

Los corsarios ingleses y la provisión para el viaje de circunnavegación de Francis Drake, 1577-1580

Rosa María Martínez Pérez

Universidad Autónoma de Querétaro
caminoescolar@gmail.com

Resumen

En la era de los descubrimientos (desde el siglo XV hasta el XVIII) la exploración de ultramar llevó a los marinos europeos más lejos que a los pueblos de otras regiones, al aventurarse sin temor en las desconocidas tierras que se avizoraban más allá del Atlántico. Esto condujo a lo que Fernand Braudel llamó “asimetría”, o “el triunfo de Occidente”. El objetivo de este artículo es mostrar que la provisión de bastimentos para los viajes transoceánicos –emprendidos en la búsqueda de nuevas tierras y la adquisición de bienes–, era tan significativa para el éxito, como lo eran los navíos y las tripulaciones. El viaje de circunnavegación de Francis Drake (1577-1580) sirve como ejemplo, gracias a la confesión de Nuño de Silva, su piloto portugués, realizada en 1579 ante los inquisidores, en México.

Palabras clave: era de las exploraciones, corsarios, piratas, navegación, bastimentos

Abstract

In the age of discovery, from the fifteenth to the eighteenth centuries, overseas exploration took European seamen farther than any other people in the world, as they fearlessly ventured the unknown lands beyond the Atlantic. This leads to what Fernand Braudel called “asymmetry”, or “The triumph of the West”. The objective of this article is to show how victuals for transoceanic journeys –in the quest for new lands and the acquisition of goods– were as important for success as other factors such as the ships and the crew. The circumnavigation voyage of Francis Drake, between 1577 and 1580, is used as an example, through the confession of Nuño de Silva –his Portuguese pilot– before the inquisitors, in Mexico City, in 1579.

Keywords: age of discovery, privateers, pirates, navigation, victuals

Agradecimientos

Este artículo forma parte del proyecto aprobado con la clave FFI-2015-10, bajo el título de “Corsarios ingleses y la provisión para sus viajes: un documento de 1579”, registrado ante la Dirección de Investigación y Posgrado de la Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ). Agradezco a la doctora Cecilia Landa Fonseca, directora de Investigación y Posgrado de la Facultad de Filosofía de la UAQ, su invaluable apoyo para dar comienzo a este proyecto de investigación, y a mis estudiantes: Carmen Arellano y Ximena Mercado, quienes me apoyaron al cotejar la transcripción final del documento de Nuño de Silva. De igual forma, mi gratitud para el doctor Antonio Dougnac Rodríguez, miembro de número de la Academia Chilena de la Historia, pues gracias a él pude aclarar algunas dudas en torno a la geografía de Chile.

Introducción

Para Fernand Braudel, la navegación oceánica en la era de las exploraciones constituyó el triunfo de Occidente, pues gracias a la conquista de los mares, Europa logró una supremacía, tanto en los océanos como en el dominio territorial de grandes extensiones continentales, el cual duró siglos. Esta tecnología naviera ayudó a crear lo que él llamó “asimetría”, que supuso una ventaja para los europeos a escala mundial, ya que el resto del mundo no fue capaz de competir con ellos en esta empresa.¹

El estudio de los documentos relativos a estos viajes de exploración es fundamental para conocer las necesidades de abastecimiento de la tripulación mientras se llegaba al destino proyectado. En este tenor, uno de los factores importantes era asegurar el necesario sustento diario para los marinos: los alimentos y bebidas sin los cuales ningún proyecto de conquista, exploración o incluso saqueo podría realizarse con éxito. Por ello, a las labores requeridas para tripular un barco se sumaba la obligada búsqueda de abastecimiento a lo largo del trayecto, debida al hecho de que las provisiones a bordo nunca eran suficientes, pues la duración de los viajes podía ser inexacta y las vicisitudes eran impredecibles.²

Sin embargo, el tema del aprovisionamiento para los navíos que viajaban entre Europa y América (o incluso entre América y Asia) en el siglo XVI, como una condición crucial para lanzarse a cualquier empresa de navegación trasatlántica, ha sido escasamente atendido hasta ahora por autores latinoamericanos, razón por la cual no existen muchos trabajos en castellano que, desde el enfoque de la historia de la alimentación o la historia de ultramar, lo aborden de manera

.....
¹ Braudel, *Civilization and Capitalism 15th-18th Century. Volumen I, the Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible*, p. 402.

² A las dificultades técnicas “se agregaba el problema de las provisiones. Los barcos pequeños no tenían ni el espacio ni las facilidades para llevar la clase y cantidades correctas de alimentos, agua y combustible requeridas en largos viajes”, Oliver, *The Pacific Island*, p. 65.

exclusiva y con rigor académico, en comparación con aquellos trabajos que tratan otros temas como el intercambio comercial o la expansión europea en América.

Algunos autores tocan el punto, de manera parcial, dentro de sus obras. Por ejemplo, entre los trabajos más conocidos está el de Luis Muro, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1604)*, en donde se encuentran algunos puntos acerca del agua potable a bordo.³ José Luis Martínez, en *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, dedica sólo tres páginas al asunto en “Comidas y necesidades”,⁴ para hablar de la sed producida por los alimentos salados, el uso del fogón y el servicio de los alimentos a bordo.

Otra obra en torno a esta cuestión es la de Ricardo Piqueras Céspedes, *Entre el hambre y El Dorado: mito y contacto alimentario en las huestes de conquista del XVI*, quien afirma, de manera muy acertada, que en cualquier empresa, aun partiendo de una situación estable en el abastecimiento y consumo alimentario, cuando se llega a la degradación alimentaria máxima de la hueste, esta situación “normalmente va asociada al fracaso de la misma”.⁵

En este aspecto, el trabajo de Carmen Mena García, “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en Armadas y Flotas de la Carrera”, es útil para valorar la importancia del bastimento en los viajes para cruzar el Océano Atlántico.⁶ Mena García define los “bastimentos” no sólo “como el conjunto de provisiones destinadas a la alimentación de las tripulaciones y soldados de los barcos” sino también a “artículos relacionados con la preparación de los alimentos y su transporte, desde la leña o el carbón para el fuego hasta los envases utilizados...”⁷ Dentro

.....
³ Muro, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1604)*, p. 75.

⁴ Martínez, *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, pp. 103-105.

⁵ Piqueras Céspedes, *Entre el hambre y El Dorado: mito y contacto alimentario en las huestes de conquista del XVI*, p. 95.

⁶ Mena García, “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, pp. 447-484.

⁷ *Idem.*, p. 447.

de este orden de ideas, el objetivo central del presente trabajo es el estudio de los “bastimentos”, como elementos posibilitadores de estas superexpediciones que traspasaban las fronteras oceánicas, ya que sin ellos no existía la factibilidad de sobrevivir ni de culminar con éxito el recorrido. En la medida en que los tripulantes se encontraran bien alimentados, era posible continuar el viaje sin hambre ni sed, sin motines ni deserciones, además de poder realizar los trabajos de a bordo con la fuerza necesaria.

Estos presupuestos se pueden estudiar, de forma clara en la “Declaración de Nuño de Silva, piloto, en su viaje de Oporto al Brasil, habiendo caído prisionero con los piratas ingleses”, que se encuentra en el ramo Inquisición del Archivo General de la Nación (AGN).

En 1579 el portugués Silva, experimentado hombre de mar, rindió una confesión ante el Tribunal de la Santa Inquisición en la Ciudad de México, la cual quedó plasmada en una minuta, en la que describió, de manera más o menos detallada, la primera parte del viaje con el que Francis Drake y su flota lograron circundar el globo, de la cual el portugués fue testigo y colaborador, y su llegada a la bahía de Huatulco con el objetivo de hacer una corta escala. Allí bajaron a tierra al piloto Silva y tomaron por asalto la población, para llevar no sólo objetos de valor, sino bastimentos esenciales para continuar la expedición.⁸ Este documento será el eje rector de este estudio, complementado con otros que surgieron a raíz del viaje de circunnavegación de Drake, como la “Memoria de la Costa Rica de la Mar del Norte”, que obra en el acervo de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos,⁹ y que consta de cuatro descripciones sobre temas diferentes, una de ellas también realizada por Nuño de Silva sobre este particular. Se

.....

⁸ Archivo General de la Nación (AGN), Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 88r.

⁹ The Library of Congress (LOC), The Kraus Collection of Sir Francis Drake, Rare Books and Special Collections Reading Room, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte (*with Three other Narratives*)”; <http://memory.loc.gov/service/rbc/rbdk/d001/001.jpg>, consultada el 11 de noviembre de 2015.

calcula que la “Memoria” debe haber sido escrita hacia el último cuarto del siglo XVI.¹⁰

En la lengua inglesa son fundamentales dos obras contemporáneas del suceso: *El famoso viaje de sir Francis Drake alrededor del mundo, 1580*,¹¹ de Francis Pretty, y *The World Encompassed by Sir Francis Drake*.¹² Este último publicado décadas después del viaje, pero con las notas tomadas por uno de sus protagonistas durante la travesía. En ambos casos, hay un cruce de información con la confesión de Nuño de Silva que permite corroborar algunos datos y conocer otros que no aparecen en esta última.¹³

.....

¹⁰ La transcripción paleográfica de los documentos presentados en este artículo fue realizada por esta autora, con ortografía y puntuación actuales para favorecer la comprensión del corpus documental. Se conservaron algunos arcaísmos, como “del”, por “de el”, “della”, por “de ella”, etcétera. Las palabras entre renglones se transcribieron en cursivas. Se indican entre corchetes las interpolaciones de la paleógrafa, así como los cortes en puntos suspensivos que se realizan en la toma de citas, para indicar que forma parte de un párrafo más extenso. Asimismo, se respetó el tachado existente en la documentación original. Agradezco a la licenciada Alejandra Medina Medina, historiadora y paleógrafa, docente de la Escuela Nacional de Biblioteconomía y Archivonomía (ENBA) y de la UAQ, quien supervisó el proceso de transcripción paleográfica del documento “Declaración de Nuño de Silva, piloto” (1579), que forma parte del acervo del AGN.

¹¹ Francis Pretty, *Sir Francis Drake’s Famous Voyage Round the World, 1580*, transcripción de Paul Halsall, Nueva York, Fordham University, Modern History Sourcebook, agosto de 1998, basada en *Voyages and Travels: Ancient and Modern, with Introductions, Notes and Illustrations*, Nueva York, P. F. Collier and Son [c.1910], The Harvard Classics, ed. de C. W. Elliot [vol. XXXIII]; <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 27 de diciembre de 2015.

¹² LOC, World Digital Library, Francis Drake y Francis Fletcher, *The World Encompassed by Sir Francis Drake: Being his next Voyage to that to Nombre de Dios Formerly Imprinted; Carefully Collected out of the Notes of Master Francis Fletcher, Preacher in this Employment [sic], and Divers Others his Followers in the Same*, Londres, Nicholas Bourne, 1628; <http://www.wdl.org/en/item/624/view/1/7/>, consultada el 2 de noviembre de 2015.

¹³ La traducción al español de las citas textuales de las fuentes primarias utilizadas para esta investigación, fue realizada por esta autora.

A la luz de lo que se ha expuesto, el planteamiento que aquí se presenta pretende contribuir a enriquecer la historiografía de la alimentación de ultramar a partir de los documentos con los que se vinculan estos viajes con las descripciones de sus bastimentos, y el testimonio de Nuño de Silva como centro de todo el discurso.

Por último, el presente artículo consta de dos secciones. La primera analiza las diferentes fuentes primarias que, en torno a la circunnavegación de Drake, refieren detalles relativos a los víveres y la leña, confrontándolos con algunos trabajos que se escribieron en torno a este tema en siglos posteriores. La segunda parte se centra en los bastimentos mismos, en el contexto de la experiencia de los protagonistas de este viaje, y en esta sección se presenta un esbozo del recorrido entre Cabo Verde y Huatulco (Mapa 1).



Mapa 1. Trazo aproximado de la ruta que tomó la expedición de Francis Drake, a partir de que salieron de Cabo Verde con destino a Brasil, incluyendo el tránsito de los portugueses desde Oporto hasta dicho archipiélago. Fuente: Martínez Pérez, Rosa María, “Piratas y corsarios”, p. 298. Dibujo realizado por la autora.

El viaje de circunnavegación y algunos referentes desde el siglo XVI hasta el siglo XIX

La confesión de Nuño de Silva, acusado de colaborar con los herejes protestantes ingleses, está comprendida dentro de un volumen encuadernado, desde la f. 84 recto a la 94 vuelta. La primera foja, que sirve de carátula, tiene texto agregado que fue escrito, quizá, en la segunda mitad del siglo XIX, y que indica que ésta es la declaración de Nuño de Silva, “piloto en su viaje de Oporto al Brasil, habiendo caído prisionero con los piratas ingleses”.¹⁴

El escrito está repleto de tachaduras que se respetaron en la transcripción paleográfica, y con algunas anotaciones realizadas al margen. Ciertas palabras resultan imposibles de leer por haber quedado ocultas dentro de la costura del volumen. Con todo, este borrador contiene un valioso cúmulo de información sobre el viaje, sus actores, la geografía y la procuración de leña y vituallas.

La importancia de las declaraciones del portugués radica en el hecho de que éstas constituyen un testimonio de primera mano, y que además fueron tomadas muy poco tiempo después del paso de los ingleses por Huatulco. Por otra parte, se trata de una excepcional referencia, en castellano, al viaje de circunnavegación de Drake, considerado el segundo hombre en liderar la vuelta al mundo después de la proeza de la flota de Magallanes.

Nuño de Silva era, como navegante portugués, heredero del gran legado de conocimientos náuticos que los avezados marinos lusitanos habían forjado desde el siglo xv, cuando Portugal empezó a traer oro desde África, y se convirtió en pionero de los viajes de larga distancia, porque su particular situación territorial así se lo exigió:

Si entonces nos preguntamos por qué Portugal se expandió por ultramar y otras naciones europeas no [lo hicieron], una respuesta sencilla es que los nobles de otros países

.....
¹⁴ AGN, Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 84r.

tenían mejor suerte. Podían abordar expansiones más fáciles, más cercanas a sus lugares de origen, utilizando caballos en lugar de barcos. Portugal, debido a su geografía, no tuvo otra opción.¹⁵

El piloto Silva era “vecino y casado en la villa de Gaya, término de la ciudad de Oporto”.¹⁶ Natural de Lisboa, e hijo de Álvaro Yáñez, “hombre de la mar”, y de Juana de Silva, había sido llevado por su tío –quien era piloto de la Armada del rey de Portugal– a la corta edad de ocho años en los viajes de aquél al Brasil. Así, en la compañía de su pariente creció entre navíos, y a los 20 años de edad ya era un marinero: “...y muerto su tío, prosiguió la navegación de Portugal al Brasil, por marinero, y por piloto y por maestre y piloto, todo junto en navíos de merchantía [...]”¹⁷

En este contexto, el papel de Nuño de Silva como piloto de los ingleses fue de capital relevancia para cubrir la ruta desde Cabo Verde¹⁸ hasta Huatulco, toda vez que el portugués era un conocedor, que a la postre fue señalado por los inquisidores como culpable de descubrir a los ingleses “cosas ocultas de la navegación de Castilla y Portugal”,¹⁹ e incluso llevarlos a través del difícil Estrecho de Magallanes. Los inquisidores, por su parte, al averiguar todos los pormenores de la expedición inglesa, supieron las condiciones de

.....
¹⁵ Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, p. 67.

¹⁶ En el original aparece con el nombre antiguo de Porto. AGN, Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85r.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ Las islas de Cabo Verde fueron descubiertas a mediados del siglo XV por marinos portugueses y genoveses, antes de lo cual, se hallaban deshabitadas. Cien años después, existía ya una estructura social y económica bien establecida, toda vez que sirvieron como punto estratégico en los viajes hacia el nuevo continente, como escala de aprovisionamiento y también como un importante centro dentro del sistema del tráfico de esclavos, que se constituyó en uno de sus más relevantes rubros de comercio.

¹⁹ AGN, Instituciones coloniales, Indiferente virreinal, cajas 3000-3999, caja 3560, expediente 013, f. 1r.

los bastimentos de ésta para el tiempo en que tocaron las costas novohispanas en Huatulco, pues el piloto aseguró que ellos llevaban:

25 pipas de agua y algunas botijas, muchas cajas de harina que tomó en la costa del Perú y algunos barriles de harina de su tierra, y otra pipa de harina y cien petacas de bizcocho, harto maíz, carne y pescado muy poco que no llevó para treinta días y algún aceite. Y pasados cincuenta días [Drake] terná²⁰ necesidad de tomar agua por que en Huatulco no sacó más de 25 pipas.²¹

Como fuente primaria hispana sobre el viaje de circunnavegación, la información contenida en la confesión del piloto Silva se complementa con otro documento del siglo XVI, la “Memoria de la Costa Rica de la Mar del Norte”,²² que se halla en el acervo de la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos. Este manuscrito, a diferencia de la confesión de Silva, no es un borrador, la escritura es legible y ordenada, incluye otros tres textos, y es posible que se trate de una especie de informe sobre las Indias, pero por su contenido, no parece haber sido redactado en la Nueva España; en primer lugar, por el énfasis puesto en la exposición sobre las regiones de América Central y Sudamérica, así como la mención al “Virrey de México”,²³ y no “desta Nueva España”, que es la fórmula usual, o por lo menos común, en los documentos oficiales novohispanos. Por último, en su descripción de la ciudad de Lima, se señala: “Tiene esta ciudad buenas casas y no tales como las de México, son de terrados”.²⁴

.....
²⁰ Terná: arcaísmo de tendría.

²¹ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, fs. 86r.-86v.

²² LOC, The Kraus Collection of Sir Francis Drake, Rare Books and Special Collections Reading Room, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte (*With Three other Narratives*)”; <http://memory.loc.gov/service/rbc/rbdk/d001/001.jpg>, consultada el 11 de noviembre de 2015.

²³ LOC, *Idem*.

²⁴ *Ibid.*, f. 5v.

El cuarto texto que compone este escrito es la “Relación del viaje del corsario inglés que dio el piloto Nuño de Silva ante su Excelencia del Virrey de México, a 20 de mayo de 79, y ésta no la dio él tan desmenuzada, sino como se le iba preguntando respondía”,²⁵ el cual es bastante más corto que el del Archivo General de la Nación, pero que aporta elementos que confirman lo atestiguado en este último, y otros que no aparecen en aquél, como por ejemplo, la compra de “dos carneros de Castilla y un poco de maíz”²⁶ a los indios en una isla ubicada en algún lugar cercano a la punta del Cono Sur del continente.

Por otra parte, el viaje de Drake ha sido, para las naciones de habla inglesa, desde el siglo XVI, un testimonio de capital importancia dentro del cúmulo de sus escritos literarios, históricos y geográficos relativos a la era de las exploraciones. Sobre este mismo aspecto, es bien conocido el trabajo de Francis Pretty, caballero de armas de Francis Drake, quien escribió *El famoso viaje de sir Francis Drake alrededor del mundo, 1580*, que es un escrito corto, pero que aporta más testimonios, entre otras cosas, sobre las provisiones tomadas por los hombres de la expedición, como la mención a las uvas de la isla Mayo, en el archipiélago portugués de Cabo Verde, en la costa noroccidental de África, a finales de enero de 1578:

Aquí nos refrescamos un poco, gracias a unas uvas muy maduras y dulces, que la fecundidad de la tierra en esa época nos dio de sí; y que la estación del año en que estábamos fuese lo más crudo del invierno, parecería extraño que aquellas frutas estuviesen creciendo por aquel tiempo. Pero la razón de esto es porque al estar entre el trópico [de Cáncer] y el Ecuador, el sol pasa dos veces en el año a través de su cenit sobre sus cabezas, por medio de lo cual tienen dos veranos...²⁷

.....
²⁵ *Ibid.*, fs. 10v. a 12v.

²⁶ *Ibid.*, f. 12r.

²⁷ Pretty, *Sir Francis Drake's Famous Voyage...*, <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 27 de diciembre de 2015.

Otra versión sobre el viaje de los ingleses es el libro de Nicholas Breton, publicado en 1581; una obra literaria también contemporánea cuyo objetivo es ensalzar, no sólo la epopeya del viaje de circunnavegación, sino dedicarla de manera íntegra a las virtudes de Drake que Breton consideraba no sólo excepcionales, sino numerosas. Con el título de *A Discourse in Commendation of the Valiant as Vertuous Minded Gentleman, Maister Frauncis Drake, with a Reioysing of his Happy Adventures [sic]*,²⁸ transformó la figura del célebre marino inglés en la de un hombre superior, extraordinario, y exaltó su imagen de héroe popular para deleite de sus contemporáneos:

¿Quién lo odia? El diablo. ¿Por qué? Por su buena suerte.
¿Por qué no lo dañó? No pudo. ¿Quién lo defendió?
Dios. ¿Por qué Él lo guardó? Porque él confiaba en
Él. ¿De quiénes lo preservó [el Señor]? De Satán y su
poder. De sus enemigos y su fuerza, de peligros en tierra
y mar [...]²⁹

Sin embargo, *A Discourse in Commendation* aporta muy poco a la historia de la alimentación salvo, por ejemplo, la mención de que en el viaje de circunnavegación de Drake, la tripulación pudo ver “extrañas bestias, aves, peces, aves domésticas, y tales otras cosas, los efectos de sus extrañas naturalezas...”³⁰

En contraste, *The World Encompassed* by Sir Francis Drake, publicado en 1628 bajo la autoría de un sobrino homónimo del reconocido capitán y el capellán del viaje de circunnavegación, Francis Fletcher,³¹

.....
²⁸ LOC, World Digital Library, Nicholas Breton, *A Discourse in Commendation of the Valiant as Vertuous Minded Gentleman, Maister Frauncis Drake...*, Londres, John Charlewood, 1581; <http://www.wdl.org/en/item/623/view/1/4/>, consultada el 28 de septiembre de 2015.

²⁹ LOC, Breton, *A Discourse...*, p. 17

³⁰ *Ibid.*, p. 13.

³¹ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed by Sir Francis Drake*; <http://www.wdl.org/en/item/624/view/1/7/>, consultada el 2 de noviembre de 2015.

es una fuente de abundantes datos sobre la alimentación de los marinos de Drake. Al margen de las tropelías ejecutadas por este grupo de corsarios, *The World Encompassed* es la sistematización de las notas del predicador Fletcher, que manifiestan, de forma clara, un registro de exploración geográfica, étnica y cultural, en el cual la búsqueda de agua, leña y alimentos fueron anotados al igual que diversos detalles sobre la flora y fauna de cada lugar visitado. Por ejemplo, entre el 17 y 18 de mayo de 1578 arribaron a una bahía donde se quedaron por quince días. Ubicada en las cercanías de la región que hoy se denomina Pueyrredón (provincia de Santa Cruz, Argentina), la bahía tenía una copiosa fauna capaz de alimentar a los hambrientos ingleses:

El número de hombres que aquí frecuentaban nuestra compañía era de unas cincuenta personas. Más adentro, en la parte más al sur de esta bahía, existe un río de agua dulce, con una gran cantidad de islas provechosas, de las cuales algunas tienen siempre tal suministro de focas y lobos marinos, que son aptas para mantener un enorme ejército de hombres. Otras islas, siendo muchas y grandes, están tan repletas de pájaros y aves domésticas, como si no existieran otras vituallas, una asombrosa multitud de gente podría ser alimentada por la multiplicación de éstos por muchas posteridades. De ellos matamos algunos con tiros, y algunos con duelas,³² y tomamos algunos con nuestras manos de la cabeza y los hombros de los hombres sobre las cuales se habían posado [...]³³

.....

³² En el original la palabra es *stave*, que se puede traducir como las tablas que forman la estructura de un barril, y reciben el nombre de duelas.

³³ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 24.

También del siglo XVII data un reporte elaborado por el médico Hans Sloan, referente a una corteza utilizada como condimento por los ingleses que acompañaron a Drake. El artículo salió a la luz en 1693 en la publicación científica *Philosophical Transactions*, de la Royal Society of London.³⁴ En él Sloan explica que:

uno de los barcos que fueron con Sir Francis Drake alrededor del mundo, cuyo comandante era el capitán Winter, trajo a Inglaterra desde el Estrecho de Magallanes, una corteza aromática, la cual había sido muy útil para aquellos en su navío, que se usaba tanto en lugar de otras especias con la carne, así como remedio medicinal en contra del escorbuto.³⁵

La novedosa corteza fue llamada *Cortex Winteranus*, “Corteza de Winter” o “Árbol de canela de Winter”, y ésta procede del árbol *Magellanica Aromatica Arbor*.³⁶ Sus usos médicos y características fueron estudiados en los siguientes siglos por la comunidad médica europea, como lo atestigua el *Nuevo Diccionario Médico* de G. Motherby, de 1795. Su descubrimiento fue una de las aportaciones más notables de esta expedición inglesa alrededor del mundo.³⁷

.....
³⁴ Sloan, Hans, “An Account of the True Cortex Winteranus, and the Tree that Hears It. By Hans Sloan, M.D. and S.R.S.”, en *Philosophical Transactions (1683-1775)*, vol. 17, 1693, pp. 922-924, publicado por Royal Society, en <http://www.jstor.org/stable/102008>, cortesía de JSTOR, consultada el 15 de octubre de 2015.

³⁵ Sloan, *Ibid.*, p. 922, cortesía de JSTOR, consultada el 15 de octubre de 2015.

³⁶ Motherby, *A New Medical Dictionary*, p. 736.

³⁷ Es probable que parte de la información del diccionario médico de Motherby haya sido compartida con la Enciclopedia de Denis Diderot y Jean Le Rond d’Alembert, pues la primera edición del diccionario data de 1771, en tanto que el trabajo de los franceses, en 17 volúmenes, fue publicado entre los años de 1751 y 1772. Es posible suponer que ambas fuentes pudieran haberse remitido al artículo científico de Hans Sloan sobre

El viaje y las aventuras de Drake cautivaron al público angloparlante a lo largo de los siglos, a través de nuevos trabajos de investigación, como la biografía que se difundió en *The Illustrated Magazine of Art*, en el año de 1854, en la cual se enfatiza el origen humilde del héroe popular inglés y se describe de forma muy sucinta la ruta de la travesía:

La reina sonrió al ver su empresa; y con navíos, el más grande de los cuales era de unas cien toneladas y el más pequeño de diez, zarpó en diciembre de 1577 de Plymouth con destino a la Mar del Sur. Para junio siguiente llegó al Estrecho de Magallanes; de allí prosiguió a lo largo de la costa de Chile y Perú, navegó por la costa de California y parte de Norteamérica, de la cual tomó posesión con el nombre de Nueva Albión; luego cruzó el Océano Pacífico y regresó a casa por el Cabo de Buena Esperanza,³⁸ habiendo completado la circunnavegación del globo en dos años y diez meses. Ésta fue la hazaña que lo coronó.³⁹

.....
el particular. En su *Encyclopédie*, se dice que la “Corteza de Winter” (*Botanique Exotique*), es una corteza gruesa, del color de la ceniza, blanda, de gusto agrio, aromática, picante y de un olor muy penetrante; que el capitán Winter, quien se embarcó con Francis Drake en el viaje alrededor del mundo, la llevó a Inglaterra desde el Estrecho de Magallanes, donde la descubrió en 1578. Confirma que los marinos de la expedición la usaron como condimento en sus platillos. *Encyclopédie de Diderot et d’Alembert*, Ecorce de Winter; <http://encyclopédie.eu/index.php/non-classifie/73647311-ECORCE>, consultada el 27 de diciembre de 2015.

³⁸ Ubicado en el extremo sur del continente africano, el Cabo de Buena Esperanza fue doblado por el navegante portugués Bartolomeu Dias en 1488, el primer europeo en lograrlo, y más adelante por su compatriota Vasco da Gama en 1497.

³⁹ “Sir Francis Drake”, en *The Illustrated Magazine of Art*, vol. 3, núm. 14, 1854, pp. 97-98, esp. p. 98, publicada por Thomas J. Watson Library, The Metropolitan Museum of Art, en <http://www.jstor.org/stable/20538226>, cortesía de JSTOR, consultada el 15 de octubre de 2015.

No obstante, la pequeña biografía publicada por la Biblioteca Thomas J. Watson y el Museo Metropolitano de Arte de Nueva York, ocupa sólo dos páginas, y no ofrece ninguna revelación útil para la historia de la alimentación. Tan sólo exalta la imagen del corsario y celebra sus victorias frente a sus enemigos españoles. Su mérito es más literario que histórico. Con todo y algunas excepciones, gran parte de las fuentes hacen evidente la tarea de cubrir el abastecimiento de alimentos, agua y leña, ya que fue una circunstancia constante para el general de la expedición inglesa, quien procuró acopiar bastimentos en los puntos en que tocaron tierra, a más de saquear, cuando les fue posible, los barcos y puertos españoles y portugueses que encontraron en su camino.

Portugal, Inglaterra y España, potencias entrelazadas por el viaje de circunnavegación

El encuentro entre el piloto Nuño de Silva y el capitán Francis Drake tuvo lugar, de acuerdo con el primero, el día 19 de enero de 1578, en el puerto de la isla de Santiago de Cabo Verde.⁴⁰ Silva había salido de la ciudad de Oporto en noviembre de 1577, según dijo, “por piloto de un navío en que vino a la Isla de la Palma⁴¹ [en las islas Canarias]

.....
⁴⁰ LOC, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte”, f. 10v. La isla de Santiago fue lugar del primer asentamiento portugués, y por tanto es la isla de este archipiélago con la mayor antigüedad en cuanto a la colonización europea.

⁴¹ La isla de la Palma, en el archipiélago de las Canarias, fue desde el siglo XVI una importante productora de azúcar y vinos, y tenía entre sus pobladores a españoles y portugueses. El cultivo de la vid en las islas Canarias, archipiélago bajo el dominio español hasta hoy día, era un oficio muy redituable. Con vides traídas desde Europa a partir de la última década del siglo XVI, la producción de vino canario le dio a las islas una fuente importante de ingresos y era una de las principales ocupaciones de los pobladores. Véase María Iluminada Cabrera Valenciano *et al.*, *Pedro Fernández de Chávez, escribano público de Telde (1568-1570), Catálogo. Índices*, t. II, Tenerife, España, Gobierno de Canarias/Archivo Histórico Provincial de las Palmas, 2007, p. 672. Por ejemplo, en agosto de 1568, Pedro de Narea, maestre mayor de la obra de Señora

a cargar vinos para el Brasil, y cargado el navío, continuando su viaje por la isla de Cabo Verde”,⁴² cuando el barco fue asaltado por la flota de los corsarios ingleses, y él, retenido por ellos a la fuerza. A partir de este momento se estableció un vínculo entre el piloto y el capitán, que a la postre generó documentos inquisitoriales que permiten conocer detalles del viaje de circunnavegación inglés y las actividades destinadas a procurar los bastimentos requeridos para que se consumara, de forma exitosa, la travesía, casi tres años después.

En estas circunstancias, cabe apuntar hacia una primera avanzada europea en las tierras americanas, en la cual España y Portugal, por virtud del Tratado de Tordesillas, se repartieron, de alguna forma, el mundo. Este acuerdo político, firmado por los representantes de Juan II de Portugal y los reyes católicos de España en 1494, fijaba la línea de demarcación entre la colonización portuguesa y la española a 270 leguas al oeste de Cabo Verde, con la anuencia y las bulas del papa aragonés, Alejandro VI. Con ello, las dos grandes potencias ibéricas adquirieron legitimidad para reclamar no sólo las posesiones americanas, sino también para mantener fuera a su principal competidor en la mar, Inglaterra. Lo cierto es que las pretensiones autorizadas por Tordesillas no impidieron, en modo alguno, la ejecución de la vuelta al mundo por parte de los ingleses,⁴³ como lo atestiguan las fuentes.

.....
Santa Ana, Catedral de las Palmas de Gran Canaria, vecino de Telde, hizo partido a medias con Melchor Rodríguez, también vecino de Telde, de un parral en la vega mayor de Telde, que a su vez lindaba con parrales de otros dos propietarios. Rodríguez debía “podar, cavar, amarrar, amugronar y hacer horquetas, regar el dicho parral según los turnos de riego”, p. 555; en septiembre de 1569 Cristóbal de Mireles, vecino de Telde, en reconocimiento de una deuda de 500 reales, pagó con “siete botas de vino añejo, de nueve barriles de marca cada uno, a diez doblas de oro cada una, que son 70 doblas de la moneda de Canarias”, p. 636.

⁴² AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85f. Ambos archipiélagos, el de Canarias y el de Cabo Verde, mantenían entre sí relaciones comerciales, y a su vez con Europa continental y con las Indias.

⁴³ Ni la incursión de piratas y corsarios de otras regiones europeas.

Es a partir de estas acciones globales que Europa, como lo expone Braudel, permaneció sola en la carrera por el dominio de los mares, pues en teoría, las otras civilizaciones marítimas pudieran haberse unido a la competencia.⁴⁴ En este sentido, la personalidad europea estaba bien conectada con el mar, éste formaba parte de su vida, y cuando ellos domesticaron los mares alrededor del mundo, el viejo continente se situó como líder dentro de las fuerzas políticas y económicas mundiales.⁴⁵ De hecho, una de las más grandes potencias del mar, China, no fue rival para los marinos europeos del Renacimiento, a pesar de haber sido una de las pioneras en la navegación:

China se había encerrado en un caparazón, había dejado de ir hacia el exterior, creyendo tener en sí misma todo aquello que necesitaba, perdiendo la oportunidad de competir por la hegemonía de los océanos. Con ello, también se estancó en muchos sentidos.⁴⁶

Así, las tres mayores potencias en la navegación interoceánica del siglo XVI fueron España, Portugal e Inglaterra, las cuales quedaron engarzadas en la travesía que nos ocupa por medio de sus protagonistas: Silva, Drake y las posesiones españolas y portuguesas de ultramar. En este punto cabe resaltar el papel esencial que jugó la provisión de bastimentos, como uno de los elementos fundamentales en la ejecución de esta ambiciosa empresa.

Silva indicó que el día que fue asaltado por Drake, el inglés viajaba con “seis naos de su compañía y otra que había robado”.⁴⁷ En total, la tripulación de Drake contaba con 164 hombres “capaces

.....
⁴⁴ Braudel, p. 402.

⁴⁵ Martínez Pérez, Rosa María, “Piratas y corsarios”, p. 150.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 151.

⁴⁷ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85r. Respecto al tamaño de la escuadra de Drake, las fuentes inglesas establecen que cinco barcos salieron del puerto de Plymouth, éstos eran: *Pelican*, *Elizabeth*, *Marigold*, *Swan* y *Christopher*. El *Pelican* cambiaría luego su nombre por el

y suficientes, suministrados con tan abundante provisión de todo lo necesario [...]”⁴⁸ Para su propio servicio, el corsario inglés llevaba en su nave “músicos experimentados, rico menaje (todos los recipientes para su mesa, sí, muchos pertenecientes incluso al cuarto de cocina, eran de plata pura) y diversas muestras de toda clase de curiosa artesanía.⁴⁹ Es entonces clara la importancia que el jefe de la expedición daba no sólo a la provisión suficiente, sino también al disfrute propio de la buena mesa a bordo, con esta vajilla de plata y el equipamiento de una cocina.

Los ingleses aprovecharon el encuentro para reabastecerse antes de partir a Brasil, llevándose la nao del portugués, como él mismo explica,

con toda la gente hasta Isla Brava, doce leguas de Cabo Verde, la isla donde los dejó allí y se llevó sólo el navío cargado de vinos y otras mercaderías, este piloto dentro del, con cuarenta o cincuenta ingleses que en él metió” [...]”⁵⁰

Es importante destacar el papel del vino como una bebida deseable en los largos viajes por mar,⁵¹ ya que el agua tendía a llenarse de

.....

de *Golden Hind*, o Cierva de Oro. Por otra parte, la declaración de Silva contenida en la “Memoria de la Costa Rica de la Mar del Sur”, afirma: “que llegando a surgir cerca del puerto de la isla de Santiago de Cabo Verde, a 19 de enero de 78, llegaron seis navíos que parecieron ser de ingleses”, lo que hace evidente el aumento de navíos de la pequeña flota con base en los robos cometidos, LOC, “Memoria de la Costa Rica de la Mar del Sur”, f. 10v. “De las cinco naves que partieron del puerto de Plymouth a finales de 1577, sólo el *Pelican*, que servía como capitana, habría de regresar de nuevo a casa, después de haber circunnavegado el mundo”, García Redondo, José María y Consuelo Varela, “Ecos literarios y memoria”, p. 443.

⁴⁸ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 3.

⁴⁹ *Idem*.

⁵⁰ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85r. Palabras tachadas en el original.

⁵¹ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 7. Aquí mismo, reportó que la sed de los locales era tanta, que traían a los ingleses sus alforjas con licor,

algas, tomar un sabor y color desagradables, hasta que después de varios días las algas morían y se quedaban en el fondo del barril, con lo cual el líquido tenía un gusto más tolerable. No obstante, la provisión de agua era de todo punto indispensable, y en el mismo asalto, los ingleses tomaron de los portugueses algunos barriles de ésta

“y dice Nuño de Silva que la causa por que le llevaban era porque sabían que era piloto del Brasil, y para que los llevase allí a tomar agua, y que salidos de la isla Brava hicieron su viaje para tierra del Brasil, y a primero de abril tuvieron vista della”.⁵²

El 14 de abril pasaron por el cabo de Santa María, en lo que hoy día es la costa uruguaya. El 16 de abril llegaron a un cabo que Drake denominó *Cape Joy*, que se traduce como cabo Alegría, porque al segundo día de estar anclados allí llegó el navío *Christopher*, el cual se había extraviado en el camino.⁵³ Allí se proveyeron de agua dulce,

.....
para comprarles a los marinos agua, sin importar el precio, y poder saciar su sed. Ello desde luego resultó en un negocio provechoso para los hombres de Drake, por lo que Fletcher comentó: “¡Un grave juicio de Dios sobre esa costa!”. Pero los ingleses ya se habían abastecido antes de llegar allí, pues el 16 de enero de 1578 el capellán de la flota de Drake registró que permanecieron varios días en la isla africana de Cabo Blanco (en la actualidad conocida por su nombre árabe de Ras Nouadhibou, frente a la costa de Mauritania) por la “abundancia de vituallas frescas, para el presente sustento de nuestros hombres y para su futura provisión en el mar, (en razón de la infinita reserva de diversas clases de buen pescado, que es fácil de pescar)”, p. 6.

⁵² LOC, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte”, f. 10v. La travesía por el Atlántico duró poco más de dos meses, en los cuales pudieron abastecerse de peces para su alimentación: “durante el cual largo pasaje en el vasto golfo, donde nada, sino mar debajo de nosotros y aire por arriba, se podía ver, al ver nuestros ojos las maravillosas obras de Dios en sus criaturas, que Él había hecho innumerables, así pequeñas como grandes bestias, en los grandes y anchos mares: así nuestras bocas probaron y nuestras naturalezas se alimentaron...”, LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 12.

⁵³ *Ibid.*, p. 16.

“que es de uso continuo” y mataron focas y lobos marinos para comer: “son de buena carne, y era una comida aceptable para nosotros al presente, y una buena provisión para nuestros bastimentos a futuro”.⁵⁴

Luego de una escala en el Río de la Plata, llegaron el 29 de junio de 1578 a un puerto conocido por los portugueses como Abra de Islas, cuyo significado es Bahía de Islas,⁵⁵ “que está en 49 grados donde dicen que invernaó Magallanes, y entraron allí”.⁵⁶ En este puerto, ubicado en la actual provincia de Santa Cruz, Argentina, cercano a lo que hoy son las Islas Malvinas, la tripulación, por orden de su general, deshizo dos naos “para guisar de comer y calentarse por ser tierra frigidísima”.⁵⁷ Fue en esta área que hicieron contacto con los pobladores de la tierra, que eran:

...indios cubiertos de pieles y con sus arcos, y que los vestidos les llegaban hasta las rodillas, y la mitad de los brazos descubiertos, en las cabezas no traían cosa alguna, y que era gente bien dispuesta y alta. Los que allí saltaron en tierra fueron seis hombres en busca de agua, y que antes que saliesen en tierra llegaron al batel cuatro indios y les dieron los ingleses pan y vino, después de haber comido los indios se subieron en una cuesta arriba y decía un indio dellos, “Magallanes, ésta es mi tierra”, y que fueron siguiendo a los indios seis ingleses, y habiendo subido un poco, revolvieron los indios y mataron un flamenco y un inglés, y los demás se volvieron huyendo al batel, y que estuvieron allí a 17 de agosto.⁵⁸

Del fragmento anterior se deduce que para los nativos, todos los hombres blancos, a quienes no veían con frecuencia, eran denominados

.....

⁵⁴ *Idem.*

⁵⁵ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85r.

⁵⁶ LOC, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte”, f. 11r.

⁵⁷ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 85r.

“Magallanes”, y que los consideraban invasores y enemigos, a pesar de que los expedicionarios portugueses habían cruzado el estrecho hacía ya casi sesenta años. Éste es un pasaje angosto que divide a la Tierra del Fuego de la América del Sur continental. En 1520, el explorador portugués Fernando de Magallanes condujo la primera expedición europea, patrocinada por la Corona española, a través del estrecho, en el curso del primer viaje alrededor del mundo. Mide 563 kilómetros de largo y su ancho va de los tres a los 32 kilómetros⁵⁹ (Mapa 2).

Para este momento, el invierno próximo estaba en contra de los ingleses, y sumada a la búsqueda de provisiones, estaba la necesidad de encontrar leña. La parte más peligrosa, o al menos más complicada del viaje era, quizá, la siguiente: cruzar el Estrecho de Magallanes.⁶⁰ Al avanzar, llegaron a unas islas en el estrecho:

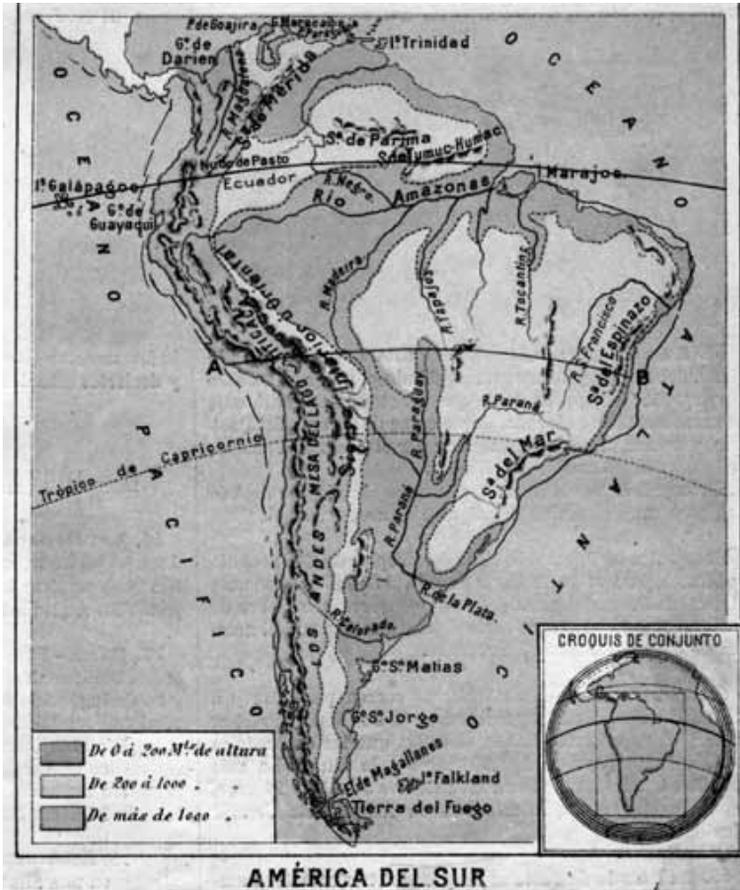
El 24 de agosto, siendo día de [San] Bartolomé, llegamos a tres islas, que estaban ubicadas en forma de triángulo respecto una de la otra, una de ellas muy bella y grande, y de suelo fértil, en la cual, estando próxima a nosotros, y el tiempo muy calmado, nuestro general con sus caballeros y algunos de sus marineros, bajaron a tierra, tomando posesión por tanto en nombre de su Majestad, y para su uso de ella, la llamaron isla Elizabeth.⁶¹

.....
⁵⁸ LOC, “Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte”, f. 11r.

⁵⁹ En el siglo XVI este estrecho y el de Cabo de Hornos eran las rutas marítimas más cortas entre el Atlántico y el Pacífico, y lo siguieron siendo hasta la apertura del Canal de Panamá, en 1914.

⁶⁰ Al respecto, Francis Pretty, que también fue parte de la tripulación de Drake, escribió: “El día 21 [de agosto] entramos en el Estrecho, el cual hallamos que tenía muchas vueltas, como si fueran cerradas, como si no hubiera del todo un pasaje”, Pretty, *Famous Voyage...*; <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 30 de diciembre de 2015.

⁶¹ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 35. La isla Elizabeth era la que estaba ubicada más al sur de las tres.



Mapa 2. América del Sur. En la parte inferior se aprecia el Estrecho de Magallanes, la Tierra del Fuego, y su proximidad con el círculo polar ártico en el “croquis de conjunto”, en el cual también se puede ver su situación con respecto del noroeste de África, de donde partió la expedición de Drake luego de secuestrar al piloto lusitano. Sobre la costa atlántica, el río de la Plata, alimentado por los ríos Paraná y Paraguay. Sobre la costa del Pacífico, la cordillera andina en los territorios que fueron el reino de Chile y el virreinato del Perú. Se aprecia en este último contorno el trazo infantil que sobre el mapa realizó quien fuera dueño del libro, y que, de manera curiosa, coincide con la ruta seguida por los ingleses hacia el norte del continente. Fuente: Daniel Delgado, *La Tierra. Geografía elemental*, México, Herrero Hermanos Sucesores, Editores, 1908, p. 21.



En esta locación, con una profundidad marítima de entre quince y veinte brazas,⁶² tuvo lugar lo que tal vez se pueda considerar una de las peores masacres ambientales en la historia de América del Sur durante la administración indiana. De acuerdo con Nuño de Silva:

“allí estuvieron desde medio día hasta otro por la mañana, proveyéndose de lobos marinos y patos que tomó más de dos mil y no se echaban de ver según había muchos”.⁶³ Pretty confirma el hecho: “encontramos gran provisión de aves que no podían volar, del tamaño de los gansos; de los cuales matamos en menos de un día 3000, y nos proveímos de vituallas de forma cabal con esto”.⁶⁴

Por su parte, el recuento de Fletcher relata el suceso de esta forma:

Las otras dos [islas], aunque no eran tan grandes [como la isla Elizabeth], ni tan hermosas a los ojos, sin embargo fueron para nosotros extremadamente útiles, pues en ellas hallamos gran provisión de extrañas aves, que no podían volar en absoluto, ni tampoco correr tan rápido como para que pudieran escapar con vida de nosotros. De cuerpo son menores que un ganso y mayores que un pato real, bajos y gruesos a la vez, que no tienen plumas, sino en lugar de ellas un cierto recubrimiento de plumón [...] sus picos no muy diferentes de los picos de los cuervos [...] Su alimento y provisión está en el

.....

⁶² AGN, Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 90r. La profundidad del agua era de entre 27 y 37 metros en esa zona, atendiendo a las mediciones que se señalan aquí.

⁶³ *Ibid.*, f. 91v.

⁶⁴ Fordham University, Pretty, *Famous Voyage*; <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 30 de diciembre de 2015.

mar, en el cual nadan de tal forma, que parece que la naturaleza no les concedió pequeña prerrogativa en la ligereza, tanto para cazar a otras criaturas como para escapar ellos mismos de otros [...] y era tal la infinita cantidad de estos pájaros en las islas, que en el espacio de 1 día matamos no menos de 3000 [...] son una muy buena y saludable vitualla.⁶⁵

Como lo advierte Mara Miller en su artículo “Dressed to kill”, ésta es “hasta hoy día una descripción medianamente precisa del pingüino de Magallanes”,⁶⁶ conocido también como pingüino patagónico, que en la actualidad se encuentra en peligro de extinción, y se halla distribuido en las Islas Malvinas, las aguas de Uruguay, sudeste de Brasil, Cabo de Hornos y Tierra del Fuego hasta Valparaíso, Chile, e incluso se le puede encontrar en Australia, Perú y otras islas del sur del Océano Atlántico. De ellos, el portugués Silva declaró que eran “pájaros como patos, de que hay gran multitud, muy gordos, de buen gusto, que ninguno sabían a pescado, que el que menos, pesaba diez o doce libras y algunos más”.⁶⁷

Sin someter siquiera a discusión la necesidad que tenía la expedición inglesa de avituallarse para el viaje, esta matanza excesiva refleja la actitud que se tenía frente a los recursos que proveía el mar, hasta hace poco más de cien años. En 1883 el biólogo británico Henry Huxley, uno de los más vehementes defensores de las propuestas de Darwin, declaró que nada de lo que el ser humano hiciera afectaría el número de peces en los mares,⁶⁸ expresión que se podría aplicar a la consideración hacia otras especies del entorno marino. Como lo plantea el chef Dan Barber, le han sucedido tantas cosas “a dos terceras

.....

⁶⁵ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, pp. 35-36.

⁶⁶ Miller, Mara, “Dressed to Kill”, p. 16

⁶⁷ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 89v.

⁶⁸ Huxley, citado en Barber, *The Third Plate*, p. 219.

partes de nuestra Tierra en un periodo tan corto, que sólo el mayor de los exagerados podía haber predicho la extensión del daño”.⁶⁹

El 6 de septiembre entraron por fin al Mar del Sur. Fletcher comentó que era “llamado por algunos *Mare Pacificum*, pero probándonos ser más bien *Mare Furiosum*”,⁷⁰ y a partir de allí comenzó su recorrido por la costa de Chile. Para entonces, habían sufrido ya un número considerable de bajas: “Muriósele mucha gente de frío al pasar del estrecho”.⁷¹

Al bordear la costa chilena, las actividades de observación geográfica y búsqueda de provisiones continuaron. Por ejemplo, el 25 de noviembre de 1578 conocieron la isla Mocha, ubicada en la actual región de Arauco, Chile. De ella, el capellán Fletcher escribió:

En esta isla [...] hallamos que es un lugar fructífero, y bien provisto con diversas clases de buenas cosas, como ovejas y otro ganado; maíz, el cual es una clase de grano con el que elaboran pan, papas [...] Con esta gente nuestro general pensó encontrarse para traficar por vituallas frescas y agua, y por esa causa, la misma noche de nuestra llegada allí, él mismo con algunos de su compañía bajó a tierra, a quien la gente con gran cortesía acudió, trayendo con ellos frutas y otras vituallas que tenían, y dos ovejas muy gordas, que le dieron a nuestro general como un presente. En recompensa, él les otorgó muchas cosas buenas y necesarias.⁷²

En torno a los alimentos que pudieron recolectar en la isla Mocha, destaca el hecho de que algunos de ellos daban cuenta de la previa colonización ambiental europea, como las ovejas. A partir de aquí, la presencia de fauna y flora para la alimentación humana, según

.....

⁶⁹ *Idem.*, p. 219.

⁷⁰ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 39.

⁷¹ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 86r.

⁷² LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 47. De acuerdo a

encontraron los exploradores ingleses, se caracterizaría por la presencia de algunas de las especies traídas por los conquistadores desde el Viejo Mundo.

En ruta hacia Valparaíso, pasaron por una bahía que llamaron Philips Bay, el mismo día que huyeron del ataque en la Isla Mocha, el 30 de noviembre. Según calculó Fletcher, esa bahía estaba ubicada en la zona de 32 grados, y por tanto, muy cerca del área donde se ubican Valparaíso, Santiago y Viña del Mar. Pero esta bahía no contaba con lo necesario para avituallarse ni para provisionarse de agua, hasta que conocieron a un indígena en canoa que estaba cerca de ellos: “lo trajeron a bordo de nuestra nave capitana, con todo y canoa pues él estaba en ella”,⁷³ y al llegar a un trato con éste, el indígena fue y regresó con sus amigos: les llevaron a los marinos ingleses unas gallinas, huevos y un cerdo gordo,⁷⁴ y aún más, luego de esto les sirvió como piloto para conducirlos hasta el puerto de Valparaíso.

El 5 de diciembre llegaron a las inmediaciones de Santiago y Valparaíso. Aquí empezó una serie de asaltos en tierra y mar a las posesiones españolas que encontraron en el camino a las costas en el norte del continente. Según recordó Silva:

.....
Fletcher, al día siguiente, cuando hacían los preparativos para proveerse también de agua suficiente, fueron atacados por los mismos pobladores, en razón de que algunos marinos de Drake, a pesar de haber sido instruidos en contrario, utilizaron la palabra “agua”, en castellano, para pedir suministros del líquido. Ello motivó una confusión: los indígenas pensaron que eran españoles, que según Fletcher, eran reconocidos en la isla por el maltrato a sus habitantes. En este enfrentamiento, del cual lograron huir los ingleses, Drake fue herido en la cara, “bajo su ojo derecho, y cerca de su nariz, la flecha perforando de forma maravillosa, bajo basis cerebri, con no pequeño peligro de su vida...”, pp. 47-48. Ésta es la misma lesión que reportó Nuño de Silva ante los inquisidores: “Tiene una señal de flecha en el carrillo derecho que no se le parece [o no se le nota] si no se le mira con cuidado”, AGN, Fondo Inquisición, 1579, vol. 85, expediente 13, f. 86r.

⁷³ *Ibid.*, p. 50.

⁷⁴ *Idem.*

En el puerto de Santiago de Chile entró y tomó el navío [de] maestre Gerónimo Griego, navío grande en que había 15 o 16 personas, entre marineros españoles y negros [...] el cual dijo que había en él 1720 botijas de vino y algún oro, y que toda la demás carga era de madera. Saltó en tierra [...] entró en las casas, tomó lo que había, y en la iglesia, campana, cáliz y vestimenta de damasco, y un misal que luego hicieron pedazos, y dejó en tierra toda la gente, salvo al Gerónimo Griego, que llevó en el dicho navío en que fue el inglés con otros.⁷⁵

Este relato concuerda con lo registrado por Pretty:

Encontramos también en este pueblo un almacén provisto con vino de Chile y muchas tablas de madera de cedro; el cual vino lo trajimos con nosotros y algunas de las tablas para usarlas como leña. Y así, estando a bordo, dejamos el puerto, bajando primero a tierra a todos los españoles, a excepción de Juan Griego,⁷⁶ nacido en Grecia, a quien nuestro general llevó con él como piloto para llevarlo al puerto de Lima.⁷⁷

En cuanto a la referencia de Fletcher, destaca, como en las dos anteriores, la mención de los vinos chilenos: “entre otras cosas encontramos en el pueblo diversos almacenes de los vinos de Chile”.⁷⁸ La vid había sido introducida en Chile apenas unos treinta años antes, en 1548, por el fraile Francisco de Carabantes, a través del puerto de Talcahuano,⁷⁹ de donde muy pronto fue llevada a Santiago,

.....
⁷⁵ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 87f.

⁷⁶ John Griego, en el texto de Pretty.

⁷⁷ Pretty, *Famous Voyage*, <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 31/12/2015.

⁷⁸ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 51.

⁷⁹ El puerto de Talcahuano está situado a unos 500 kilómetros al sur de Valparaíso y de Santiago sobre la costa chilena.

señalándose a Alonso Moreno como el primero en elaborar vino en Chile, y obtener dos botijas de vino.⁸⁰

Fletcher, en *The World Encompassed*, relata también un asalto en la bahía, que parece ser el del Griego, y que menciona, además del vino, el robo de objetos de oro, así como de pan y tocino:

Un barco llamado el *Capitán de Moriall*, o el *Gran Capitán de las Islas del Sur*, *Almirante de las Islas de Salomón*, cargado en su mayor parte con la misma clase de licores, sólo que había además, una cierta cantidad de fino oro de Valdivia⁸¹ y una gran cruz de oro engastada con esmeraldas, sobre la cual estaba clavado un Dios del mismo metal. Pasamos algún tiempo retomando fuerzas y aliviando a este barco de una carga tan pesada, y en el día 8 del mismo mes (habiendo, entre tanto, provisto suficientemente para nosotros con los necesarios, como vino, pan, tocino, etcétera, para una larga temporada), nos hicimos a la vela.⁸²

El 20 de diciembre, en el puerto de Coquimbo⁸³ encontraron abundancia de pescado, al grado de que en dos o tres horas, los marinos de Drake llegaron a pescar hasta 400 peces.⁸⁴ Para entonces, ya se hacía necesaria la provisión de agua dulce. A finales de enero de 1579, en su búsqueda “constante” del preciado líquido, encontraron plata:

.....
⁸⁰ Padilla, citado en Pszczólkowski, Philipppo, “Sauvignon Blanc...”, p. 1.

⁸¹ Valdivia se encuentra en el cruce de tres grandes ríos de Chile. Fundada en 1552, es la ciudad austral más antigua del mundo. Fue una ciudad de gran importancia en el periodo indiano, cercana a la costa y una gran productora de oro.

⁸² LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed* p. 51.

⁸³ Coquimbo está a poco más de 400 kilómetros de la ciudad de Santiago, y en el original aparece como *Cyppo*.

⁸⁴ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 54.

Llegamos a un lugar llamado Tarapacá, y bajando a tierra allí, iluminamos donde estaba un español que yacía dormido, y tenía acomodadas junto a él 13 barras de plata, que pesaban entre todas unos 4000 ducados.⁸⁵ No hubiésemos podido (si tuviéramos que elegir) haberlo despertado de su siesta, pero viendo nosotros, contra nuestro deseo, de hacerle tal perjuicio, lo liberamos de su carga, la cual de otra forma lo habría mantenido en vela, y así lo dejamos, para que tomara (si así lo deseaba) la otra parte de su sueño, en mayor seguridad.⁸⁶

Siguieron los ingleses después de esto su paso por la costa sudamericana con rumbo a Lima, con escalas suficientes para reponer bastimentos y agua. En un puerto que llamaron *Mormorena*, en el área cercana a Iquique, a 22 grados, conocieron las alpacas o llamas, descritas por Fletcher en *The World Encompassed*, de las cuales dijo que su carne era un buen alimento.⁸⁷

El 13 de febrero en la madrugada llegó el grupo al Callao, el puerto de Lima, y allí asaltó con éxito una nao de Panamá,⁸⁸ además de cometer otras tropelías (Mapa 3).

A principios de marzo, casi un mes después de robar en el puerto de Arica, ocurrió el asalto al magnífico galeón:

Nuestra Señora de la Concepción, llamado de forma irreverente por los marinos *Cacafuego*, el cual viajaba costa arriba de Perú hacia Acapulco, con un valioso cargamento y cartas de marear. Era una nave colosal, cargada con toneladas de todo tipo de bienes.⁸⁹

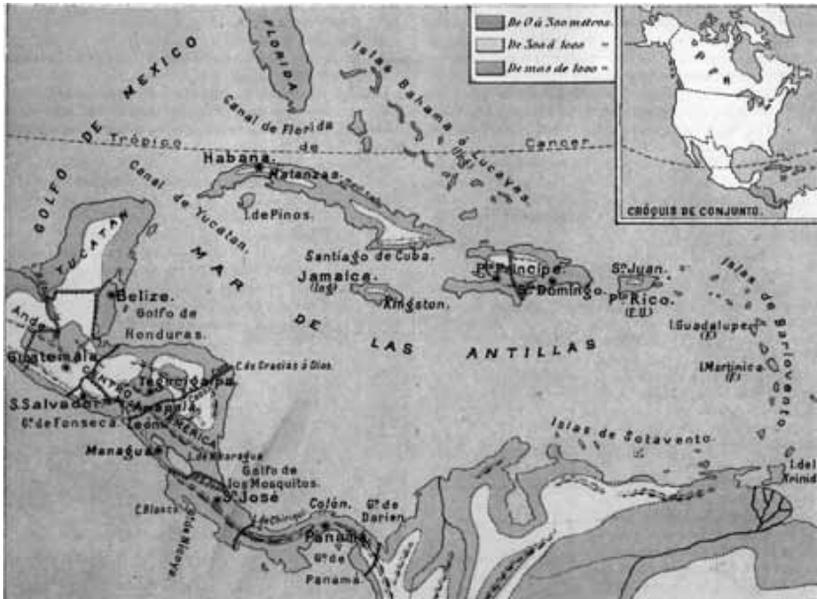
.....
⁸⁵ El ducado era una moneda de oro utilizada en España hasta finales del siglo XVI, y su valor era variable.

⁸⁶ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, pp. 54-55.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 56.

⁸⁸ AGN, Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 87v.

⁸⁹ Martínez, “Piratas y Corsarios...”, p. 140.



Mapa 3. La región del antiguo Virreinato del Perú. Ubicación del puerto del Callao, y muy cerca, la ciudad de Lima, situada en una faja de territorio que se encuentra entre los 2000 a 4000 metros sobre el nivel del mar. Abajo, cerca del río Pilcomayo, la rica región del Potosí. Fuente: Delgadillo, *La Tierra*, p. 43.

Aparte de apoderarse de la enorme cantidad de alhajas de oro y plata, dinero “y bagatelas similares” que traía, los ingleses encontraron en ella fruta, conservas, azúcares, harina y “otras vituallas”, con las cuales pudieron abastecerse.⁹⁰

En la costa centroamericana los marinos ingleses causaron gran temor por sus asaltos, pero se debe subrayar que las actividades en torno a la búsqueda de bastimentos eran constantes. En Panamá consiguieron madera, agua y otras provisiones,⁹¹ y Nuño de Silva precisó también:

⁹⁰ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, pp. 59-60.

⁹¹ *Idem*, p. 60.

En la Isla de Pinos, costa de Nicaragua robó tomó una fragata que iba a Panamá cargada de maíz mil [*sic*] y manteca y zarzaparrilla, y soltó la gente della en su lancha, y se quedó con la fragata y con Colchero, piloto de la *China*, que enviaba el visorrey de la Nueva España a Panamá. Viniendo de Nicaragua a Nueva España prendió y robó otro navío en que iba don Francisco de Zárate, y habiéndole tomado una negra y mantenimientos⁹² y algunos fardos de ropa y tres pipas vacías para agua, le soltó y dejó ir en este navío al dicho piloto Colchero.⁹³

Para entonces, los ingleses ya habían conocido y probado el maíz, como ya se señaló. La manteca, para cocinar, era un ingrediente que podía elevar de manera sustancial la calidad y sabor de las comidas hechas a bordo. En cuanto a la zarzaparrilla, parece haber sido popular desde el periodo prehispánico como remedio medicinal para algunas afecciones de la piel.

La última escala con el piloto portugués a bordo fue en Huatulco, en el actual estado de Oaxaca, el día 15 de abril de 1579, localizado por los ingleses sobre los 15 grados 40 minutos.⁹⁴ En este punto, su tripulación estaba muy disminuida, con poco más de setenta hombres y 8 muchachos.⁹⁵ Allí, aprovechó para surtirse de víveres; sobre todo, tenían una gran necesidad de conseguir agua, de la cual sólo obtuvieron 25 pipas.⁹⁶

El asalto a la tranquila población de Huatulco tomó desprevenidos a sus moradores:

En el dicho puerto de Huatulco echó en tierra cuarenta o cincuenta hombres que robaron la tierra, la campana

.....

⁹² Mantenimientos: alimentos, provisiones.

⁹³ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 88r.

⁹⁴ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 62.

⁹⁵ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 86r.

⁹⁶ *Ibid.*, f. 86r-86v.

de la iglesia, y llevaron a la nao dinero, ropa, bizcocho, gallinas, tocino, la vestimenta de la iglesia, frontales, dosel, dos cálices y una custodia de plata y lámpara de plata y una custodia, y prendió al clérigo vicario de allí y otros dos hombres legos, y habiendo tomado agua, los dejó ir, y de un navío que estaba en el dicho puerto de Huatulco tomó lo que quiso de ropa de Castilla y de la tierra y le cortó el pauprés [*sic*]⁹⁷ y las gavias.⁹⁸

De los artículos robados destacan los alimentos, que casi siempre formaban parte de las actividades de saqueo. En primer lugar está el bizcocho, que era una especie de pan cocido de forma que se pudiera mantener por mucho tiempo. Se elaboraba sin levadura, era cocido dos veces, y luego se secaba al aire, al sol, o al humo, lo que daba por resultado una especie de galleta bastante dura, pero fácil de conservar en el aire húmedo del mar. El bizcocho fue uno de los alimentos más importantes para la avanzada europea en los mares. Su preparación era una sencilla y pragmática tecnología culinaria, que permitía llevar una fuente de energía económica, basada en un cereal, fuente de carbohidratos. Era parte importante de las provisiones para los viajes largos. En segundo lugar está el tocino, una fuente de proteína animal preparada para soportar los rigores del clima, y que era uno de los alimentos más comunes en los bastimentos de los barcos europeos. En tercer lugar, las gallinas proveyeron a la tripulación de carne fresca, un privilegio que podía escasear en los dilatados recorridos por mar; por lo cual los marinos debían conocer, además de las particularidades de sus respectivos oficios, las artes de la caza, la pesca y la carnicería.

.....

⁹⁷ El término correcto es bauprés, un mástil que sale de la proa de los bajeles, no derecho, sino inclinado, donde se pone una vela que llaman la cebadera.

⁹⁸ AGN, Fondo Inquisición, 1579, volumen 85, expediente 13, f. 88r. La gavia es una vela colocada en el mastelero de cualquier palo. También es una jaula o garita, colocada en lo alto, que sirve para que el grumete, puesto en ella, registre todo lo que pueda verse en el mar a la distancia.

Por último, al haber satisfecho sus necesidades de aprovisionamiento, el remanente del grupo expedicionario de corsarios dejó “la costa de América”, en rumbo al norte del continente. La travesía quedaría completa luego de dos años y diez meses, al llegar el 26 de septiembre de 1580 al puerto de Plymouth, “con corazones agradecidos a Dios [...] al ver las maravillas del Señor a fondo, al descubrir tantas cosas admirables, al atravesar por tantas extrañas aventuras, escapando de tantos peligros, y vencer tantas dificultades en nuestra circunnavegación [...]”.⁹⁹

Conclusiones

La era de las exploraciones representó un emprendimiento sin paralelo en la navegación global, en el cual Europa no tuvo rival alguno. Potencias marítimas como España, Portugal e Inglaterra le dieron forma al Nuevo Mundo a través de su intervención, al hacerse presentes en las tierras recién descubiertas por medio de largos viajes que tomaban varios meses y hasta años en culminarse. La logística de éstos suponía la dotación de varios navíos cuya estructura resistiera los rigores del Atlántico, diera cabida a hombres y cargas suficientes para recorrer el trayecto; también el armamento necesario para hacer frente a las adversidades, una tripulación capaz y experimentada, y desde luego, los bastimentos necesarios, para alimentar y dar de beber a los trabajadores del mar. Por añadidura, los viajeros europeos de esta era incluyeron entre su tripulación hombres dotados de curiosidad natural que tuvieron la habilidad de registrar lo acontecido y con ello dejar un testimonio escrito.

El viaje de circunnavegación de Drake, visto a través de los ojos de algunos de sus testigos, se ejecutó sobre estas bases. Drake consiguió para su proyecto cinco navíos, con las características que los hacían aptos para cruzar el océano; obtuvo uno más a través de un asalto en el camino. Los corsarios ingleses iban bien armados, como

.....
⁹⁹ LOC, Drake y Fletcher, *The World Encompassed*, p. 108.

lo evidencia el gran número de robos y saqueos que perpetraron. Los marinos de Drake, por lo menos los que lograron cubrir la vuelta al globo, demostraron sus capacidades al hacer posible su regreso a Plymouth. Por otra parte, el aprovisionamiento de agua, leña y alimentos constituyó una de las actividades esenciales, y en ocasiones la de mayor importancia, en la vuelta al Cono Sur de América. Por último, los registros de Fletcher y Pretty son las fuentes primarias por medio de las cuales se puede reconstruir el hecho, y aun corroborar y complementar las referencias existentes en los documentos españoles de la época, como la confesión de Nuño de Silva y la “Memoria de la Mar del Norte”.

A través de las fuentes primarias aquí examinadas, es posible establecer un modelo europeo de exploración, que facilitó la conquista y colonización, en el cual existieron elementos que no fueron privativos de los ingleses, pero que estuvieron de manifiesto en este viaje: en primer lugar, actividades de asalto, saqueo, robo o fraude; en segundo lugar, la búsqueda de víveres o bastimentos, muchas veces en combinación con las actividades antes mencionadas; los bastimentos eran conseguidos por medio del intercambio, del robo, la compra, e incluso de la cacería o la pesca; en tercer lugar, un registro de exploración enfocado en los datos geográficos, culturales y étnicos de las tierras visitadas, información que en su momento podría facilitar la dominación europea. Todo ello, visto no sólo desde la perspectiva de la circunnavegación de Drake, sino de los grandes viajes de los europeos a las llamadas Indias occidentales, es el conjunto de componentes que hicieron posible la conquista del Nuevo Mundo, la supremacía que Braudel llamó “asimetría”, o “el triunfo de Occidente”, y que en buena parte se logró por la eficiencia de los navegantes para suplir sus bastimentos.

Referencias

Bibliográficas

- Barber, Dan, *The Third Plate*, Nueva York, The Penguin Press, 2014.
- Braudel, Fernand, *Civilization and Capitalism 15th-18th Century. Volumen I, the Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible*, Nueva York, Harper & Row Publishers, 1982.
- Cabrera Valenciano, María Iluminada *et al.*, *Pedro Fernández de Chávez, escribano público de Telde (1568-1570), Catálogo. Índices*, t. II, Tenerife, España, Gobierno de Canarias/ Archivo Histórico Provincial de las Palmas, 2007, 2 tomos.
- Delgadillo, Daniel, *La Tierra. Geografía elemental*, México, Herrero Hermanos Sucesores, Editores, 1908.
- Martínez, José Luis, *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Martínez Pérez, Rosa María, “Piratas y corsarios en la Nueva España: 1558-1603”, tesis sin publicar, para optar por el grado de Maestría en Historia, Facultad de Filosofía-Universidad Autónoma de Querétaro, 2003.
- Motherby, George, *A New Medical Dictionary; or General Repository of Physic. Containing an explanation of the terms, and a description of various particulars, relating to Anatomy, Physiology, Physic, Surgery, Materia Medica, Chemistry, etcetera. The fourth edition: revised and corrected, with considerable additions, by George Wallis, M. D.*, Londres, J. Johnson, G. G. and J. Robinson; T. N. Longman, and T. Cadell, Jun. and W. Davies, 1795. Versión electrónica: *Google Books*.
- Muro, Luis, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1604)*, México, Secretaría de Educación Pública/El Colegio de México, 1975.
- Oliver, Douglas L., *The Pacific Islands*, Cambridge, Harvard University Press, 1952.

Piqueras Céspedes, Ricardo, *Entre el hambre y El Dorado: mito y contacto alimentario en las huestes de conquista del XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1997.

Wallerstein, Immanuel, *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo-europea en el siglo XVI*, vol. II, México, Siglo XXI Editores, 1999, 2 volúmenes.

Hemerográficas

García Redondo, José María y Consuelo Varela, “Ecos literarios y memoria cartográfica del *Famous Voyage* de Francis Drake”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 70, 2, Sevilla, julio-diciembre de 2013, pp. 441-478, ISSN: 0210-5810. DOI: 10.3989/aeamer.2013.2.03.

Mena García, Carmen, “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, en *Revista de Indias*, 2004, vol. LXIV, núm. 231, pp. 447-484, ISSN: 0034-8341.

Pszczółkowski, Philippo, “Sauvignon Blanc, Cabernet- Sauvignon y Carmenère, cepas clave de la viticultura actual de Chile”, en *RIVAR* vol. 2, núm. 4, Santiago de Chile, enero de 2015, pp. 1-16, ISSN 0719-4994, IDEA-USACH.

Miller, Mara, “Dressed to kill”, en *South American Explorer Magazine*, núm. 20, enero 1989, Denver/Lima, pp. 16-22; www.saexplorers.org/.../sae-mag-20e-penguins.pdf, consultada el 31 de diciembre de 2015.

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación, “Declaración de Nuño de Silva, piloto, en su viaje de Oporto al Brasil, habiendo caído prisionero con los piratas ingleses”, 1579. Fondo Inquisición, volumen 85, expediente 13.

Archivo General de la Nación, “Acusación contra Nuño de Silva por haber conducido a Francisco Drac”, 1579, Fondo Instituciones coloniales, Indiferente virreinal, cajas 3000-3999, caja 3560, expediente 13.

Breton Nicholas, Gentleman, *A Discourse In Commendation Of The Valiant As Virtuous Minded Gentleman, Maister Frauncis Drake, With A Reioysing Of His Happy Adventures [sic]*, Londres, John Charlewood, 1581, en World Digital Library, <http://www.wdl.org/en/item/623/view/1/4/>, <http://www.wdl.org/en/item/623/view/1/4/>, consultada el 28 de septiembre de 2015.

Drake, Francis y Francis Fletcher, *The World Encompassed by Sir Francis Drake: Being his next voyage to that to Nombre de Dios formerly imprinted; carefully collected out of the notes of Master Francis Fletcher, Preacher in this imployment [sic], and divers others his followers in the same*, Londres: Nicholas Bourne, 1628, <http://www.wdl.org/en/item/624/view/1/7/>, <http://www.wdl.org/en/item/624/view/1/7/>, consultada el 2 de noviembre de 2015.

Encyclopédie de Diderot et d’Alembert, Ecorce de Winter, <http://encyclopédie.eu/index.php/non-classific/73647311-ECORCE>, consultada el 27/12/2015.

“Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte”, (with three other narratives.), *The Kraus Collection of Sir Francis Drake, Rare Books and Special Collections Reading Room*, <http://memory.loc.gov/service/rbc/rbdk/d001/001.jpg> <http://memory.loc.gov/service/rbc/rbdk/d001/001.jpg>, consultada el 11 de noviembre de 2015.

“Sir Francis Drake”, en *The Illustrated Magazine of Art*, vol. 3, núm. 14 (1854), pp. 97-98, publicada por Thomas J. Watson Library, The Metropolitan Museum of Art, en <http://www.jstor.org/stable/20538226>, cortesía de JSTOR, consultada el 15 de octubre de 2015.

Pretty, Francis, *Sir Francis Drake’s Famous Voyage Round the World, 1580*, transcripción de Paul Halsall, agosto 1998, Nueva York,

Fordham University, agosto 1998, Nueva York, Modern History Sourcebook, <http://legacy.fordham.edu/halsall/mod/1580Pretty-drake.asp>, consultada el 27 de diciembre de 2015.

Sloan, Hans, “An Account of the True Cortex Winteranus, and the Tree that Hears It. By Hans Sloan, M.D. and S.R.S.”, en *Philosophical Transactions (1683-1775)*, vol. 17 (1693), pp. 922-924, publicado por Royal Society, en <http://www.jstor.org/stable/102008>, cortesía de JSTOR, consultada el 15 de octubre de 2015.

⋮ **PORTALES DE LA**
⋮ **ARCHIVÍSTICA**