

CAPÍTULO 3

INGLATERRA Y LA EXPANSIÓN ATLÁNTICA



AS tempranas visitas de viajeros portugueses y españoles a Canarias van a proyectar un imaginario canario al europeo donde clima, exotismo y naturaleza jugarán un papel decisivo en el comercio insular. Al mismo tiempo que el Nuevo Mundo, los archipiélagos atlánticos de Madeira y Canarias y África comenzaron las producciones agrarias y ganaderas y empezaron a suministrar beneficios a los europeos. Se abrieron nuevos mercados a los productos manufacturados ingleses y a los europeos, que serían las nuevas riquezas sobre las que se basaría el nuevo sistema mundial de comercio. Al principio los intereses de los ingleses eran puramente comerciales, sin ninguna aspiración de realizar descubrimientos geográficos.⁵⁰ Sería más tarde cuando se

50. SCAMMELL, G.V. *Seafaring, Sailors and Trade, 1450-1750*. Ashgate. Hampshire, 2003. p. 137.

dará esa necesidad de exploración para buscar nuevas salidas comerciales, y cuando comience la construcción del imperio, como veremos a lo largo del trabajo. Ahora bien, cuando hablamos de la temprana presencia inglesa habría que nombrar primero a los bristolianos y más tarde a los londinenses.

Bristol era la primera ciudad marinera en el siglo xv y su historia estuvo entrelazada fuertemente con el mundo atlántico. Su principal mercado en la Baja Edad Media fueron los vinos de Burdeos adquiridos en los puertos franceses de Gascone y donde a su vez se realizaba el más largo comercio de manufacturas textiles inglesas.⁵¹ Burdeos y sus alrededores fueron los principales mercados de las vestimentas de Inglaterra y desde ahí se distribuían por toda la Francia del suroeste.⁵² Pero estos vínculos comerciales se hicieron trizas a mediados del siglo xv cuando la Guerra de los Cien Años (1338-1453) entre Francia e Inglaterra acabó con las enormes posesiones que los monarcas ingleses tenían en territorios franceses desde 1154. El impacto fue devastador. El comercio del vino descendió un 50% y el mercado de ropa inglesa un 40% en la década de 1460. El vertiginoso descenso de la actividad comercial también se hizo notar en los merca-

51. CARUS-WILSON, E.M. *Medieval Merchant Venturers*. Routledge. 3ª ed. London, 2005. pp. 269-271.

52. HARRIS SACKS, David. *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*. University of California Press. EE. UU. 1992. p. 17.

dos de Londres, Southampton y otros puertos de Devon.⁵³ La victoria francesa y la retirada inglesa del continente obligaron a los comerciantes de Bristol a buscar nuevos mercados. Los bristolianos rápidamente extendieron sus intereses comerciales con Portugal y España y se animan a potenciar el viaje en busca de las especias de Oriente.

Inglaterra mantenía una estrecha relación con Vizcaya desde el siglo XIII a través de las visitas comerciales que los vascos realizaban a sus puertos. Esa temprana aventura por los viajes a lo largo del Atlántico Norte suscitó un gran interés entre los hombres del norte de España, hasta tal punto que muchos vascos formaron parte de los viajes de Cristóbal Colón.⁵⁴ Por su parte los mercaderes ingleses, fundamentalmente de Bristol, realizaban viajes marítimos por la costa cantábrica e incluso tenían presencia en Lisboa, y cuando proliferan las informaciones de las hazañas de Colón las transmitieron a su país de origen. Bristol, tercera ciudad de Inglaterra tras Londres y York desde el siglo XIV, se interesó por tales empresas y su burguesía encargó a otro genovés, Juan Cabot, un experto italiano que había residido en Sevilla, Lisboa y Valencia, y hacia 1484 se estableció en Bristol, que además había recorrido tierras lejanas, participando en operaciones comerciales para la república de Venecia, que realizara el viaje hacia América del Norte. Había llegado hasta La Tana, en la desembocadura del Don, donde estaba

53. *Ibidem*, pp. 18-19.

54. BERNAND, Carmen y Gruzinski, Serge. *Historia del Nuevo Mundo*. FCE. México, 1996. p. 83.

establecida una factoría veneciana, unida por vía fluvial con Astracán, al borde del Caspio, estación terminal de la caravana que llegaba de China a través del Turquestán. El otro enclave estaba situado en Alejandría, donde los venecianos habían fundado una poderosa colonia. Era ahí donde llegaban las mercancías de las islas Molucas y de la India: drogas, plantas medicinales, especias y gemas, a través de La Meca y el puerto de Jedda, actual Arabia Saudí.⁵⁵ Eran artículos de lujo que en Europa alcanzaban precios exorbitantes, sobre todo desde que los turcos dominaban el Mediterráneo oriental. Cabot supo, a través de los miembros de la caravana a los que interrogó en La Meca, que el país en el que se daban las especias debía encontrarse más allá, en la extremidad nordeste de Asia, en la misma latitud que Bristol, según sus cálculos. Pensaba que podía alcanzarla por Occidente, más allá de Islandia.⁵⁶ La noticia del éxito del primer viaje de Cristóbal Colón le indujo a ofrecer sus servicios a Enrique VII para que autorizara y financiara el viaje por el Atlántico en busca de una ruta hacia Asia por el oeste, la misma empresa que le había llevado a Colón al descubrimiento de América. Sin embargo, en su expedición de 1497 no consiguió más que tocar las costas norteamericanas, Cabo Bretón, Terranova y la península del Labrador, así como tampoco su hijo Sebastián, que en 1509 se toparía con Groenlandia. Estas experiencias oceánicas no hacen

55. *Ibidem*, p. 96.

56. *Ibidem*.

sino demostrarnos el interés que también tenía Inglaterra en alcanzar los países de las especias y la primacía de Bristol en la búsqueda de nuevos mercados en ultramar.

Y aunque el mercado con los puertos de Gascone no cesó enteramente para los bristolianos, y Burdeos y sus alrededores todavía eran algo importantes para los comerciantes, ahora las mercancías de España y Portugal habían atraídos más su atención que antes, hasta tal punto que creció considerablemente su comercio.⁵⁷ Después de alcanzar el reflujo más bajo en la década de 1460, el mercado de la ciudad empezó a recuperarse a nuevas cotas, alcanzando su cenit en la década de 1490. En esos años el mercado de ropa de lana aumentó una media del 65% por año y el comercio del vino fue significativamente más alto que lo que había sido en periodos anteriores. Otras mercancías de valor en el mercado ibérico por las que los comerciantes de Bristol se interesaron fueron el aceite de oliva, los tintes azules de la planta *Isatis tinctoria*, y el azúcar, entre otras especies.⁵⁸

Pero mientras Bristol se recuperaba de nuevo con las exportaciones de las manufacturas textiles elaboradas en su ciudad y alrededores (aunque no alcanzó sólidos mercados para su comercio), el crecimiento urbano y comercial comenzó a concentrarse en Londres. A mediados del siglo XV Londres poseía solamente algo menos del 50% de las exportaciones de ropas; cien años después ocupaba

57. HARRIS SACKS, David. *Op. Cit.*, p. 20.

58. *Ibídem*, p. 19.

el 90%.⁵⁹ Lo mismo sucedió con las importaciones. Los londinenses mantenían una estrecha relación comercial con la ciudad belga de Amberes, el centro neurálgico de la economía mundial a finales del xv y todo el siglo xvi. Era el eslabón por medio del cual Inglaterra ejercía un considerable comercio con la ciudad y con Europa. El desarrollo del mercado de la ciudad estaba condicionado en gran medida por el comercio textil inglés, aunque portugueses y alemanes también formaban parte del tejido comercial.

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

Ello obliga a algunos comerciantes bristolianos a abandonar su ciudad para establecer su negocio en Londres.

59. *Ibídem*, p. 23.

Algunos de estos empresarios bien conocidos eran Paul Withypoll, George Monox y Robert Thorne. Los tres comerciaron con España y Portugal, pero Thorne incluso estableció su propio agente en Canarias.⁶⁰ Fue un destacado comerciante importador de mercancías de Italia y el Levante español, el depositario del famoso banco de St. George en Génova y uno de los primeros ingleses en comerciar regularmente con las Américas.⁶¹

Bristol era muy familiar a la gente de la Corona de Castilla sobre todo cuando las galeras italianas en su ruta a Inglaterra o Flandes pasaban por Sevilla y en menor medida las ciudades portuarias andaluzas rivales de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, entonces centros de peregrinación de comerciantes extranjeros: franceses, alemanes, italianos e ingleses. Pero sobre todo Sevilla.

El mercado con Canarias se realizaba a través de Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla. Para desempeñar el comercio se formó la *Andalusia Company* (Compañía de Andalucía)⁶² por los comerciantes de Bristol tras licencia

60. ROWSE, A.L. *The expansion of Elizabethan England*. Cardinal. London, 1955. p. 184.

61. HARRIS SACKS, David. *Op. Cit.*, p. 24.

62. MORALES LEZCANO, Víctor. *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*. Instituto de Estudios Atlánticos. La Laguna, 1970. p. 53 [Ref. B.M. COTTON Vesp. CX, ff. 449-452 (Charter granted by King Henry the 8th ... to merchants tradings into those parts of Andelozie in Spaine; 28 Sep, 1538)]. Véase también CONNELL SMITH, Gordon, «English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century» en, *Bulletin of The Institute of Historical Research*, vol. XXIII, Longmans, Green, Londres, 1950, y del mismo autor *Forerunner of Drake, a Study of*

concedida de Enrique VIII en 1530 a los comerciantes en España. Su origen está en Sanlúcar de Barrameda por iniciativa de La Hermandad de St. George (Brotherhood of St. George) que fue fundada en 1517 por licencia del duque de Medina Sidonia.⁶³ Los bristolianos Robert Thorne y John Sweeting, aparecen como dos de los mayores protagonistas. Sin embargo, la Brotherhood of St. George nunca poseyó una constitución bien establecida para la defensa de las necesidades e intereses de los comerciantes de Bristol y se reducía al derecho de construir una iglesia en Sanlúcar de Barrameda y elegir al cónsul en casos de problemas civiles o criminales, fundamentalmente entre ingleses con españoles, y la *Andalusia Company*, más inclinada a los intereses de los comerciantes de Londres, cesó al final del reinado de Enrique VIII.⁶⁴ Todo lo que dejó como importante fue el consulado de Inglaterra, pero apenas fue efectivo sin una comunidad inglesa detrás.⁶⁵

El continente negro era visible desde Europa a través del Estrecho de Gibraltar y había sido parte integrante del tráfico comercial en la Europa mediterránea. Desde el Magreb se conseguía el oro sudanés (transportado a lomos de dromedarios y comercializados por los mercaderes moros), la sal, marfil, esclavos y otros productos.⁶⁶ En los puertos

English Trade with Spain in the Early Tudor Period. Royal Empire Society. Logman, Green. Londres, 1954.

63. HARRIS SACKS, David. *Op. Cit.*, p. 63.

64. *Ibidem*.

65. *Ibidem*.

66. CHAUNU, Pierre. *La expansión europea siglos (XIII al XV)*. Labor. Barcelona, 1972. pp. 58-59.

de la cuenca del mediterráneo oriental se comercializaban las especias de Oriente. Los italianos del sur, venecianos, napolitanos y fundamentalmente genoveses, los catalanes y portugueses eran los artífices de este comercio.

Un importante foco mercantil se localizaba en el suroeste de Andalucía, cuyos mayores animadores eran los mercaderes genoveses establecidos en los principales puertos andaluces. El otro era el sur de Portugal. Precisamente Portugal se apodera de Ceuta en 1415, el primer puerto de mar del Marruecos mediterráneo, iniciándose así la verdadera aventura africana de Portugal que, en sucesivas etapas, fue abriendo la explotación comercial de las costas del continente. Cada etapa suponía un nuevo avance geográfico. La primera etapa va de la toma de Ceuta al paso del cabo Bojador (1434), y fue de tanteos. No implicaba nada más que un cabotaje un poco atrevido; la segunda etapa va del cabo Bojador al cabo Verde (1434-1444); y la tercera etapa desde el franqueo de la costa de Sierra Leona (1446-1475), hasta el Congo. La ida y vuelta Portugal-golfo de Guinea con el viento de popa o de lado constante era posible sin recurrir larga y penosamente a la bolina, pero solo a condición de iniciar la ida en invierno, entre noviembre y marzo, o sea, partir en otoño y regresar durante el verano boreal, al precio, además, de un bucle muy abierto y de una incursión muy profunda en el incómodo mar de los Sargazos, ya que entonces debía tomarse, muy hacia el Norte, el contra flujo de las latitudes medias (en el mejor de los casos en el 42° Norte). La tercera etapa suponía, pues, un buen conocimiento,

por lo menos empírico, de la circulación atmosférica y una gran maestría en el arte de navegar en alta mar, lejos de las costas.⁶⁷ En la desembocadura del río Senegal se dispuso la factoría de Arguim, desde donde exportarían de forma permanente oro en polvo y esclavos, iniciando así el envío de carabelas repletas de africanos a Portugal, con cuya venta pudieron sufragar con creces los gastos de las expediciones.

A su vez, en la tercera etapa se firmó el Tratado de Alcaçovas (4 de septiembre de 1479-marzo de 1480), confirmando por segunda vez el monopolio portugués en la costa de África.

La cuarta etapa (1482-1499), la que condujo al océano Índico, a las Indias y a China, comenzó en 1482, después de siete años de la llegada al Congo, y que supuso el alejamiento voluntario a la altura de las costas de Sierra Leona, fue impulsada por Juan II en su subida al trono en 1481.

Pues bien, desde las décadas de 1460 y 1470, pese al acuerdo de los príncipes, algunos aventureros andaluces se habían infiltrado más allá del cabo Bojador. Cada año una expedición salía de las costas andaluzas y cada año también los convoyes portugueses llevaban prisioneros a Lisboa.⁶⁸ La construcción del temido castillo de San Jorge de Mina, iniciado en 1482 y terminado en un tiempo record de 2 años, era en cierto modo la consecuencia de esa amenaza, además de defender el comercio del oro.

67. *Ibídem*, p. 69.

68. *Ibídem*, p. 89.