas en la carta mencionada. Este Thomas Tison, (hasta donde yo puedo conjeturar), parece haber sido un agente secreto al servicio de Master Thorne y de otros mercaderes ingleses en aquellos remotos lugares; por lo cual es probable que algunos de nuestros mercaderes tuvieran algún tipo de comercio con las Indias Occidentales desde en aquella época tan remota y aún antes: Tampoco veo razón alguna por la cual los españoles nos excluyen de ese tipo de tráfico hasta el día de hoy»²⁴.

Junto con Thomas Tison, otros ingleses de los que se tiene registro de haber comerciado y vivido en La Española durante 1520-30 fueron Nicholas Arnotte y John Martin. Pero no solamente los agentes comerciales se desplazaron y reconocieron la región caribeña durante esos años. Robert Thorne y Roger Barlow, persuadieron insistentemente a Enrique VIII a impulsar los viajes de reconocimiento del Continente Americano por parte de Inglaterra. Ambos mercaderes y visionarios eran amigos de Sebastián Caboto quien en 1516 dirigió una expedición a las costas americanas y reconoció la región circuncaribeña con todo detalle. Hakluyt reseña ese viaje en sus *Navigations*²⁵.

²³ Además del Tratado de Medina del Campo de 1489, Fernando de Aragón informó en 1505 a los oficiales de la Casa de Contratación, fundada un par de años antes, que los extranjeros residentes en Sevilla, Cádiz y Jerez (más tarde incluyó a aquellos residentes en Castilla), con propiedades y familia, y que hubieran vivido en el país por espacio de 15 o 20 años, podrían ser considerados como naturalizados para el propósito de comerciar con el *Nuevo Mundo*, bajo la condición que no actuaran como principales, sino como socios de mercaderes españoles y usaran agentes españoles en ultramar. Como vemos con los ejemplos mencionados, los mercaderes ingleses de la *Compañía Andaluza* no siempre cubrían este último requisito, y aunque tenían socios españoles, lograron más bien cohesionar un grupo bastante compacto y solidario de ingleses «españolizados».

²⁴ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, p. 7.

²⁵ «Los principales viajes de la Nación Inglesa a las Islas de Trinidad, Margarita, Dominica, Deseada, Montserrat, Guadalupe, Martinino y todo el resto de las Antillas, así como a San Juan de Puerto Rico, La Española, Jamaica y Cuba y también a Tierra firme, a todo lo largo de la costa y de sus islas. Desde Cumaná y las Caracos hasta el cuello de Dariene y por él al Golfo de San Miguel y la Isla de las Perlas en el Mar del Sur, y de ahí a Cabeza Cautiva, Nombre de Dios y Venta de Cruces, a Porto Belo, Río de Chagre y la Isla de Escudo, a lo largo de la Tierra de Beragua, al Cabo y Golfo de Honduras, a Trujillo, Puerto de Caballos, y todas las demás ciudades, islas y puertos principales que se encuentran en dicho Golfo y tierra dentro más de 30 leguas hacia el Río Dulce que desciende hasta este Golfo. También a la Isla de Cozumel y a Cabo Catoche la ciudad de Campeche y otros lugares de la tierra de Yucatán, y más abajo a san Juan de Ulúa, Veracruz, Río de Pánuco, Río de Palmas y otros dentro de la Bahía de México, y de ahí

En 1526-27 el mercader Robert Thorne financió parcialmente otro viaje comandado por Sebastián Caboto y en él participó su socio y amigo, el geógrafo-mercader Roger Barlow. Esa expedición intentaba encontrar un supuesto pasaje hacia el Pacífico en las costas del noreste americano. Los rumores de la existencia de un río de plata desviaron la excursión hacia las costas sudamericanas internándose la partida en el continente, por el cauce del Río de la Plata.

Robert Thorne y Roger Barlow pasaron a la historia no solamente por haber sido mercaderes de los «pioneros de Bristol», sino porque fueron para su momento dos visionarios y estrategas fuera de serie. Habiendo vivido en la España de Carlos V y tras haber sido testigos del fructífero resultado para España de su presencia en América, consideraron seriamente la necesidad de conquistar nuevas rutas comerciales y nuevas fuentes de riqueza para Inglaterra. Hicieron ingeniosas propuestas a los dos primeros reyes de la dinastía Tódor con referencia a la importancia de lanzarse hacia el oeste en busca de la colonización de nuevos territorios y publicaron sus argumentos apologeticos desde la década de 1520²⁶ con la finalidad de animar al rey Enrique VIII a «*abocarse al negocio del descubrimiento*».

Como ya mencionamos, alrededor de 1527 se formó en Sevilla la llamada *Compañía Andaluza*. Una corporación de mercaderes ingleses habitantes en Andalucía, que mantuvo y extendió el comercio con las islas del Caribe y con la Nueva España hasta la década de 1570. Familias importantes de dicha Compañía como la de los Sweeting, los Chilton y los Field llegaron a mudarse temporal o definitivamente a la Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVI.

La Reforma Anglicana (1534) se tradujo en duras represalias de las autoridades inquisitoriales españolas para con los mercaderes ingleses residentes en Andalucía desde el principio de la década de 1540. Debido a ello, muchos de los mercaderes regresaron a Inglaterra. Otros, según los registros, prefirieron emigrar a la Nueva España.

John Sweeting, fue teniente gobernador de la *Compañía Andaluza*. Taylor afirma que este John Sweeting «*era uno de los mercaderes ingleses que vivían en España en 1538 y pasó parte de su vida en México*»²⁷. No tenemos datos de cuándo y en que lugar de México vivió Sweeting, pero es de suponerse que fue en la Ciudad de México o en sus alrededores y después de la década de 1550. El hijo de John Sweeting y de su esposa española, Robert Sweeting, vivía en Texcoco, México en la década de 1570-80²⁸.

a la Isla de las Tortugas, el Puerto de la Habana, el Cabo de Florida y el Golfo de Bahama yendo camino a casa. Tomando, saqueando, secuestrando o quemando la mayoría de las ciudades principales y poblaciones en las costas de Tierra Firme, Nueva España y todas las islas mencionadas...» HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, pp. 1-2.

²⁶ El *Treatise of the Northern Passage* de THORNE de 1527 y la *Breve Summa Geographica* de BARLOW de los años 1540s.

²⁷ TAYLOR, E.G.R. *Op. cit.*, p. 75n.

²⁸ Cuando los *desembarcados* en Pánuco por John Hawkins (*Vide infra*) fueron aprehendidos por la Inquisición Novohispana, Robert Sweeting fue solicitado por las autoridades inquisitoriales de México para actuar como intérprete de los presos ingleses, a quienes Sweeting, trataba de ayudar.

Otro de los principales mercaderes de la *Compañía Andaluza* fue John Field, quien durante los años 1530 a 1550 vivía en Sevilla, gozando de una situación económica y po-lítica privilegiada. Brindó su apoyo a los mercaderes ingleses que tuvieron problemas con la Inquisición durante las persecuciones que sucedieron al grupo mercantil en Andalucía después de la reforma Anglicana. Durante la época de la sucesión de Carlos V por Felipe II, John Field dejó España y se mudó —con su familia y con el joven mercader Robert Tomson— a vivir a la Nueva España, probablemente en busca de nuevos mercados y de una situación política menos tensa. Murió al mes de haber llegado a la Nueva España, por haber sido infectado de p•Paludismo.

Robert Tomson, el joven mercader que en 1553 había viajado de Bristol a España y se había alojado en la casa de John Field, en Sevilla, nos refiere la atracción que causaban las flotas provenientes de las *Indias*, cuando las veían entrar por el Guadalquivir cargadas de lujosos productos americanos:

«... habiendo visto las flotas que llegaban de las Indias a aquella ciudad (Sevilla), con tan grandes cantidades de oro, plata, perlas, piedras preciosas, azúcar, cueros, gengibre y otras valiosas mercancías, se determinó (Tomson) a buscar modo y ocasión de pasar a aquél rico país de donde venía tan grande cantidad de artículos preciosos»²⁹.

Robert Tomson se fue a Nueva España con John Field, pero al morir este súbitamente, sus expectativas de triunfar como comerciante en el *Nuevo Mundo* se desvanecieron. Tomson entró a trabajar como empleado en la casa de un encomendero de la Ciudad de México: Gonzalo de Cerezo. Un día, en esa casa se desató una polémica sobre asuntos doctrinales del anglicanismo. Al expresar sus creencias, Tomson fue aprehendido por las autoridades eclesiásticas y a pesar de que no se había establecido aún la Inquisición de manera formal en el territorio novohispano, a Tomson se le hizo el primer *auto de fe* junto con el italiano Agustín Boacio. En la narración que cedió a Richard Hakluyt sobre su experiencia novohispana, Tomson contaba que después de cumplir su sentencia en Sevilla, «*tuvo la buena suerte*» de casarse en esa ciudad con la rica heredera de un indiano que había muerto en su trayecto de México a España. Testificaba que esto le había redituado mucho más de lo que él hubiera podido ganar y ahorrar como comerciante.

Además de la experiencia de Tomson, los testimonios de otros tres mercaderes ingleses que viajaron a la Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVI, están registrados en las *Principal Navigations* de Hakluyt: la de Roger Bodenham, la de Henry Hawks y la de John Chilton.

Wallis dice que Roger Bodenham y Henry Hawks eran, para los 1560, de los mercaderes anglo-españoles más notables³⁰. Otras fuentes nos dicen que Bodenham y su

²⁹ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, pp. 339-40. GARCÍA ICAZBALCETA, J. *Relación de varios ingleses en la Ciudad de México y otros lugares de la Nueva España*. Madrid: José Porrúa Turanzas, 1963, p. 10.

³⁰ WALLIS, H. «The pacific». En: *The Hakluyt Handbook*, 2 vols, Second Series, Londres: The Hakluyt Society, 1974, p. 224.

hijo fueron espías ingleses en España³¹. El escrito de Bodenham para Hakluyt es muy escueto, mientras que el de Hawks exagera las riquezas y ventajas del comercio con Filipinas y da alguna información sobre la llegada y partida del *Galeón de Manila* desde Nueva España³².

El cuarto mercader que encontramos en la obra de Hakluyt, vivió en la Nueva España durante más de dieciocho años. Se trata de John Chilton, hermano de Leonard Chilton, el yerno de John Sweeting³³. Este personaje viajó, durante su larga estancia en México, por todo lo ancho y largo del territorio novohispano, antillano, centroamericano, llegando incluso hasta el Perú³⁴.

Los escritos de los cuatro mercaderes ingleses cuyos testimonios revisamos, persuaden sutilmente a los lectores de las grandes ventajas que tendría Inglaterra en el supuesto caso de que existiera un comercio libre entre ese país y la Nueva España, o en el caso de que Inglaterra pudiera, como España, explotar los recursos del territorio novohispano. Además de reforzar el nacionalismo al introducirse sutilmente en el debate político-ideológico entre España y la Gran Bretaña, los reportes de los comerciantes mencionados, transcribieron argumentos que animaron a la nación inglesa a la competencia mercantil en América en contra del monopolio español.

Muchos de los mercaderes anglo-españoles que habían gozado de grandes privilegios en España durante el período de los primeros Tódor y que habían logrado pasar y comerciar en el Nuevo Mundo, fueron quienes después de verse despojados de sus derechos de comerciar y ser las primeras víctimas de la Inquisición española, se volcaron a los mares americanos, apoyando incursiones y actuando como piratas contra España.

Los piratas

En 1563 se conocían cerca de cuatrocientos piratas que atacaban a los barcos españoles. Decían los ingleses que la fuerza del rey de España residía en su tesoro y que éste podía ser atacado de manera más efectiva en «*la niña de los ojos*» del rey Felipe, en el *Nuevo Mundo*.

Entre los piratas ingleses que llegaron a Nueva España durante el XVI, sobresalen Francis Drake, John Hawkins y Thomas Cavendish. Estos, supieron sacar provecho de sus viajes a la región circuncaribeña³⁵ y a la costa occidental sudamericana, centroamericana y novohispana durante el siglo XVI y los dos primeros, se convertirían en héroes nacionales que animarían y convocarían a los particulares a respaldar a la Marina Real inglesa durante el proyecto de invasión española a Inglaterra en 1588:

³¹ TAYLOR, E.G.R. *Op. cit.*, pp. 9-10 y 72-74, HEIR, P.E.H. «Morocco, the Saharan Coast and the Neighbouring Atlantic Islands». En: *The Hakluyt Handbook, Op.cit.*, Vol. I, pp. 194-195.

³² HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, pp. 56 y 67.

³³ *Cf. supra.*

³⁴ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, p. 364.

³⁵ Incluyendo el Golfo de México.

«En febrero de 1559 (...) (la reina Isabel I) poseía veintidós embarcaciones efectivas de cien toneladas y más. En marzo de 1603 tenía veintinueve, de modo que prácticamente hizo poco más que reemplazar aquellas que habían sido gastadas por el paso del tiempo, pues sola-mente dos se habían perdido en batalla». (...) «Veintinueve naves no forman una gran ma-rina, pero cuando La Armada llegó, ciento treinta embarcaciones estaban esperándola en los angostos mares»³⁶.

Durante la regencia de Felipe II, el interés inglés por América se tradujo en acciones concretas: Viajes, exploraciones y un entramado de relaciones entre dueños de embarcaciones, políticos, cronistas, y marinos, acumulando y difundiendo conocimientos sobre navegación.

Entre los políticos más notables del reinado de Isabel I debe mencionarse a Sir Francis Walsingham, Secretario de la Reina, quien vivía con austeridad, procuraba la expansión ultramarina de Inglaterra y según Ortega y Medina, era un «*declarado protestante de izquierda*» y un «*protector de la nueva generación mercantil y marinera*»³⁷.

Entre los viajes ingleses a la hispanoamérica de Felipe II, sobresalen los de Drake y Hawkins, pues no solamente burlaban y amenazaban la hegemonía española en la región, sino que mediante el conocimiento geográfico de la zona y la obtención de información sobre las temporadas, rutas y puertos de mayor actividad en la misma, integraron un cuerpo de conocimientos, que después de ser recogido y publicado en Inglaterra, fue de gran utilidad para las acciones sucesivas de los particulares ingleses en la región durante el siglo XVII.

Los viajes de John Hawkins a las Indias Occidentales

Para mediados del XVI, John Hawkins había viajado varias veces a las Canarias, tenía conocidos cercanos entre los ingleses que traficaban en las costas de Africa occidental y estaba informado sobre el tráfico en las Indias Occidentales; sabía que en las plantaciones antillanas existía una gran demanda de mano de obra por parte de los ricos colonos españoles en esas islas, estaban dispuestos a disimular el cumplimiento de las estrictas políticas comerciales de Felipe II, comprando esclavos de cualquier tratante, aunque fuera el caso de ilegales extranjeros que, con sus prácticas evadían el pago de impuestos e infringían las leyes impuestas por la Corona Española.

El comercio «ilícito» de esclavos africanos hacia las Indias Occidentales, que los portugueses llevaban a cabo, y que Hawkins decidió imitar en su propia versión, era considerado como tal por parte de España, no sólo porque estos tratantes no tenían licencia para traficar en las colonias hispanas, sino porque se cobraba, a quienes gozaban de ella, un impuesto de 30 ducados por esclavo vendido³⁸.

³⁶ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. XII, p. 44.

³⁷ ORTEGA Y MEDINA, J.A. *El Conflicto Anglo-Español por el Dominio Océánico, siglos XVI y XVII*. México: UNAM, 1981, p. 46.

³⁸ Debido a ese alto gravamen, a los españoles concesionarios del tráfico de esclavos hacia las Antillas, no les resultaba particularmente redituable el ejercer con diligencia su monopolio.

Raleigh³⁹ afirmaba que John Hawkins mostró a los comerciantes ingleses, los cuales habían estado activos durante los primeros años del XVI, que las armas podían ayudar notablemente a la expansión comercial. A fines de la década de los cincuenta, Hawkins ya planeaba emprender ese tipo de comercio. Cerca de 1559, se mudó a Londres. Allí se casó con la hija del tesorero de la Marina, obteniendo el apoyo económico de un sindicato de comerciantes del que su suegro formaba parte, para llevar a cabo el primer viaje inglés de tráfico de esclavos africanos al Caribe.

El primer viaje de Hawkins al Caribe en 1562

El registro del primer viaje de John Hawkins a las Indias Occidentales fue escrito por el mismo navegante y años después, publicado por Richard Hakluyt. Hawkins menciona en su escrito que estando en Canarias, se enteró de que los africanos eran para esos días una «*muy buena mercancía*» en La Española y que una gran cantidad de ellos «*podía ser obtenida fácilmente en la costa de Guinea*»⁴⁰.

Por sus relaciones, Hawkins obtuvo, el patrocinio de una asociación de comerciantes londinenses, a quienes «*les gustaron tanto sus intenciones*» que contribuyeron y proveyeron para preparar tres embarcaciones para el viaje: *Salomon* con capacidad de 120 toneladas, en la que Hawkins viajó capitaneando la expedición, el *Swallow* de 100 toneladas, y la barca *Jonas* de 40 toneladas. Esta primera empresa inglesa de tráfico ultramarino de esclavos, era una prueba de cuyos resultados dependería la realización de futuros y mayores proyectos similares.

En octubre de 1562 Hawkins zarpó de la costa inglesa con 100 hombres. Después de pasar por Tenerife y Sierra Leona, hizo tierra en la costa de Guinea donde por cerca de cinco meses, «*tomó posesión, en parte por la espada y en parte por otros medios*»⁴¹ de 300 africanos a los que redujo a la esclavitud. En marzo de 1563⁴², la expedición cruzó el Atlántico con su carga humana y algunas manufacturas. Pasaron por Isabela y Puerto de Plata, haciendo algunas ventas. En Monte Christi, al norte de la Española Hawkins vendió a los africanos sin oposición de parte de los españoles. Obtuvo por ellos pieles, jengibre de China, azúcar y perlas. El viaje fue considerado un éxito.

El segundo viaje de John Hawkins al Caribe: 1564-1565

Después del viaje de Hawkins de 1562, Felipe II envió órdenes a los asentamientos caribeños para que no se permitiera en el territorio comerciar con embarcación inglesa

³⁹ El historiador de fines del siglo XIX, homónimo del navegante-historiador del siglo XVI. RALEIGH, Walter. «The English Voyages of the Sixteenth Century». Epílogo a la edición de 1903-1905 de HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. XII, p. 47.

⁴⁰ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, pp. 7-74.

⁴¹ *Ibíd.*

⁴² Con la ayuda de un piloto español llamado Juan Martínez de Cádiz y con cartas de recomendación de Pedro de Ponte, comerciante portugués que tenía amigos en La Española.

alguna. Pero, tras las considerables ganancias y experiencia que obtuvo de su primer viaje, Hawkins decidió hacer un segundo, para el cual solicitó a la reina Isabel I una embarcación de la Marina Real. Este viaje se inició el 18 de octubre de 1564, Hawkins zarpaba con cuatro embarcaciones: el *Jesus of Lubeck*, de la reina, cuya capacidad era de 700 toneladas, el *Salomon*, con capacidad de 140 toneladas, el *Tiger* que era una barca de 50 toneladas, y el *Swallow*, de 30 toneladas⁴³.

Los mercaderes ingleses procuraban incluir en sus flotas alguna de las embarcaciones reales, para persuadir así a los colonos, que lleven a cabo sus transacciones mediante el relativo poder que aquellas embarcaciones les conferían. Los reyes ingleses por su parte, compartían con los navegantes las ganancias que pudieran resultar de la expedición. Se dice que: «*Isabel incrementó la escala de esta política cuando ascendió al trono, sus naves, una a una, contribuyeron en muchas de estas aventuras*»⁴⁴.

La narración del segundo viaje de Hawkins al Caribe, cuenta de los tres meses que permaneció con su flota entre Tenerife, Guinea, Cabo Blanco y Sierra Leona, asaltando poblados africanos para hacerse de prisioneros y venderlos como esclavos en el Caribe. Después de cruzar el Atlántico, llegaron a Dominica donde vivía un grupo de caníbales. Luego visitaron la Isla Margarita, y llegaron a Santa Fé para abastecerse de agua. Allí conocieron a los primeros indígenas de *Tierra Firme*, de quienes el narrador hace una descripción. Conocieron las tortillas de maíz y las papas, a las que Sparke se refería como «*las más deliciosas raíces que podían ser comidas*»⁴⁵. En Borburata, los colonos procuraron seguir las órdenes de no comerciar con los ingleses, pero después de algunos días de espera, Hawkins los convenció que compraran aquellos esclavos que estaban débiles, enfermos y por tanto, más baratos. Después de su partida se detuvieron en Río de la Hacha tras de lo cual, atacaron, desde lejos, a Jamaica y a Cuba. En su camino hacia Inglaterra pasaron por el Fuerte Carolina, en Florida, para visitar al Hugonote francés René Laudonnière, a quien los ingleses apoyaban.

El viaje de Lovell y Drake al Caribe, por encargo de John Hawkins: 1566.

El saldo del segundo viaje de Hawkins había sido favorable también. Este volvió con grandes réditos para él y para quienes le habían financiado por lo que se animaban futuras visitas a la región caribeña. Desde el regreso de Hawkins a Londres, Diego Guzmán de Silva, embajador español en Inglaterra⁴⁶ investigó diligentemente sobre el

⁴³ Debió haber sido una embarcación diferente al *Swallow* que Hawkins llevó consigo durante el viaje de 1562, ya que aquella tenía una capacidad de 100 toneladas, mientras esta otra, sólo de 30. Cf. HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, pp. 7 y 9.

⁴⁴ KEMP, Peter y Richard ORMON. *The Great Age of Sail*. Oxford: Phaidon, 1986, p. 19.

⁴⁵ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X., p. 27.

⁴⁶ Guzmán de Silva reemplazó a Alvarez de Cuadra. Ha sido calificado como «*el mejor embajador enviado por España a la corte Isabelina*». WILLIAMSON, J.A. *Sir John Hawkins*. Oxford: Clarendon Press, 1927, p. 98.

recién concluido viaje, cuáles habían sido las ganancias y quiénes fueron los socios del traficante. Supo que éste tenía, incluso, una lista de los colonos de Santo Domingo que le solicitaban un nuevo cargamento de esclavos; consciente de las intenciones del inglés de volver a las Antillas, presionó a Isabel I para que Hawkins compareciera ante él y se comprometiera a no realizar el viaje que preparaba. Debido a las presiones diplomáticas de Guzmán de Silva, Hawkins no pudo zarpar personalmente al Caribe en ese año, pero envió en su lugar al Capitán John Lovell para cumplir el encargo. Acompañando a Lovell, iba Francis Drake, entonces de 24 años, quien realizaba su primer viaje al Caribe.

El resultado de este viaje fue poco provechoso para Hawkins, Lovell y Drake, porque el gobernador español de Río de la Hacha tomó a los esclavos, rehusándose a pagar por ellos. Esta experiencia de Drake en el Caribe, así como lo ocurrido en Veracruz durante su siguiente viaje a la región en compañía de Hawkins, inspiró en Drake una profunda animadversión hacia «*el rey de España y su virrey*»⁴⁷. En las subsecuentes actividades del corsario en contra de España, encontramos como una constante, las afirmaciones hispanofóbicas y vengadoras hacia aquello que él interpretaba como *traición*.

El tercer y dificultoso viaje de John Hawkins al Caribe: 1567-1569

El tercer viaje de John Hawkins al Caribe, ha sido registrado en la historiografía inglesa como un *difícil* evento que marcó la vida y carrera, tanto de Hawkins, como de Drake, y deterioró considerablemente las relaciones anglo-españolas. Ese tercer viaje de tráfico de esclavos hacia las *Indias Occidentales* se inició en Plymouth en octubre de 1567. Hawkins era el capitán de la expedición de seis navíos, una de ellas, la *Judith*, comandada por Francis Drake. La Reina Isabel había prestado dos embarcaciones en esa ocasión: el *Jesus of Lubeck* y el *Minion*, apoyando así la actividad de Hawkins y esperando participar en las ganancias del viaje. La nave capitana de la expedición era el *Jesus*, al mando del propio Hawkins. Este tercer viaje resultó el más difícil de los que había realizado. La captura de los nativos africanos no fue tan simple como en otros años y su venta en las Indias Occidentales tampoco fue tarea fácil. Los puertos de la región habían sido advertidos de su presencia y se hallaban protegidos. La ciudad de Río de la Hacha estaba recién amurallada y pertrechada con cien arcabuces, pero lograron vender a los esclavos a compradores que se acercaron en secreto durante la noche a las embarcaciones inglesas. Drake asaltó un bote que venía de Santo Domingo transportando el correo. Tanto en la toma de la ciudad como en el asalto del bote, Hawkins y Drake se refirieron al evento ocurrido el año anterior entre el gobernador de aquella ciudad y el Capitán Lovell. Pensaban vender el resto de los esclavos en Cartagena, pero eso no fue posible porque según Hawkins «*el gobernador era tan recto*» que no accedió a comerciar con los ingleses. No podían

⁴⁷ Refiriéndose a Felipe II y a Martín Enríquez de Almansa, 4º Virrey de la Nueva España. (Cf. *infra*).

entretenerse más en el Caribe, porque sabían que entre agosto y septiembre eran comunes las tormentas tropicales en la región del Golfo de México. Por esa razón no desembarcaron en Cartagena, sino que acercando el *Minion* a la costa, dispararon contra la ciudad y contra el castillo. En otros puntos de la costa centroamericana forzaron el comercio. Hawkins escribió:

«...como nuestro comercio estaba casi terminado, no pensamos conveniente el aventurar otro desembarco o el perder más tiempo, sino más bien partir de ahí en paz el 24 de julio, esperando escapar a tiempo de sus tormentas que empiezan a ocurrir poco después, y a las cuales ellos llaman huracanes (furricanos sic)»⁴⁸.

Ya era tarde. El día 12 de agosto, cuando pasaban por la costa occidental de Cuba, camino a Florida, fueron sacudidos por una tormenta que duró alrededor de cuatro días y azotó particularmente al *Jesus of Lubeck*. En un último intento por salvar la nave de la reina, buscaron la costa de Florida, pero no encontraron ningún puerto natural. Fue entonces cuando Hawkins decidió tomar por refugio el puerto mexicano del Atlántico occidental: San Juan de Ulúa.

La presencia de la flota de Hawkins en San Juan de Ulúa fue un punto de quiebre en las relaciones políticas anglo-españolas del siglo XVI y en la historia naval de Inglaterra, debido a los eventos que se desencadenaron de ella.

La entrada de Hawkins en el puerto de Veracruz se dio, casualmente, sólo un día antes de la llegada de la *Flota de Indias* conduciendo a México al IV Virrey de la Nueva España, Martín Enríquez de Almansa. Al llegar a Veracruz, la flota del Virrey Enríquez, sorprendida por la presencia de Hawkins, tuvo que aceptar las condiciones de éste para poder entrar al puerto: que se intercambiaran rehenes entre las personas importantes de ambas tripulaciones para asegurar que se le respetaría la vida a él y a su tripulación; asimismo, que se le concedería reparar sus barcos, aprovisionarse y regresar a Inglaterra sin daño a sus personas ni a sus embarcaciones. El virrey Enríquez, se encontraba ante su primera decisión política en su nuevo puesto como segundo de Felipe II en México. Para él, los ingleses no eran sino piratas⁴⁹, de modo que con sus capitanes, ideó un plan contra ellos: pretenderían aceptar las condiciones de Hawkins, enviarían rehenes disfrazados de personas importantes y al sexto día de haber entrado al puerto, los barcos españoles abrirían fuego contra los ingleses. El plan se llevó a cabo, tomando a los ingleses por sorpresa. Muchos se encontraban fuera de los barcos, dispersos en la isla o en el continente. Los españoles destruyeron y quemaron las embarcaciones inglesas. Solamente se salvaron dos naves: El *Judith*, comandado por Drake, y el *Minion*, cuyo capitán logró rescatar a Hawkins. Drake huyó sin esperar a nadie. El *Minion*, sumamente sobrecargado, huyó también hacia el norte del Golfo de México. La falta de alimentos y espacio en las embarcaciones inglesas, decidió a Hawkins a desembarcar a la mitad de la tripulación, a *los menos importantes*, según el decir de uno de ellos, en el noreste novohispano, cerca de Pánuco⁵⁰.

⁴⁸ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, p. 67.

⁴⁹ RALEIGH, Walter. *Op. cit.*, Vol. XII, p. 50.

⁵⁰ Un número de 114 personas según las crónicas de los sobrevivientes. (Cf. *infra*).

La huida de Drake hacia Inglaterra después de la batalla en San Juan de Ulúa, se dio un día antes que la salida de Hawkins⁵¹. El hecho de que Drake no haya esperado a los demás en su fuga, fue mencionado por John Hawkins y por Miles Philips en sus testimonios de aquél viaje. Hawkins escribió:

«La mayor parte de los hombres que quedaron con vida en el *Jesus*, se apresuraron a seguir al *Minion* en un pequeño bote, el resto, los que no cupieron en el bote, se vieron forzados a sufrir la misericordia de los españoles (la cual, me temo, fue muy poca) así que escapamos sólo con el *Minion* y la *Judith* la cual, esa misma noche nos abandonó en nuestra gran miseria»⁵².

Después de San Juan de Ulúa, Drake fue el primero de la expedición en regresar a Inglaterra. Tardó más de tres meses en llegar. Tras la prolongada ausencia del *Minion* y a instancias de William Hawkins, hermano mayor de John Hawkins⁵³, entonces gobernador de Plymouth, Francis Drake fue enviado a narrar lo ocurrido en Nueva España a Sir William Cecil, secretario de Isabel I. Probablemente ese fue el primer contacto de Drake con la corte isabelina⁵⁴.

La batalla de San Juan de Ulúa fue un suceso sumamente importante que agudizó las tensiones en las relaciones entre Isabel I y Felipe II. Estuvo presente en los argumentos de Drake durante sus constantes incursiones en el Caribe, en el Pacífico iberoamericano y en otros territorios de España. Esa batalla fue un incentivo que llevó a Hawkins a remodelar y modernizar las embarcaciones y la navegación isabelina⁵⁵.

En la memoria de Drake, el episodio de San Juan de Ulúa dejó una marca indeleble, en todas sus correrías posteriores contra España, haría alusión a ese evento. A los dos años de San Juan de Ulúa y durante tres años consecutivos (1570, 1571 y 1572)

⁵¹ GOSSE, Philip. *Sir John Hawkins*. Londres: John Lane, The Bodley Head Ltd., 1930, p. vi.

⁵² HAWKINS, John, «The voyage made by M. John Hawkins Esquire, and afterward knight, Captaine of the *Jesus* of Lubeck, one of her Majesties shippes, and Generall of the *Salomon*, and other two barkes going in his companie, to the coast of Guinea, and the Indies of Nova Hispania, begun in Anno Domini 1564». En: HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, p. 72.

⁵³ PHILIPS, Miles. *Op. cit.* p. 433.

⁵⁴ THE BRITISH LIBRARY. *Sir Francis Drake*. Londres: The British Library, British Museum Publications Ltd., 1977, p. 32.

⁵⁵ Después de 1568, John Hawkins realizó un nuevo diseño en las embarcaciones inglesas, la mayoría de ellas, de propietarios privados. En el Golfo de México, Hawkins se percató de que el *Jesus* no había podido seguirle el paso a las embarcaciones de su flota que eran más pequeñas, a causa de que tenía una proa, muy grande, presentando un área mayor al viento, lo que la frenaba empujándola en dirección contraria a los vientos dominantes. Esta gran proa, también la hacía más lenta durante las calmas. Como solución, Hawkins planeó acortar la altura de las partes laterales de las embarcaciones, de manera que éstas descansaran de manera más cercana al agua, removió la proa y la reemplazó por una estructura más baja. También acortó la popa y substituyó el timón cuadrado por el redondo tradicional y aumentó la longitud de línea de radio. El nuevo diseño de la embarcación resultó más veloz, más fácil de maniobrar por el timonel, capaz de aprovechar mejor el viento y más rápido durante las calmas. Este nuevo modelo influyó en la construcción de naves en Europa a finales del siglo XVI y se propagó por Holanda durante la última década del siglo.

Drake visitó el Caribe «*buscando información, observando costas y puertos, capturando españoles e interrogándolos acerca de los asentamientos y guarniciones hispanas en América y en particular sobre Nombre de Dios, en Panamá*»⁵⁶. El objetivo de todo esto —decía Drake— era el de «*obtener algunas compensaciones de sus pérdidas en San Juan de Ullúa*»⁵⁷. En los viajes de 1570 y 1571 adquirió «*tan cierta noticia como creyó necesario acerca de los lugares que le interesaban*»⁵⁸, de modo que decidió hacer el viaje de 1572. Zarpó de Plymouth hacia Nombre de Dios con sus hermanos John y Joseph y con John Oxenham. Su plan: atacar el almacén donde los españoles guardaban el cargamento de piedras preciosas y oro proveniente del Perú. Sus hermanos no regresarían más a Inglaterra. John murió ese mismo año en América del sur. Joseph correría la misma suerte al año siguiente. Pero Francis Drake, regresó a Plymouth muy enriquecido un domingo de agosto de 1573. Para entonces el navegante ya gozaba de fama en Plymouth. Se dice que al correrse la voz de su llegada al puerto, entre los feligreses que se encontraban reunidos en la iglesia hubo tal deseo de verlo, que muy pocos, si es que alguno, permaneció en el templo atendiendo al predicador⁵⁹.

Para entonces, Isabel I procuraba tener buenas relaciones con Felipe II, de manera que envió a Drake a Irlanda por cuatro años. Drake conoció durante esos años a Thomas Doughty, quien lo acompañaría en su próximo y «famoso» viaje de circunnavegación.

El viaje de circunnavegación de Francis Drake y sus posteriores viajes al Caribe

El viaje de circunnavegación de Drake marcó un punto de quiebre en la historia de la navegación inglesa. En 1577 Francis Drake zarpó de Plymouth con una flota constituida por el *Pelican*, de 100 toneladas, embarcación que después de pasar por el Estrecho de Magallanes fue rebautizada por Drake como la *Golden Hind*, el *Elizabeth*, dos barcos menores, un bote, alrededor de 150 hombres y el patrocinio secreto de la Reina Isabel I.

Entre los resultados más notables del viaje de Drake de 1577-1580, está el cambio de la política oficial de Isabel I de Inglaterra quien hasta entonces había dado su apoyo velado a algunos *privateers* que viajaron hacia hispanoamérica y de manera particular a Drake y a Hawkins cuyo destino era generalmente el Caribe. A partir del «exitoso» viaje de circunnavegación de Drake, además de reconocer y celebrar públicamente al marino nombrándolo caballero, respaldaría y apoyaría a los navegantes «irregulares» británicos de manera explícita y abierta.

⁵⁶ *Ibíd.*

⁵⁷ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, pp. xi-xii.

⁵⁸ *Ibidem.*

⁵⁹ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. X, p. xii.

Durante 1585 y 1586, el nuevo *Sir* encabezó otra expedición a las *Indias Occidentales* atacando Santo Domingo, Puerto Rico y Cartagena y devastando el fuerte español de San Agustín al norte de Florida. En julio de 1586, Drake volvió a Inglaterra y fue puesto a cargo de las embarcaciones en Plymouth. En abril de 1587 fue a España con la comisión de evitar un temido ataque invasor de parte de Felipe II hacia Inglaterra. Drake tomó el Castillo de Sagres, Cabo San Vicente en Azores, capturó una gran carraca portuguesa que llegaba de la India y en junio del mismo año, regresó a Inglaterra.

Durante la batalla que se derivó del proyecto de invasión de las costas inglesas por la *Armada Invencible* de Felipe II, y que concluyó con la derrota de la misma en el canal de la Mancha en 1588, Francis Drake y John Hawkins jugaron un papel pro-tagónico, organizando la estrategia de Inglaterra en la batalla. Conocían las embarcaciones españolas. Habían hecho más veloces las suyas. Atacarían a distancia a las naves españolas sin darles la oportunidad de seguir su vieja táctica de abordaje. En compañía de Lord Howard de Effingham, Drake «persiguió» a sus enemigos canal arriba hasta que los barcos españoles, pasando por las cercanías de la Isla de Wight, se refugiaron en Calais. Posteriormente los barcos españoles cortaron sus cables y se hicieron al mar abierto hasta que un fuerte viento los arrastró hacia el norte. Muchos de los galeones de la *Armada Invencible* naufragaron en las costas de Escocia y de Irlanda.

El último viaje de Drake y Hawkins

El último viaje de Drake y Hawkins lo realizaron en 1596, casi treinta años después de su primer viaje juntos en aquella memorable y trágica expedición de 1568. Se dirigían otra vez a la cuenca del Caribe. Entre sus propósitos estaba el de llegar a Panamá⁶⁰. Sin embargo, «*la tripulación fue azotada por la fiebre y retrasada por el mal tiempo*»⁶¹. Se desató una epidemia entre la tripulación y antes de llegar a las Antillas, murió John Hawkins, a los 64 años, en el Atlántico americano. Días después falleció Drake, cerca de las costas de Porto Belo, a los 53 años, víctima de disentería y causando consternación entre la tripulación⁶².

Durante este último viaje de Drake y Hawkins, se hizo un «diario de navegaciones» en el que alguien —al parecer Drake— hizo registrar por un pintor todos los principales puntos costeros de la travesía. El resultado fue un cuaderno de 22 folios⁶³. Los dibujos y perfiles costeros y los textos descriptivos de este documento incluyen notas precisas

⁶⁰ Algunas fuentes dicen que buscaban la manera de obtener el rescate de Richard, el único hijo de John Hawkins quien estaba preso por la Inquisición en el Perú.

⁶¹ *The English Hero: or Sir Francis Drake Reviv'd, Being a full account of the Dangerous Voyages, Admirable Adventures, Notable Discoveries and Magnanimous Achievements of that valiant and Renowned Commander... Recommended to the Imitation of all Heroick Spirits. By R. B. The Fourth Edition Inlarged*, Londres, printed for Nath. Crouch, 1695. Citado por: The British Library. *Op. cit.*, p. 124.

⁶² «El 28 de enero de 1596, Drake murió del 'flujo hemorrágico', (disentería) en la Bahía de Nombre de Dios». The British Library. *Op. cit.*, p. 124.

⁶³ Actualmente este documento se preserva en la Biblioteca Nacional de París.

sobre la hidrografía de los lugares visitados y un registro sobre el acceso a los puertos, la ubicación de las corrientes, la profundidad del agua y las características del lecho marino.

Terminó, con Drake y Hawkins la primera generación de marinos ingleses que incursionaron en los mares hispanoamericanos. Fueron estos hombres, junto con Walter Raleigh, los principales navegantes de la época isabelina.

Thomas Cavendish

Richard Hakluyt registra el viaje a las costas novohispanas de otro marino inglés, que puede denominarse y con mayor justicia que en los casos anteriores, pirata.

Thomas Cavendish era un cortesano originario de Suffolk que siendo muy joven había malgastado una fortuna que recién había heredado. Viajó con Sir Richard Grenville en la expedición que Raleigh había planeado para colonizar Virginia. Es mencionado como uno de los *caballeros principales* de la travesía, pero no cumplió con la etapa más difícil de la misión que consistía en pasar el invierno en la colonia. Se dirigió en cambio a las Antillas, a saquear embarcaciones y regresó a Inglaterra el año siguiente. Como no obtuvo muchas ganancias de ese viaje, decidió planear uno más ambicioso, en el que procuraría emular a Francis Drake pasando por el Estrecho de Magallanes y atacando la costa occidental de Hispanoamérica.

Habían pasado casi diez años desde el viaje de Drake. El Estrecho y las costas del Mar del Sur estaban desprotegidas nuevamente. Se había planeado levantar un fuerte que vigilara y evitara el paso de otros extranjeros hacia el Pacífico⁶⁴, pero había sido abandonado a tal punto, que el cronista de la expedición de Cavendish, lo llama *Puerto del Hambre*⁶⁵. Uno de los pocos sobrevivientes del fuerte, *Hernando* según Pretty o *Tomé Hernández* según Spate⁶⁶, fue apresado por Cavendish y fue él mismo quien les ayudó en la dura faena de cruzar el Estrecho.

Después de tocar algunos puntos de la costa sudamericana, pasó por Acajutla, donde oyó decir que para fines del año se esperaba la llegada del Galeón de Manila. A principios de agosto, Cavendish incursionó en el territorio novohispano. Esta etapa del tercer viaje de circunnavegación fue particularmente importante, porque de ella resultó,

⁶⁴ Después de que en 1578 Drake logró pasar por el Estrecho de Magallanes, el Virrey de Perú envió a Pedro Sarmiento de Gamboa rumbo al sur pensando que Drake podría intentar regresar a Inglaterra por el mismo camino por el que había llegado. Se proponían hacer un fuerte en el Estrecho para impedir que otros extranjeros siguieran el ejemplo del navegante inglés. No se sabía aún de la existencia de Cabo de Hornos. Drake por su parte, iba ya camino a su país por vía occidente. Y el fuerte que Gamboa logró levantar en 1584, fue desintegrándose por el abandono en que se dejó a los 400 hombres de la compañía original. El hambre y las enfermedades provocaron que durante el año en que Cavendish pasó por allí, sólo hubiera 23 sobrevivientes, de los cuales uno, Hernando, fue rescatado por el navegante inglés, para que les ayudara a pasar el Estrecho. Al año siguiente, la colonia quedó totalmente despoblada.

⁶⁵ PRETTY, F. En: HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. III, p. 803.

⁶⁶ SPATE, O.H.K. *The Spanish Lake, The Pacific Since Magellan*. Londres: Croom Helm, 1979. Vol. I, p. 280.

en las costas de Baja California, el asalto sin precedentes de un galeón inmenso, cargado hasta sus límites de mercancías provenientes del oriente de Asia. El asalto del galeón *Santa Anna* de 700 toneladas, golpeó la economía novohispana y española durante casi un año⁶⁷. El hecho insólito de la captura del *Santa Anna* y los cuatro meses⁶⁸ que Cavendish y su tripulación permanecieron saqueando, explorando y descansando en la costa occidental de México, hablan elocuentemente del despoblamiento⁶⁹ y del escaso control español de la costa occidental novohispana durante las últimas décadas del siglo XVI. Cavendish regresó a Inglaterra en 1588, poco tiempo después de la victoria inglesa en el Canal de la Mancha⁷⁰.

Los desembarcados

A la mañana siguiente de la batalla de San Juan de Ulúa, después de haber perdido de vista al *Judith*, el *Minion* se encontró con una tripulación de unos doscientos hombres y muy pocas provisiones de agua y alimentos. Después de errar durante varios días por «*aquellos mares desconocidos...*» el hambre los llevó a comer «*gatos, perros, ratas, ratones, pericos y monos*». Entre la tripulación, extremadamente desalentada y debilitada por el hambre, empezaba a cundir el pánico ante la improbabilidad de retornar a Inglaterra en tales circunstancias. El deseo más anhelado era el de encontrar, al norte de Veracruz, habitantes que les asistiesen, proveyéndoles con alimentos y ayuda para reparar la nave. John Hawkins hizo bajar a tierra en la región al norte de Pánuco a la mitad de los sobrevivientes de su tripulación, á 114 hombres.

Existen dos testimonios de los sobrevivientes de los *desembarcados*, quienes escribieron para Hakluyt una reseña de su experiencia en Nueva España después de muchos años de haberla padecido: se trata del escrito de Miles Philips y el de Job Hortop.

La tarde del desembarco, tras recuperarse medianamente de la hinchazón causada por el abuso del agua dulce y de los capulines silvestres que encontraron en tierra, los naufragos se refugiaron a descansar en un cerro donde tuvieron que soportar durante toda esa noche, la lluvia que cayó continua y «*cruelmente*». A la mañana siguiente, decidieron caminar hacia el sur, siguiendo la línea de costa, entre los manglares, pantanos y lagunas costeras del Golfo de México. Se encontraban en un estado de extrema debilidad y ansiaban encontrar algún lugar habitado: «*...que los habitantes fueran cristianos⁷¹ o salvajes, nos era indiferente, con tal de que encontráramos*

⁶⁷ GERHARD, P. *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*. Glendale, California: Arthur H. Clark Co., 1960, 274 pp.

⁶⁸ Equivalentes al 16% del tiempo total de este viaje de Circunnavegación.

⁶⁹ Los asentamientos costeros de la Nueva España fueron despoblados a propósito como una de las políticas virreinales para evitar los ataques o la toma de los pueblos por los piratas.

⁷⁰ Alrededor de 1590 Cavendish quiso regresar al Pacífico. Esta vez les fue imposible pasar el Estrecho de Magallanes, había tormentas muy fuertes. Cavendish amenazó con matar a los miembros de la expedición que desistieran en el intento. La tripulación se amotinó contra Cavendish, quien enloqueció y murió en algún lugar del Atlántico.

algo para sustentar nuestros hambrientos cuerpos»⁷². Se dio entonces el primer encuentro de los ingleses con los habitantes novohispanos. Les tocó en suerte a los ingleses que fueran los verdaderamente «*salvajes*», quienes les dieran el recibimiento, pero fue mucho más benévolo de lo que podría esperarse. Al principio los atacaron, confundiéndolos con sus enemigos «*los españoles de la frontera*»⁷³. Desarmados como iban, los ingleses no tuvieron otra opción que rendirse. Ante esto, descubriendo que no eran españoles y que les pedían clemencia, los chichimecas los dejaron ir «*sin hacerles más daño*»; más aún: les indicaron con señas el camino que debían seguir para llegar a Tampico.

La compañía de ingleses se había dividido en dos grupos. Algunos se fueron hacia el norte y no se supo más de ellos. Entre estos y algunos que habían muerto en los primeros ataques chichimecas, quedaron 78 que emprendieron el camino a Tampico. Después de caminar por espacio de doce días llegaron al río Pánuco. Mientras bebían de aquella agua dulce, aparecieron en la otra ribera, «*muchos españoles a caballo*»⁷⁴, quienes también confundieron a los ingleses, por estar desnudos, y los tomaron por «*sus vecinos enemigos*»⁷⁵, los chichimecas. Después de reconocer que eran europeos, les dieron media tortilla de maíz a cada uno y los enviaron al pueblo, caminando, custodiados de «*muchos indios habitantes del lugar*»⁷⁶. El Alcalde de Tampico les quitó los valores que algunos de ellos tenían y fueron encerrados por cuatro días en una pocilga sin comer. Después de esto, atados de dos, en dos fueron conducidos a pie a la Ciudad de México. No se sabe exactamente cuántos sobrevivieron a esa travesía. Se había corrido la voz en el país de la presencia de este numeroso grupo de extranjeros, de modo que cuando llegaron a la Ciudad de México, la gente se acercaba curiosa para observarlos. Algunos les regalaban comida y dulces. Estuvieron unos días en el hospital y después de eso fueron conducidos a Texcoco⁷⁷ para trabajar en un obraje, donde lo harían con indígenas esclavos. Cuando trabajaban en el obraje, conocieron a Robert Sweeting⁷⁸, pues vivía en esa ciudad.

Después de un tiempo, los ingleses fueron llevados a la Ciudad de México y puestos a disposición de los nobles españoles para tomarlos como empleados. A los españoles les parecía honroso tener a su servicio a otros europeos. Algunos fueron enviados como capataces de los trabajadores indígenas y africanos en las minas de sus señores. Durante los tres o cuatro años en que les duró esta suerte, se enriquecieron a costa de los mineros.

Pero con el año de 1572, llegó a México Don Pedro Moya de Contreras a establecer la Inquisición en el territorio novohispano. Los primeros sospechosos iban a ser *los des-*

⁷¹ Léase «*européos*» en este contexto.

⁷² HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, p. 410.

⁷³ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, p. 411.

⁷⁴ GARCÍA ICAZBALCETA, J. *Op. cit.*, pp. 109-110.

⁷⁵ *Ibidem.*

⁷⁶ *Ibidem.*

⁷⁷ Philips yerra diciendo que Texcoco se encuentra al suroeste de México. Se encuentra al este-noreste.

⁷⁸ *Cf. supra.*

embarcados. No serían juzgados por romper el monopolio comercial de España, ni por evadir impuestos, sino por ser «perros herejes, luteranos, enemigos de Dios»⁷⁹. Se mandó «buscar y traer de todas partes del país» a los ingleses. A la población novohispana se le previno de ayudarles pues «...se dió pregón que so pena de excomunió y confiscaci6n de bienes, nadie osara esconder algúin inglés»⁸⁰. De Zacatecas, de Taxco, de Guanajuato, de San Agustín y de todas las ciudades mineras, fueron aprehendidos y llevados a la Ciudad de México. Allí los encarcelaron. Alrededor de un año y medio duraron los interrogatorios en los que Robert Sweeting actuaba como traductor tratando de usar esa oportunidad para ayudar a los prisioneros. Miles Philips, habla sobre los *Autos de fe* y sobre los veredictos. Como la mayoría de los prisioneros se retractó de sus creencias, los castigos consistieron generalmente en la confiscación de bienes, cárcel y, en ocasiones, galeras. Los más jóvenes tuvieron sentencias bastante suaves. Sin embargo, hubo algunos que no desistieron; Philips narra el «horrible espectáculo» que significó el presenciar las primeras ejecuciones públicas por la Inquisición en el país, en «el quemadero» de San Hipólito.

Los acontecimientos que rodearon la llegada y permanencia de los marinos ingleses desembarcados por Hawkins en el noreste novohispano, tenían como trasfondo un profundo antagonismo ideológico entre las autoridades hispanas y las altas esferas británicas. Un número considerable de los sobrevivientes de Pánuco se quedaron a vivir en Nueva España donde se casaron y asentaron. Su descendencia no ha sido rastreada todavía. Fueron estos marinos quienes sirvieron para abrir los primeros juicios inquisitoriales en la Nueva España, sirviendo de ejemplo para la población mestiza e indígena del país, para que ésta no se atrevería, durante siglos, a optar por la disidencia religiosa de manera abierta.

Las narraciones escritas de Miles Philips y de Job Hortop dejaron en Inglaterra una huella de hispanofobia. La experiencia novohispana de estos marinos, y en particular sus procesos ante la Inquisición, encontraron lectores y transmisores orales en las Islas Británicas, que heredaron la información y el resentimiento por generaciones, exagerando, deformando y reforzando, en el pueblo inglés, una actitud hostil hacia España.

Consideraciones finales

Los primeros ingleses en la Nueva España y el Caribe de Carlos V y Felipe II, constituyeron la primera amenaza organizada⁸¹ al monopolio español en el *Nuevo Mundo*⁸², influyeron en el deterioro de la política anglo-española y demostraron la importancia estratégica que la zona tenía desde el primer siglo de colonización europea en América.

⁷⁹ GARCÍA ICAZBALCETA, J. *Op.cit.*, p. 127.

⁸⁰ HAKLUYT, Richard. *Op. cit.*, Vol. IX, p. 424; GARCÍA ICAZBALCETA, J. *Op. cit.*, p. 122.

⁸¹ En colaboración con los franceses hugonotes.

⁸² Influyendo en la organización espacial del territorio, como en el caso de la desorganización y desarrollo tardío de los asentamientos y regiones costeras de México.

En los estudios de historia regional latinoamericana, la revisión de fuentes inglesas de la época, resulta enriquecedora y sugestiva al mostrarnos una visión diferente a la de los principales protagonistas.

Bibliografía

ARCHIVO DE PROTOCOLOS DE SEVILLA. «Oficio V, 1525, Libro IV, f. 344v». En: CONNELL-SMITH, G. *Forerunners of Drake. A study of English trade with Spain in the early Tudor period*. Londres: Royal Empire Society, Longmans, Green & Co., 1954.

BÁEZ-CAMARGO, G. *Protestantes enjuiciados por la Inquisición en Iberoamérica*. Colección Documentos, México: Casa Unida de Publicaciones, 1960.

BARLOW. *Breve Summa Geographica*. 1540.

BRADLEY, P. *Navegantes Británicos*. Madrid: Mapfre, 1992.

CONNELL-SMITH, G. *Forerunners of Drake. A study of English trade with Spain in the early Tudor period*. Londres: Royal Empire Society, Longmans, Green & Co., 1954.

CORBETT, J. *Drake and the Tudor*. Londres: Navy, Vol. I, 1898.

DE ITA, Lourdes. *Viajeros Isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica e Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.

GARCÍA ICAZBALCETA, J. *Relación de varios ingleses en la Ciudad de México y otros lugares de la Nueva España*. Madrid: José Porrúa Turanzas, 1963.

GERHARD, P. *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*. Glendale, California: Arthur H. Clark Co., 1960, 274 pp.

GOSSE, Philip. *Sir John Hawkins*. Londres: John Lane, The Bodley Head Ltd., 1930, 290 pp.

HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffics, and Discoveries of the English Nation*. Londres: The Hakluyt Society Extra Series, John MacLehose & Sons, Vol. IX, [1598-1600], 1903-5.

HAWKINS, John, «The voyage made by M. John Hawkins Esquire, and afterward knight, Captaine of the Jesus of Lubeck, one of her Majesties shippes, and Generall of the Salomon, and other two barkes going in his companie, to the coast of Guinea, and the Indies of Nova Hispania, begun in Anno Domini 1564». En: HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffics, and Discoveries of the English Nation*. Londres: The Hakluyt Society Extra Series, John MacLehose & Sons, Vol. X, [1598-1600], 1903-5.

HEIR, P.E.H. «Morocco, the Saharan Coast and the Neighbouring Atlantic Islands». En: *The Hakluyt Handbook*. Second Series, Londres: The Hakluyt Society, Vol. 1, 1974.

KEMP, Peter y Richard ORMON. *The Great Age of Sail*. Oxford: Phaidon, 1986.

MORENO TOSCANO, A. y E. FLORESCANO. *El Sector Externo y la organización espacial y regional de México, 1521-1910*. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, 1977.

ORTEGA Y MEDINA, J.A. *El Conflicto Anglo-Español por el Dominio Oceánico, siglos XVI y XVII*. México: UNAM, 1981.

PARKS, G.B. *Richard Hakluyt and the English Voyages*. American Geographical Society, Special Publication N° 10, New York: 1928.

RALEIGH, Walter. «The English Voyages of the Sixteenth Century». Epílogo a la edición de 1903-1905 de HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffics, and Discoveries of the English Nation*. Londres: The Hakluyt Society Extra Series, John MacLehose & Sons, Vol. XII, [1598-1600], 1903-5.

SPATE, O.H.K. *The Spanish Lake, The Pacific Since Magellan*. Londres: Croom Helm, 1979. Vol. I, 372 pp.

TAYLOR, E.G.R. *The Original Writings and Correspondence of the two Richard Hakluyts*. Londres: The Hakluyt Society Second Series, N° LXXVI, 1935, 210 pp.

THE BRITISH LIBRARY. *Sir Francis Drake*. Londres: The British Library, British Museum Publications Ltd., 1977, 128 pp.

B., R. *The English Hero; or, Sir Francis Drake, reviv'd. Being a full account of the dangerous voyages, admirable adventures, notable discoveries and magnanimous achievements of that valiant and renowned commander... Recommended to the imitation of all heroick spirits*. Nathaniel Crouch Ed., 4ª Edición, Londres, 1695. Citado por: THE BRITISH LIBRARY. *Sir Francis Drake*. Londres: The British Library, British Museum Publications Ltd., 1977, 128 pp.

THORNE. *Treatise of the Northern Passage*. 1527.

TREVELYAN, G.M. *A Shortened History of England*. Londres: Penguin Books, Longmans, Green & Co., [1942] 2nd edition, 1987.

WALLIS, H. «The pacific». En: *The Hakluyt Handbook*, 2 vols., Second Series, Londres: The Hakluyt Society, 1974, 707 pp.

WILLIAMSON, J.A. *Hawkins of Plymouth*. Londres: Adam and Charles Black, 1949.

_____. *Sir John Hawkins*. Oxford: Clarendon Press, 1927, p. 98.