

Ecós literarios y memoria cartográfica del *Famous Voyage* de Francis Drake^{1/}

Literary Echoes and Cartographic Memory of Francis Drake's *Famous Voyage*

José María García Redondo
y Consuelo Varela

Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC

Pese a quedar en secreto por la diplomacia inglesa, las noticias del viaje de circunnavegación de Francis Drake fueron difundidas y alimentadas por las naciones extranjeras. En este artículo analizamos las imágenes del corsario y de su paso por el océano Pacífico en la literatura española del Siglo de Oro, así como sus representaciones en la cartografía, como elemento de propaganda y de elaboración del conocimiento geográfico.

PALABRAS CLAVE: Francis Drake; Circunnavegación; Océano Pacífico; Cartografía; Literatura Siglo de Oro; Sarmiento de Gamboa; Escritura de la Historia; Conocimiento geográfico.

Despite the English policy of secrecy, the news on Francis Drake's circumnavigation travel was disseminated and fostered by foreign nations. In this article, we analyse the images of the corsair and his voyage across the Pacific in the Golden Age of Spanish Literature, as well as their representations in cartography, both for propaganda purposes and as an instrument of geographical knowledge production.

KEYWORDS: Francis Drake; Circumnavigation; Pacific ocean; Cartography; Golden Age of Spanish Literature; Sarmiento de Gamboa; Historical Discourse Construction; Geographical Knowledge.

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto «El Pacífico Hispano: imágenes, conocimiento y poder» (PO-HUM-5392), aprobado y financiado por la Junta de Andalucía (2010-2014).

Los espacios y los mapas

El marino y prolífico cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, dando forma a los relatos de la travesía de Francis Drake en las costas de Chile y Perú, escribió cómo el inglés, tras la captura del navío de San Juan de Anton, se jactó ante sus prisioneros de tener en su poder una espléndida «carta de marear de más de dos varas de largo» que había adquirido en Lisboa por unos ochocientos ducados.² En la presentación del mapa se evidenciaba un doble alarde de poder práctico y simbólico. La carta había servido a Drake para penetrar en la Mar del Sur y acechar los puertos y navíos hispanos, a la vez que anunciaba cómo le habría de facilitar el camino de vuelta a Inglaterra, ya fuese por la ruta de la India o por un hipotético paso septentrional, al norte del cabo Mendocino. Además, la posesión del mapa llevaba implícita la capacitación instrumental necesaria para surcar con éxito los océanos, sorteando así la presunta ventaja hispánica de la política de sigilo cartográfica.

Tan pronto como la noticia llegó a la península, la diplomacia española se afanó por conocer el origen y naturaleza de dicha «carta de marear con todos los puertos, calas y ensenadas de aquel mar y sus alturas». De modo que, a finales de 1579, se le pidió al embajador de Portugal que procurase averiguar quién la hizo y remitiera un traslado o copia de la misma al Consejo de Indias.³ Un año después, cuando Drake ya había regresado ante la reina Isabel, los mapas del pirata seguían siendo motivo de desvelo para Bernardino de Mendoza, embajador español en Londres, quien se lamentó a Felipe II de no haber podido ver la «gran carta» que, junto al diario de la derrota, el corsario había entregado a la monarca.⁴ En aquella preocupación por los mapas, iba comprometida mucho más que el conocimiento de las rutas y «las cosas de la navegación del Mar del Sur y entrada del estrecho de Magallanes».⁵ Si dicha información había posibilitado la presencia del inglés en el Pacífico, la consecuencia fundamental era la constatación del inevitable desvanecimiento del llamado «Lago Español». En las líneas que siguen analizaremos sucintamente la cartografía anterior y posterior a la

2 Sarmiento de Gamboa, 1579 [1889, 449-450].

3 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, 427, l. 29, 136v-138, Respuesta a Cristóbal Moura, embajador de Portugal, El Pardo, 24 de noviembre de 1579.

4 La carta de Mendoza fue interceptada por los ingleses y se conserva en la British Library (BL), Additional MS 28420.

5 AGI, Indiferente General, 427, l. 29, 137v.

travesía de Drake en el Pacífico, como apertura al conocimiento global del océano.

Tanto la mayoría de las noticias de su circunnavegación, como la totalidad de los mapas que Drake empleó en su periplo se han transmitido en fuentes de segunda mano. Tras su llegada, el secreto, los rumores y los falsos informes envolvieron todo lo concerniente al viaje y no fue hasta 1588 cuando se levantó el veto a la publicación de detalles de la derrota. A finales de 1595 Richard Hakluyt logró publicar su breve relato «The Famous Voyage», una adenda de doce páginas que debía de insertarse en sus *Principall Navigations*. El texto fue preparado por el propio Hakluyt ante la presión por ofrecer una versión oficial de las aventuras de su compatriota, hasta entonces la fama del corsario había sido fraguada por sus adversarios. En 1628 vio la luz *The World Encompassed by Sir Francis Drake*, incorporando materiales procedentes del diario de Francis Fletcher, el predicador que lo acompañó en su navegación.⁶

Del Atlántico al Pacífico

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 tras haber circunnavegado el mundo durante casi dos años. En ese tiempo, el navío sembró el terror en los puertos de la Monarquía hispana y atestó sus bodegas con riquezas y productos de medio orbe, convirtiéndose en seña de su capitán quien, quizás en recuerdo de su protector, sir Christopher Hatton, cambió su nombre por el de *Golden Hinde* (Cierva Dorada).⁷ En el momento de zarpar, la flota estuvo compuesta por unos cinco o seis barcos, entre ellos el *Elizabeth*, capitaneado por John Winter, y una o dos pinazas desmontadas.⁸ La expedición navegó por el litoral norteafricano, acechando embarcaciones españolas y portuguesas hasta poner rumbo a las islas de Cabo Verde. Entre la tripulación de los navíos capturados Drake halló al comandante portugués Nuño de Silva, experimentado

⁶ Quinn, 1984, 33-48; Fuller, 2008, 21-67. Kelsey, 2002, 122-127.

⁷ Era esta figura el emblema que sir Christopher Hatton lucía en su escudo de armas. Se ha señalado que posiblemente Drake adoptara este patrocinio con vistas a obtener a su regreso un apoyo favorable en la corte. Spate, 2006, 326; Kelsey, 2002, 154-157.

⁸ Sobre los preparativos e intenciones del viaje, véase Taylor, 1930a, 46-47 y 1930b, 134-151, Andrews, 1968, 724-741 y Nuttall, 1914, xxxv-xxxix.

piloto en las costas de Sudamérica, al que no tardó en aprisionar e incorporar como miembro de su marinería. Una vez atravesado el Atlántico, ya en abril de 1578, la expedición fondeó cerca de la desembocadura del Río de la Plata, en el cabo Santa María, lugar al que Drake llamó Cape Joy. Tras enfrentarse a difíciles tormentas y recalar en el cabo Tres Puntas —Cape Hope— la flota, tras algunas pérdidas, pasó el invierno guarecida en el puerto de San Julián. De allí levó anclas el 17 de agosto para, unos días más tarde, adentrarse en aguas del estrecho de Magallanes.

Cinco décadas después de la travesía de Magallanes y Elcano, otras expediciones habían examinado y descrito el entorno del paso interoceánico. Desde el planisferio anónimo de Turín —realizado en 1523—, junto a otros mapas próximos a la producción de la Casa de la Contratación, las formas del estrecho se habían ido propagando sobre las cartas y portulanos con relativa precisión. En los años centrales del siglo XVI, fueron las colecciones de cartas náuticas de Battista Agnese las responsables de difundir el perfil del canal magallánico, asociándolo directamente a la gesta de su epónimo, al delinear por vez primera la exitosa ruta de circunnavegación de la nao *Victoria*. Ya hacia 1560, las noticias de la empresa de Francisco de Ladrillero que se fueron filtrando,⁹ especialmente minuciosas aportando alturas, accidentes y señales en tierra, alimentaron una renovada y actualizada cartografía del estrecho.¹⁰ En vísperas de la partida de Drake, los más reputados cartógrafos —especialmente portugueses— ya habían proyectado sobre sus cartas la imagen más reciente del canal.¹¹ Precisamente se ha atribuido a Diogo Homem y a Fernando Vaz Dourado la autoría del material cartográfico empleado por el corsario en su recorrido, motivo por el cual Drake no habría tenido demasiados problemas en pasar del Atlántico al Pacífico.¹²

Durante la travesía por el canal, la escuadra se topó con tres islas a las que Drake dio nombre; la mayor —que estaría poblada por pingüinos— fue llamada *Elizabeth*, en recuerdo de la reina; de las otras dos, una recibió la

9 AGI, Patronato, 33, n.1, r. 1, Descripción del viaje de Juan Ladrillero, desde la costa chilena al interior del estrecho de Magallanes entre 1557 y 1558.

10 En 1562, el maestro de hacer cartas Bartolomé Olives poseía en su estudio de Mesina materiales procedentes de la expedición de Ladrillero. Almaglià, 1944, 72-73, citado en Kelsey, 2002, 161.

11 Además del referido Olives, mostraron la renovada descripción del estrecho las cartas de Diogo Homem, Bartolomeu Velho, Fernando Vaz Dourado, Joan Martines, etc. Véase Cortesão y Texeira, 1960, II y III. Sobre la evolución cartográfica del estrecho de Magallanes, véase Martinic, 1999.

12 Boulind, 1968, 355.

designación del santo del día, *Bartholomew* y, la otra, *Saint George*, «in honour of *England*, according to the ancient custome, there observed».¹³ Bautismo que bien pudo efectuarse a posteriori, no sin connotaciones propagandísticas, al publicarse en 1628 *The World Encompassed*. A comienzos de 1584, John Drake, primo del corsario que había formado parte de la expedición, no recordaba haber escuchado nominación alguna para dichas ínsulas, pues apenas evocaba que el estrecho «tiene muchas yslas de monte [...] y que las dichas yslas tienen muchos pájaros».¹⁴ Y no fue hasta tiempo después, en el proceso inquisitorial que se le incoó, cuando dio testimonio de que, de las «tres yslas pequeñas» que Drake halló, a una «la llamó Ysabel, y allí hallaron muchos patos sin pluma que no vuelan, aunque huyen caminando por tierra todo lo que pueden, aunque los alcançan los hombres».¹⁵

La flota alcanzó la Mar del Sur el 6 de septiembre de 1578. Al igual que en la derrota de Magallanes, los marinos habían visto «fuegos de una parte y otra del estrecho».¹⁶ Para entonces la expedición sólo la componían dos navíos, el *Marigold*, capitaneado por John Wynter, y el *Pelican*, ya con el nuevo nombre de *Golden Hinde*. Al inaugurar la singladura con una terrible tempestad que acabó por separar ambos barcos, comprobaron como el océano, «llamado por algunos *Mare Pacificum*, resultaba ser en su lugar *Mare Furiosum*».¹⁷ Buscando algún refugio, la escuadra se dirigió al noroeste, posición donde los mapas tradicionalmente dibujaban el perfil de la América meridional. Aunque desde mediados del siglo XVI se dudase con firmeza acerca de los cálculos de la longitud aplicados en el extremo austral, lo cierto es que durante décadas los mapas siguieron representando dicha desviación al occidente. En el planisferio emanado de la Casa de la Contratación y firmado por Sancho Gutiérrez en 1551, se optó por agregar —apenas unos años más tarde— una segunda línea de costa volcada hacia el poniente. Presentándose la incógnita de si la forma del territorio tendía más o menos de sur a norte o, como debió creer Drake, si corría hacia el

13 [Fletcher], 1628, 35-36.

14 AGI, Patronato, 266, r. 49, 1v., Testimonio de las declaraciones del corsario Juan Drake, ante el capitán Alonso de Vera y Aragón en Santa Fe tras su llegada al puerto de Buenos Aires, 24 de marzo de 1584.

15 AGI, Patronato, 266, r. 54, 4-4v., Relación de la causa del capitán Juan Drake, hecha en Lima por el Tribunal de la Inquisición, 1587.

16 AGI, Patronato, 266, r. 49, 4v.

17 [Fletcher], 1628, 39.

norooeste.¹⁸ Las primeras versiones de los atlas de Abraham Ortelius (1564 y 1570) difundieron ampliamente esta última opción hasta que, ya en la edición de 1581, la costa se adecuó rumbo al Septentrión.

Con todo, la frustrada búsqueda de la costa imaginada fue leída en clave de descubrimiento geográfico por la propaganda anglosajona. En 1599, el matemático y cartógrafo Edward Wright, discípulo del maestro de hacer globos Emery Molyneux, realizó un actualizado mapa del mundo aplicando las fórmulas desarrolladas treinta años antes por Gerhard Mercator.¹⁹ La carta apareció en el primer volumen de las *Principall navigations* y fue reimpressa hasta el punto de convertirse en uno de los mapas fundamentales de su tiempo.²⁰ Con cuidada precisión combinaba el entramado náutico de las líneas de rumbos con la malla de paralelos y meridianos y, a diferencia de muchos sus contemporáneos, la carta de Wright-Molyneux prescindía de decoraciones accesorias, prefiriendo el espacio en blanco a la especulación sobre las áreas desconocidas. En uno de sus cartuchos, donde se refería la corrección de dicho trazado costero hacia el norte, se empleaba con argucia el único punto en común de aquel viaje con los posteriores de Sarmiento de Gamboa y Cavendish. El primero de ellos había negado con rotundidad la posibilidad de un paso meridional y, el segundo, no logró probar su existencia, en cambio, ambos, sí habían reparado en la forma del litoral rectificado: «[By the discoverie of Sir Francis Drake] the southwest coast of America called Chili was found, not to trend to the northwestwards as it hath beene described but to the eastwards of the north as it is beene set downe: which is also confirmed by the voyages and discoveries of Pedro Sarmiento and Mr. Thomas Cavendish. A° 1587».²¹

La tempestuosa llegada al Pacífico aún deparaba un segundo hito con que laurear las hazañas geográficas del corsario. El barco de John Winter, el *Elizabeth*, al verse apartado por los fuertes vientos, abandonado de Drake y sin consenso entre su tripulación para intentar su búsqueda, optó por rehacer el camino del estrecho y retornar a Inglaterra. El regreso del *Elizabeth* fue,

18 Mapamundi de Sancho Gutiérrez (1551), Österreichische Nationalbibliothek (Viena), KI 99.416. Agradecemos al Dr. Rodrigo Jeria las aportaciones sobre este mapa.

19 Edward Wright, *Thou hast here... a true hydrographical description of so much of the world as hath beene hitherto discovered, and is comme to our knowledge*, en Hakluyt, 1598-1600.

20 La carta apareció mencionada en la comedia de William Shakespeare *Twelfth Night or, What You Will* (1601-1602): «*she does smile his face into more lines than is in the new map, with the augmentation of the Indies*» (acto III, escena II) [«Sonríe hasta poner en su cara más líneas de las que tiene el nuevo mapa con el aumento de las Indias», Shakespeare, 2012, 801].

21 Mapa Wright-Molyneux, 1599.

según Harry Kelsey, el detonante de las nuevas ideas geográficas que el gobierno inglés divulgó con apremiante interés. Según se dijo, los marinos ingleses habrían pasado del Pacífico al Atlántico sin volver a atravesar el canal. A su regreso, Drake aseguraría que él había descubierto que el supuesto estrecho de Magallanes no era más que unos cuantos islotes donde las aguas de ambos océanos se unían. En este caso, el mapa de de las *Principall navigations* presentó el hallazgo sin hacer referencia a las antedichas expediciones con interpretaciones contrarias: «By the discoverie of Sir Francis Drake made in the yeare 1577, the streights of Magallane, as they are commonly called, seeme to be nothing els but broken land and Ilands».²²

Es poco probable que, como escribiera Francis Fletcher, el *Golden Hinde* hubiera navegado hacia el sur y hacia el este, hasta por debajo de la Tierra del Fuego alcanzando el cabo de Hornos, «[t]he uttermost cape or hedland of all these Ilands, stands neere in 56 deg., without which there is no maine nor Iland to be seene to the Southwards, but that the Atlanticke Ocean and the South Sea, meete in a most large and free scope».²³ Como señaló Kelsey, entre los testimonios de los marinos que conformaban la tripulación del *Golden Hinde*, parece que no hubo conciencia de haber conocido ningún paso al sur del estrecho.²⁴ En la relación que presentó John Drake en 1587 el hallazgo no sólo pasó desapercibido, sino que tampoco aclaró qué se concluyó de los «diversos pareceres sobre si la tierra que está de aquella parte del estrecho que llaman incognita era isla o tierra firme».²⁵ Con frecuencia, su narración revela la percepción geográfica que sostenía el mapa mental con el que se articulaba el relato. No sin cierta confusión, la tierra incógnita constituía para el joven de los Drake un referente espacial hacia el mediodía del estrecho aunque, más adelante, navegando ya en el Mar del Sur y sin precisar que fuera superada, pudo ubicarse hacia el noreste:

Y estando solo el capitán Francisco [Drake] con su nao pasó de aquella parte del estrecho el qual por el sur está en cincuenta y tres grados, y por la del norte en cincuenta y dos o en cincuenta y dos y medio hazia la tierra yncognita y tomó puerto en cincuenta y quatro grados detrás de una yslla [...]²⁶

22 *Idem.*

23 [Fletcher], 1628, 87, «El cabo o promontorio último de todas estas islas, situado cerca de 56 grados, tras el cual no se ve hacia el sur ni tierra ni isla, sino el océano Atlántico y el Mar del Sur que se unen en un amplio y libre panorama».

24 Kelsey, 2002, 168-178.

25 AGI, Patronato, 266, r. 54, 4v.

26 AGI, Patronato, 266, r. 54, 5.

El mapa cuyo original se ha atribuido a Fletcher²⁷ también presentó una insólita disposición geográfica, al querer encajar la isla de Drake con las no menos peregrinas nociones de Tierra Incógnita y Tierra Austral. Sobre el croquis, la «*Insula Elizabetha*» se perfiló como la mayor y más meridional de cuantas islas se agrupaban en el extremo del continente americano; tras ella sólo se dibujaba el mar abierto. La extravagancia vino al denominar dicho conjunto de islotes —entre *Elizabetha* y el vértice de América— con el letrero «*terra australis bene cognita*». De este modo quedaba ensamblada la antigua idea de Tierra Austral con la *terra* felizmente *cognita*, ya no como continente, sino reconocida en el ámbito insular sito entre el canal atravesado por Magallanes y la posición extrema de *Elizabetha*. En el mismo manuscrito, un segundo mapa representaba esta isla donde Drake realizó —según Richard Hawkins— un curioso acto de posesión en nombre de la reina Isabel.²⁸ Aquel episodio patriótico fue recogido en el llamado mapa de Drake-Mellon, uno de los más antiguos conservados con la ruta del corsario, quizás copiado de un ejemplar perdido que el mismo devoniano habría regalado a la reina.²⁹ En él, además de una bandera inglesa con la Cruz de San Jorge sobre la isla *Elisabetha*, la cartela inferior volvería a recordar que, contrariamente a la idea de un continente Austral, la más meridional de aquellas islas había sido descubierta por Drake.³⁰

27 BL, Sloane MS. 61, f. 35. Copia realizada en 1677 por el boticario londinense John Conyers de un manuscrito perdido atribuido a Francis Fletcher. Hay transcritas algunas partes del diario en [Fletcher], 1854, 7-96. Mapa reproducido en Wallis, 1979, 5.

28 *Elizabetha* ha sido identificada como la actual isla de Henderson, a 55°56'S-69°05'W, a unas 60 millas al noroeste del Cabo de Hornos (Wagner, 1926, 84-97). Sobre la toma de posesión, véase Hawkins, 1622, 95.

29 *A True Description of the Naval Expedition of Francis Drake, Englishman & Knight, Who With Five Ships Departed from the Western Part of England on 13 December 1577, Circumnavigated the Globe and Returned on 26 September 1580 with One Ship Remaining, the Others Having been Destroyed by Waves or fire* (c. 1587), Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Folio C 2009 2. Aunque su fecha de realización podría ser ligeramente posterior a otras las otras versiones conocidas, según Helen Wallis (1984, 141-143), esta carta —conocida como de Drake-Mellon— aparenta ser la copia más fiel que se sacó del perdido «mapa de la reina». Esta carta original sería una versión de la ruta de Drake que éste habría regalado a Isabel I. Hacia 1625 Samuel Purchas lo vio expuesto «in His Majesties Gallerie at White Hall, neere the Privie Chamber» (Purchas, 1625, III-3, 461), de donde debió de desaparecer en el incendio del palacio en 1697.

30 «Cum omnes fere hanc partem australem continentem esse putent, pro certo sciunt insulas esse earumque australissimam ELIZABETHAM dictam esse a Francisco Draco eiusdem inventorem», mapa Drake-Mellon, c. 1587.

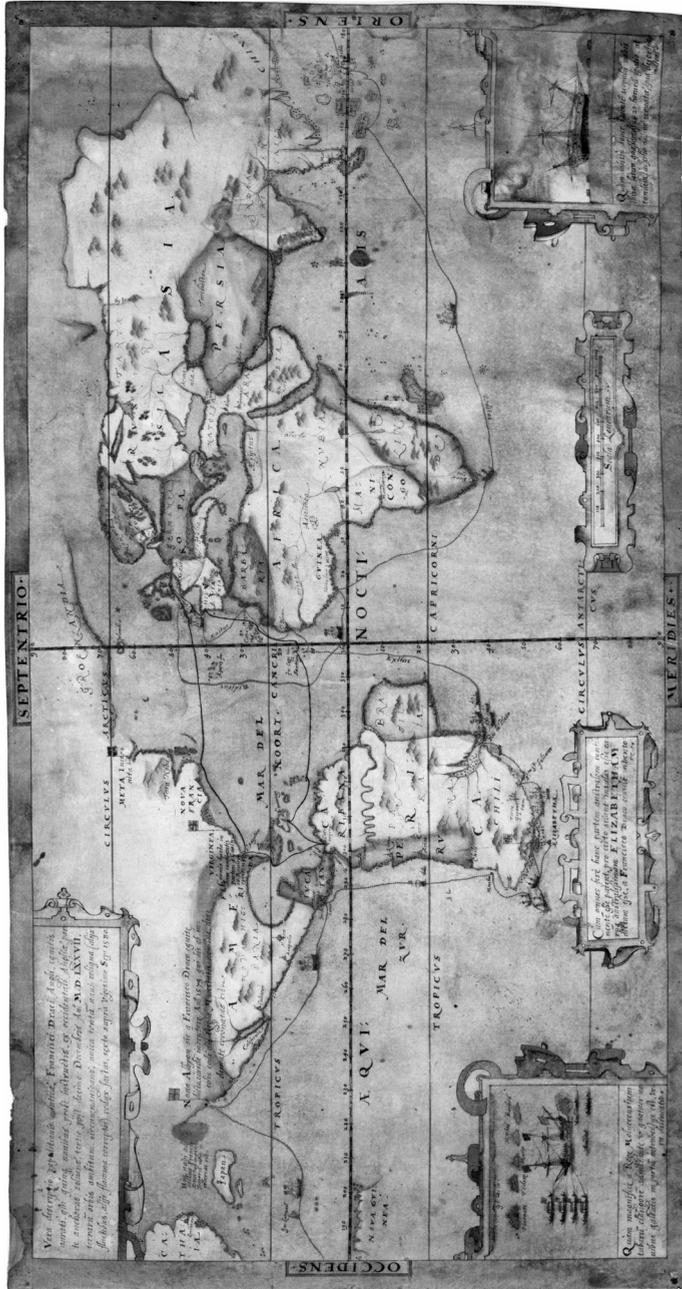


Imagen 1: *Mapa de Drake-Mellon* (c. 1587). Gentileza del Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Folio C 2009 2.

Lograse o no Drake alcanzar el cabo de Hornos, consecuencia de la política de sigilo inglesa y de las confusas noticias divulgadas, se generalizó la existencia de un archipiélago bajo el estrecho de Magallanes, con el subsiguiente desplazamiento más hacia el sur de la conjeturada Tierra Austral.³¹ El artífice del mapa de Drake-Mellon, fiel a su proclama, optó por omitir cualquier insinuación de un continente bajo la isla *Elisabetha*. La incorporación de la referida cartela bajo Sudamérica le sirvió como recurso gráfico con el que silenciar la figura de esta convención geográfica sobre su dibujo. Por el contrario, la carta impresa por Nicola van Sype, *La Herdike Enterprinse faict par le signeur Draeck*, realizada según Helen Wallis también a partir del mapa de la reina aunque, quizás, unos años antes que el anterior, sí delineaba la supuesta masa terráquea a lo largo del extremo inferior de la composición.³² La carta de Hondius *Vera Totius Expeditionis Nauticae*, una de las más conocidas y reproducidas versiones del susodicho mapa oficial, impreso en Ámsterdam hacia 1595 y realizado con más precisión matemática que los anteriores, reproducía en una proporción mayor el archipiélago de las *Elisabethides* y desplazaba mucho más al sur la *Terra Australis* hasta, al menos, los sesenta grados.³³ La verificación de aquel vaticinio geográfico tendría lugar en 1616 con la expedición de los holandeses Le Maire y Schouten, quienes ya pasaron de un océano a otro bajo el cabo de Hornos. Con todo, hasta los primeros años del siglo XVIII, algunos mapas siguieron recordando la visita del corsario con el emplazamiento de un *Puerto de Sir Francis Drake* en el costado occidental de la Tierra del Fuego.³⁴ Aún hoy, el espacio comprendido entre Sudamérica y la Antártida es conocido como Pasaje de Drake.

La navegación en el Lago Español

La llegada al Pacífico había sido complicada. Drake y sus hombres se encontraban solos navegando en algún lugar cercano a la boca del estrecho de Magallanes. Los errores de medición en las cartas, a causa de las difi-

31 Sobre la política de sigilo y la cartografía, véase Wallis, 1984, 133-137.

32 Nicola van Sype, *La Herdike [Heroike] Enterprise faict par le signeur Draeck*, [Amberes, c.1583]. Wallis, 1977, 94-95.

33 Jodocus Hondius, *Vera Totius Expeditionis Nauticae*, Amsterdam, 1595.

34 Sirva como ejemplo el mapa de John Senex (c. 1719), reproducido en Martinic, 1999, 88.

cultades de cálculo de la longitud, habían llevado al *Golden Hinde* a rectificar una y otra vez el rumbo previsto.³⁵ Los mapas españoles demostraban ser de poca utilidad, lo que los nautas entendieron como resultado de una maliciosa política de desinformación y ocultación por parte de la Monarquía hispana.³⁶ Por consiguiente, el requerimiento de informantes locales y el empleo forzoso de pilotos experimentados en aguas del Pacífico se hizo más que necesario, no solo para ganar ventajas en la ejecución de pillajes, sino como garantía de abasto y subsistencia.³⁷

El *Golden Hinde* navegó lentamente hacia el norte, en paralelo a la costa chilena. La primera recalada tuvo lugar el 25 de noviembre de 1578 en la isla de La Mocha, enclave que, pese a la belicosidad de sus nativos, se terminó por convertir en el primer referente del Pacífico en las navegaciones transoceánicas. Con la ayuda de un indígena consiguieron adentrarse en el puerto de Valparaíso, donde los piratas se hicieron con la nave mercante conocida como *La Almiranta* y con algunos otros enseres y víveres obtenidos en la rapiña del pueblo. Sin lugar a dudas, el tesoro más valioso había sido la captura del piloto Juan Griego, que portaba consigo sus cartas e instrumentos de navegar.³⁸

Pese a lo mucho que se cantaron y reprocharon los asaltos y hurtos del devoniano, lo cierto es que Drake ni atacó importantes plazas ni logró grandes beneficios en sus rapacerías. Rumbo norte por la costa de Perú, la mayoría de sus arribadas se vio forzada por la mera necesidad de agua potable, aunque fueron abortadas en algunas ocasiones por ataques de los locales o por las escasas defensas armadas de los españoles. En febrero de 1579 alcanzaron El Callao. La noticia de la presencia extranjera en el Pacífico se había desatado y prevenido a los habitantes del fondeadero limeño, quienes aguardaban su inminente llegada, desde que unos días antes hubiesen saqueado algunos barcos en Puerto de Tarapacá y en Arica. Como resultado, el botín del más famoso puerto del virreinato fue decepcionante. No obstante, el rumor cada vez más fuerte de que un navío colmado de tesoros se dirigía a Panamá estimuló y aceleró el ritmo de la travesía.

35 Wagner, 1926, 476.

36 [Fletcher], 1854, 89-90 (BL, Sloane MS. 61, f. 36r.). Taylor, 1932, 362 y ss., expuso las correcciones náuticas de las que se percató Drake.

37 Sandman, 2008, 37-39.

38 Sarmiento de Gamboa, 1579 [1889, 435].

El barco era la nave capitaneada por un tal San Juan de Anton, que portaba en sus bodegas el ingente valor de más de trescientos mil pesos, entre cargas de oro y plata de las que una buena parte pertenecía a la Corona española. Los ingleses consiguieron abordarlo el primero de marzo, demorándose cinco jornadas más en desvalijarlo. Fueron muchos los relatos y leyendas que se fraguaron de aquellos días de arresto del *Nuestra Señora de la Concepción*. Precisamente el seudónimo del navío fue uno de los aspectos más difundidos y, quizás por ello, también más discutidos. Parece ser que en algún momento del encuentro, alguien trasteó con los apelativos de los buques y el *Golden Hinde*, provisto de cañones, cosa excepcional en aguas del Pacífico, empezó a llamarse *Cagafuego* y, por su lado, el español, atestado de riquezas, fue denominado *Cagaplata*. A comienzos del siglo XVII, el impresor alemán Levinus Hulsius interpretó en un grabado el choque entre ambos barcos: bajo el navío de Drake, infligiendo a cañonazos su embestida, se lee *Caca Fogo* y junto al más rico de los bajeles asaltados, *Caca Plata*.³⁹

Días después, el barco de Rodrigo de Tello fue la siguiente víctima. Pese a los bienes que Drake pudo decomisar, no logró hacerse con los servicios de Alonso Sánchez Colchero, piloto experimentado en el viaje a China quien se encontraba entre sus pasajeros. Sin embargo, sí se incautó de «todas las cartas mundanas y de marear que [Sánchez Colchero] traía sin devolver más, el [cuadrante] solar, dos [cuadrantes náuticos] de marear y una ballestilla»⁴⁰ y consiguió persuadir al otro piloto, el portugués Juan Pascual, para que lo acompañara en su travesía. Para entonces, sospecha Kelsey, Drake ya se planteaba la posibilidad de viajar hasta las Molucas siguiendo la ruta de la Nao de China,⁴¹ por lo que necesitaba contar con un marino acostumbrado a la travesía transpacífica.

Contra todo pronóstico, el corsario no se dirigió de Guatulco a Acapulco donde se temía su llegada, sino que navegó directamente al septentrión, evitando toparse con las fuerzas hispanas. En apariencia, el inglés había puesto rumbo hacia el mítico estrecho de Anián. La opción de que Drake intentara pasar del Pacífico al Atlántico por el Paso del Noroeste era una quimera más que factible para los marinos españoles: El general Cristóbal de Eraso ni siquiera se había planteado que Drake pudiera dirigir-

39 Hulsius, 1626, VI-14.

40 AGI, Patronato, 266, r. 16, n. 1bis, 2. Declaración de Alonso Sánchez, preso por Drake.

41 Kelsey, 2002, 212 y ss.

se hacia las Molucas, por su lado el piloto Nuño de Silva interpretó que, al no encontrar el estrecho de los Bacalaos, éste habría optado por la ruta de la China.

Por lo que yo e visto por las cartas de marear d'esta Mar del Norte y la del Sur tiene [Drake] dos otras partes por donde salir, que es por el mesmo Estrecho de Magallanes y por el Estrecho de Anián, que confina el gran Quinza, que por allí ay estrecho a passar a la Noruega, y por el Estrecho que llaman del Bretón, que confina con tierra de la Florida, aunque éste no está descubierto, porque el navío d'este bretón le cargó el invierno y no le dio lugar a descubrir estrecho. Y así tengo por cierto saldrá por alguna d'estas partes, si no se le atajan los pasos con brevedad.⁴²

Dize que según lo que entiende de la navegación que llevares, quería siguiendo la costa en demanda de un estrecho de[] que tiene noticia el dicho Francisco Drac y que cuando no lo hallare yrá por la China. Es hombre según dizen muy sabio en el arte de la mar tanto que ninguno sabe que lo sea mas y que contado d'esto cometió la navegación que ha hecho.⁴³

Pese a que reputados expedicionarios y autorizados geógrafos habían dibujado sus contornos sobre los mapas, nadie había demostrado fehacientemente la existencia del teórico Paso del Noroeste.⁴⁴ Fuese intención de Drake tomar una u otra ruta, lo cierto es que si se disponía a continuar su navegación, antes debía carenar el barco y, por ende, refugiarse al norte lejos del alcance español y —si optaba por atravesar el Pacífico— aguardar el paso de la temporada de los tifones.

Las fuentes ofrecen disparidad de cifras en cuanto a la latitud que alcanzó en la costa norteamericana, aunque de hecho tuvo que retroceder a causa de las «grandes tormentas y todo el cielo oscuro y lleno de neblinas» y recalcar durante algo más de un mes en algún lugar de la costa septentrional, «tomando agua y leña y adreçando el navio».⁴⁵ La nave ancló en una bahía arenosa y rodeada de acantilados, en la que los ingleses mantuvieron un amigable encuentro con los indios Miwok. Durante mucho tiempo, la localización exacta del puerto donde surgió el *Golden Hinde* el 17 de junio de 1579 ha sido asunto de controversia, sucediéndose diversas propuestas del lugar en el que se realizó la toma de posesión en nombre de la reina de Inglaterra. En la ya citada *Vera Totius* de Hondius, la línea que marca la derrota asciende hasta los 42°N, para después retroceder y adentrarse en

42 AGI, Indiferente, 2661. Citado en Gil, 1989, 320.

43 AGI, Patronato, 266, r. 17, n. 1, 2v.

44 Gil, 1989, 315-336.

45 AGI, Patronato, 266, r. 49, 3.

una amplia enseñada cerca de los 39°N. Para alimento de las teorías y las conjeturas acerca del fondeadero, en la carta se inserta un dibujo con los supuestos contornos del *Portus Novae Albionis*.⁴⁶

Trabajando con los documentos más antiguos del viaje, Eva G. R. Taylor advirtió no hallar rastro de que Drake hubiese designado a aquella tierra —realmente— como «Nueva Albión»,⁴⁷ nombre con el que, haciendo referencia a la geografía antigua de Inglaterra, la Corona isabelina reclamaría años después su potestad. En 1584, el primo del corsario relató que Drake había ido bautizando las diversas islas que encontró en su camino y que, de cinco o seis que vieron, a una le pusieron «San Bartolomé y a la otra San Jaime y que estaban las dichas yslas en 46 y 48 grados y que la tierra que está en 48 grados le puso el capitán Francisco por nombre La nueva ynglaterra». ⁴⁸ Dos o tres años después, cuando se confeccionó el mapa de Drake-Mellon, una bandera de San Jorge marcó de nuevo este segundo hito de la expedición británica, celebrando satisfactoriamente que «*Noua Albyon sic a Francisco Draco equite dicta eiusdem inventore, Annus 1579, qui bis ab incolis codem Regiae Maiestatis nomine diademate coronatus est*».

Más allá de la designación, repetida por los geógrafos durante generaciones, no obstante hay un detalle en este mapa que se repite en el trabajo de van Sype. En ambas cartas se perfila una línea de puntos que, a modo de frontera, corre desde la Florida hasta la costa del Pacífico, pasando por encima de la península de Baja California. Lo que sugiere que, en el mapa original en que se basaron ambos diseños, Nueva Albión pudo ser pensada como la materialización de un proyecto colonial inglés que cubriría el extremo norte del continente americano. Ya no sería sólo el pasaje marítimo que Humphrey Gilbert ideó unos años antes para el comercio con Catay, sino una amplia pretensión imperial que articularía el territorio entre los dos océanos.⁴⁹

El *Golden Hinde* dejó las costas americanas el 23 de julio rumbo a las islas de la Especiería. La ruta debió de ser la misma que reproducían los galeones de Manila, pues era esa la que el capitán había conocido por las cartas requisadas a Sánchez Colchero. Así pues, «fueron gobernando al sudeste», presumiblemente entre los 15° y 13°, hasta dar con un archipiéla-

46 Hanna, 1979, 271-295.

47 Taylor, 1932, 363.

48 AGI, Patronato, 266, r. 49, 3.

49 Gilbert, 1576.

go en 9°N al que denominaron «Islas de Los Ladrones».⁵⁰ La navegación fue especialmente difícil. John Drake recordó que al encontrarse la nave «enderezando la derrota hacia los Malucos y por ocasión de las corrientes que les torcieron, volvió su derrota hacia la China antes de llegar a la línea [de Ecuador] grado y medio», para luego rectificar e ir de ahí a Los Ladrones.⁵¹ Sin embargo, atendiendo a las posiciones y las descripciones ofrecidas, difícilmente podría haberse tratado de alguna isla de las Marianas, conocidas por Magallanes en su derrota. A partir de la información etnográfica de los nativos que aparecen en este y en otros relatos de viajeros, William E. Lessa aseguró que probablemente Drake arribó a una de las Palaos.⁵² Ya fuera que, por un error de cálculo, los ingleses creyeran encontrarse en Los Ladrones; ya fuera un consciente bautismo homónimo o fuera, incluso, una adición a posteriori, la toma de posesión de aquellas islas emulaba impudicamente la conocida gesta magallánica. No es menos cierto que buena parte de la escasa información que recogen las fuentes sobre el paso de Drake por las islas del Pacífico está elaborada y maquillada tardíamente a partir de otras relaciones.

La derrota de Drake en el tramo de Los Ladrones a Mindanao, no ha quedado clara en los textos. Primeramente, John Drake recordó que «fueron en nueve días a una ysla que no sabe como se llama mas de que esta en siete grados»,⁵³ si bien luego aseguró haber alcanzado «una ysla grande llamada Borney» donde tomaron agua y leña;⁵⁴ la versión de Hakluyt afirmaba que fueron tres las ínsulas encontradas y que pertenecían a Portugal, mientras que *The World Encompassed* las cifró en cinco.⁵⁵ En aquel conglomerado de isleos, el corsario necesitó servirse de la guía de pescadores locales, con el propósito inicial de alcanzar Tidore. Para fortuna de Drake y sus hombres, dieron con un «moro caballero en su traxe, con una cadena que parecía de oro al cuello y unas llaves puestas en una cadenilla de plata» que les ofreció conducirles hasta su rey, en Ternate, con la promesa de que «les darían lo que oviesen menester».⁵⁶

50 AGI, Patronato, 266, r. 49, 3.

51 AGI, Patronato, 266, r. 54, 8.

52 Lessa, 1984, 61-66, y 1975, 116 y ss.

53 AGI, Patronato, 266, r. 49, 3v.

54 AGI, Patronato, 266, r. 54, 8v.

55 Lessa, 1984, 69, identificó cuatro de estas islas como dos penínsulas y dos islas del golfo de Davao, sito en la isla de Mindanao.

56 AGI, Patronato, 266, r. 54, 8v.

Las versiones posteriores de la historia aderezaron ricamente la visita a Ternate y el encuentro con su rey. Sorprendentemente, el primer testimonio del joven John casi pasa por alto el abastecimiento de clavo y jengibre proporcionado por los «yndios y moros que ay en las dichas islas». ⁵⁷ Fue en el segundo relato cuando ya aparecieron los aspectos fundamentales de la historia. Tras la entrevista de Drake con el monarca, éste les ofreció «bastimentos y especias [y] clavo, a trueco de lienços y otras cosas», en vez de oro o plata. Uno de los pasajes que más gustó a los cronistas ingleses fue cuando «el rey moro ofreció al capitán Francisco la ysla». El soberano, quien «decía mucho bien de Magallanes» y tenía en gran estima a los españoles, realizó su promesa al conocer, por boca de los ingleses, que «su rey era hermano del rey d'españa y ellos parientes de los españoles». ⁵⁸

Sin embargo, la anécdota que —desde el mapa de la reina— repitieron las cartas dedicadas al viaje fue otra distinta. A la llegada a Ternate, el rey moro ordenó remolcar el *Golden Hinde* a un fondeadero seguro, «con unas galeras que usan allá le hizo pasar el navio a otros puertos donde cavia una fortaleza», donde llevaron a cabo el cargamento de bienes. ⁵⁹ La viñeta inserta en los mapas muestra al buque inglés siendo conducido por cuatro canoas entre las islas de las Molucas. Hondius y la carta de Drake-Mellon proporcionan los nombres de las seis ínsulas, *Terenate*, *Tidore*, *Mutir*, *Machian*, *Bachian* y *Gilolo*. El de van Sype, por otra parte, enriquece el dibujo con una escolta de pequeñas embarcaciones y agrega música al pintoresco recibimiento:

La magnifique reception du roy des moluques faicte au signeur dracke le faisant tire au port par quater de ses galeres et luý mesme costoiant des vassiau du dict drack et prenoit grand plaisir a ouir la musique.

Una segunda cartela que guardan en común los tres mapas representa el encallado del *Golden Hinde* a la altura de las Célebes. Dejada atrás una isla situada a 4°N a la que llamaron de los Cangrejos, «porque hallaron muchos en tierra y allí se crían sin entrar en la mar», ⁶⁰ el barco se encontraba navegado entre islotes y arrecifes buscando la salida al océano Índico. El 8 de enero de 1580 la nave quedó inmovilizada por el bajo fondo duran-

⁵⁷ AGI, Patronato, 266, r. 49, 3v.

⁵⁸ AGI, Patronato, 266, r. 54, 8v-9.

⁵⁹ AGI, Patronato, 266, r. 54, 8v.

⁶⁰ En aquella isla de los Cangrejos fue donde Drake abandonó a «una negra y dos negros» que traía como prisioneros. AGI, Patronato, 266, r. 54, 9.

te unas veinte horas. La situación fue desesperada y Drake ordenó arrojar por la borda buena parte del cargamento, al tiempo que demandó a Fletcher un servicio religioso. La liberación del buque se demoró hasta que se desató un fuerte viento que lo rescató de entre las rocas. Como no podía ser menos, las imágenes de la escena consagraron el buen final al auxilio divino. No sería esta la única ocasión que los cartógrafos jugasen con el transcurso de los descubrimientos y la predestinación divina para ensalzar los logros geográficos de Drake.⁶¹

La expedición hizo un alto en una isla llamada Baratina donde reposaron alimento, recibiendo un amigable trato de los indígenas. Desde ese punto navegaron «hasta siete grados [Sur] a las espaldas de la isla de Xava mayor»,⁶² emplazamiento que se identificó con la costa sur de Java. Hasta entonces sólo se tenía constancia del litoral septentrional de la isla, desconociéndose si allí arrancaba —hacia el mediodía— el continente Austral. Los mapas del Pacífico apenas representaban el perfil superior de la ínsula, tras el que se continuaba una velada prolongación de espacio desconocido. Las cartas de van Sype y el *Vera Totius* de Hondius dibujaron Java como una isla. Este último agregó también un escaque en la esquina superior derecha del mapa con una vista del *Portus Iavae Majoris*, el cual Helen Wallis reconoció como el puerto de Tjilatjap.⁶³ Con todo y con eso, Hondius albergó dudas sobre la forma que había dado a la isla en su mapa de 1595. Casi veinte años más tarde y basándose ahora en las cartas del portugués Bartolomeu Lasso, en su *Insulae Indiae Orientalis* Jodocus Hondius sólo dibujó con firmeza la costa superior de Java, quedando el trazado meridional esbozado con una línea de puntos entre los que se bosquejaba una pequeña bahía con la inscripción «Huc Franciscus Dra. appulit».⁶⁴

Gracias al buen trato que recibieron los marinos por los reyezuelos de Java, pudieron hacer acopio de víveres suficientes para continuar rumbo al cabo de Buena Esperanza. Tardaron tres meses desde el Índico hasta recalar en Sierra Leona, llegando a la costa de Guinea hacia mediados de julio. A finales del mes de septiembre de 1580, el *Golden Hinde* arribó al puerto de Plymouth habiendo completado su *Famous Voyage* de circunnavegación.

61 Maroto, 2005, 84.

62 AGI, Patronato, 266, r. 54, 9v.

63 Wallis, 1984, 143

64 Jodocus Hondius, *Insulae Indiae Orientalis Praecipuae, In quibus Moluccae celeberrime sunt*, Amsterdam, 1613.

Mapas, cartógrafos y memoria

Se ha dicho, y no sin razón, que la mayoría de los relatos sobre Francis Drake que hoy conocemos fueron conscientemente editados y preparados antes de ser publicados.⁶⁵ En aquel proceso, los testimonios de primera mano se enriquecieron con detalles de otras crónicas, los matices oscuros se suavizaron cual poema épico y las evidencias patrióticas se desarrollaron con exagerada reincidencia. Algo parecido se podría haber afirmado acerca de los mapas, cuyo objeto fue también dar publicidad y conocimiento de la circunnavegación de Drake. Los mapas —al igual que las historias que se imprimieron— construyeron su particular narración de los hechos, empleando para ello ese soporte privilegiado que es la representación del espacio. En el caso de las cartas que recogieron la singladura de Drake hay un detalle que suele pasar desapercibido y es que, mucho más que describir su trayectoria, el problema de fondo era «la imagen» del mundo que se establecía a partir de ese viaje.

Como es sabido, en la elaboración de cualquier mapa pudieron confluír tantos factores como circunstancias mediaron entre la mente del cartógrafo y la prensa de edición, situaciones que no siempre dejaron una huella perceptible sobre el dibujo y que raramente —fuera de generalizaciones— la historia llega a explicar. Gerhard Mercator estaba convencido de la existencia de un gran canal septentrional —abierto entre el polo y los continentes— del que podría aprovecharse una navegación circular. Ya en su mapamundi de 1569 había tenido el cuidado de colocar una cartela sobre el norte de América, quizás como evidencia de su teoría;⁶⁶ todavía en 1595, seguro de aquella posibilidad, en la carta dedicada al Polo Norte, figuró un amplio pasaje marítimo rodeando las tierras que lo conformaban.⁶⁷ Apenas dos meses después de la llegada de Drake a Plymouth, aun cuando los detalles conocidos del viaje eran mínimos, el cartógrafo escribió molesto a su amigo Abraham Ortelius, por las cautelas impuestas desde el poder para preservar las noticias de la navegación en secreto y por la favorecida difusión que estaban teniendo versiones discordantes de la derrota y de las zonas visitadas. Lo que inquietaba al geógrafo era la sospecha de que, habiendo Drake atravesado el Paso del Norte en su regreso desde el Pacífico, quisie-

⁶⁵ Taylor, 1932, 363.

⁶⁶ Gerhard Mercator, *Nova et Aucta Orbis Terrae Descriptio ad Usum Navigantium Emendate Accommodata*, Duisburg, 1569.

⁶⁷ Gerhard Mercator, *Septentrionalium Terrarum Descriptio*, Amsterdam, 1595.

ran los intereses comerciales de la Corona silenciar su descubrimiento.⁶⁸ Ni por asomo podría imaginar que su nieto Michael sería quien grabase en plata, para las más altas dignidades de Inglaterra, una medalla conmemorativa con el orbe atravesado fielmente por el viaje de Drake.⁶⁹

Diez años después de regresar Drake, seguía sin estar disponible en Inglaterra algún mapa detallado del viaje. En 1592 el matemático Emery Molyneux presentó dos globos de unos sesenta y dos centímetros de diámetro, según Helen Wallis, los más grandes impresos hasta entonces y los primeros hechos en Inglaterra. El globo terrestre desplegaba los resultados de las últimas exploraciones inglesas y exhibía flamantes las recientes circunnavegaciones de Drake y Cavendish. Así la costa noroeste de América aparecía denominada «Nova Albion» y sobre ella se signaba el puerto de «F. Drakus».⁷⁰ La que fue conservadora de la sección cartográfica de la British Library ya advirtió la extraña incongruencia que el mapa mostraba. Pese a dibujar los avances de Drake en Norteamérica, la Tierra del Fuego no fue diseñada como el conjunto de islas presididas por *Elisabetha* que —desde el dibujo de Fletcher y siguiendo los primeros relatos— habían concertado los cartógrafos, sino que mantenía en su lugar el trazado convencional del continente Austral. Se ha sospechado que las dudas de Hondius en contra de la geografía del devoniano, a partir del viaje de Cavendish y otras navegaciones españolas, hubiesen persuadido a Molyneux a la hora de realizar su globo y no dejar ni rastro de las *Elisabethides*. Sin embargo, hay indicios para creer que pudo ser un viejo adversario de Drake quien usara su influencia para dar una imagen diferente del mundo.⁷¹

Pedro Sarmiento de Gamboa llegó a Londres en 1586 como prisionero de honor de sir Walter Raleigh, tras haber sido capturado en las Azores. Años atrás, había sido el perseguidor de Drake en el Perú y quien luego comandase una expedición al estrecho de Magallanes, a fin de guarecerlo ante nuevas incursiones extranjeras. Gamboa era una de las personas que mejor conocía las aguas meridionales del Pacífico y estaba convencido de que fortificando el estrecho se podía mantener a salvo las plazas e intereses españoles en la Mar del Sur.⁷² En su mente no tenía cabida la idea de

68 Gerhard Mercator, [Carta a Abraham Ortelius], Duisburg, 12 de diciembre de 1580, en Hessels, 1887, 238-240, carta 99.

69 Kraus, 1970, 104-105. Wallis, 1979, 13-15. BL Medallie Illustrations, I, p.131.83.

70 Wallis, 1951.

71 Wallis, 1984, 151

72 Véase, Iriarte, 1768.

otro paso interoceánico y, menos aún, los descubrimientos atribuidos a Drake, lo que no impidió que sus experiencias fueran oídas en la capital inglesa y su geografía considerada a la hora de actualizar las cartas.

Desconocemos cómo las ideas e intenciones de Gamboa llegaron a materializarse sobre el mapa de Molyneux, ni qué conversaciones o argucias empleó para asestar tal revés a la geografía británica. Tampoco sabemos por qué el cartógrafo no dio la misma veracidad a la naturaleza insular de la California defendida por Gamboa. Una pista acerca de las formas del hábil marino la narró su ilustre captor en *The History of the World*.⁷³ Preguntado con interés acerca de una isla en el estrecho de Magallanes, Gamboa respondió que esa isla era conocida como «*Painters wives Iland*», lo que significa «isla de la esposa del pintor». La ínsula a la que se refería Raleigh sólo podía ser *Elisabetha*, con lo que la contestación de Gamboa suponía, siguiendo a Wallis, una ingeniosa forma de desacreditar a Drake: Elisabeth era el nombre de la mujer con la que Drake había contraído segundas nupcias en 1583 y sólo él y su primo John habían dibujado mapas de la expedición. La isla *Elisabetha* era una invención de Drake.⁷⁴

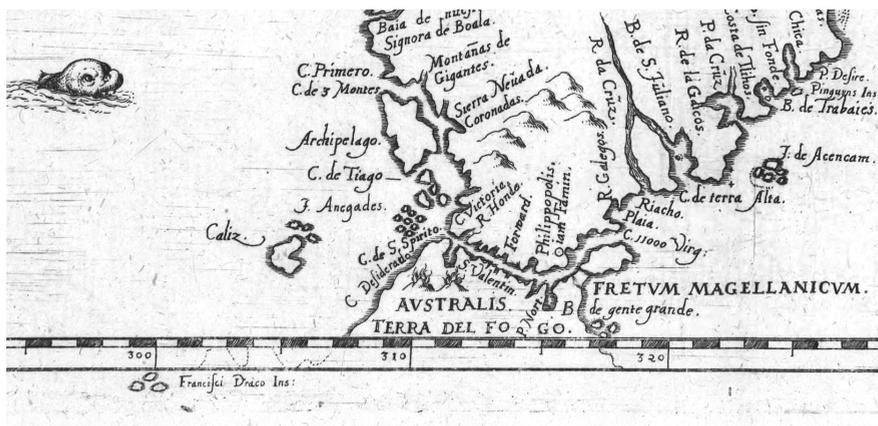


Imagen 2: Detalle de *Nova et exacta delineatio Americae partis Australiae*, Hulsius (1602). Colección particular.

⁷³ Raleigh, 1614: I, 574.

⁷⁴ Wallis, 1984, 153.

A comienzos del siglo XVII, las islas que Drake había afirmado descubrir bajo la América continental continuaban presentando un problema para los cartógrafos. Levinus Hulsius, quien había realizado con esmero algunas láminas sobre el viaje, grabó en 1602 un mapa de la América austral donde no se hallaba rastro de aquel paso meridional.⁷⁵ Bajo el estrecho de Magallanes, una pequeña *Terra del Fogo Australis* aparecía interrumpida por el margen inferior del mapa. Sin embargo, hacia el oeste, una línea punteada continuaba su perfil imaginario, sobrepasando el marco cartográfico, hasta alcanzar el contorno en blanco del papel que servía de soporte al mapa. Bajo este trazo, hacia el meridiano a 300° y completamente fuera de la carta, se dibujaron tres islas denominadas *Francisci Draco Ins[ulae]* que nada tenían que ver con las *Elisabethides*. El recurso de Hulsius no dejaba de ser ambiguo. Por un lado, las islas de Drake carecían de un lugar ordenado en la estructura convencional del mapa, por otro, debido a esa exclusión, la anomalía quedaba construida como un acento visual. De este modo, nuestra atención se focaliza sobre un elemento geográfico que el autor del mapa cuestiona y altera. Es en la mirada del observador donde recae la posibilidad de integrar las *Francisci Draco Ins[ulae]* no sólo sobre el conjunto de la representación, sino en la estructura e imagen del mundo. La cartografía no funciona reflejando las formas de que componen el mundo, sino demostrando que su conocimiento es dinámico; su estructura, efímera y su imagen, una construcción.

Las palabras y la Historia

Mientras que en España los informes oficiales la imagen de Drake, unas veces corsario y otras pirata, es siempre la misma (un personaje temido y odiado por todos), la literatura nos ha transmitido una información diferente. En esta segunda parte nos limitaremos a analizar cómo su viaje de circunnavegación fue visto y contado en la literatura castellana en los cien años siguientes a su realización.

Los cronistas

Comencemos por ver la visión que dejaron los cronistas generales. Pedro Mariño de Lobeira (1528-1594) fue el primer historiador que dedicó

⁷⁵ Levinus Hulsius, *Nova et exacta delineatio Americae partis Australiae*, en Hulsius, 1602-IV.

una breve mención al paso de Drake por el Mar del Sur en su *Crónica del reino de Chile*.⁷⁶ El texto lo conocemos gracias a la pluma de Bartolomé de Escobar, sacerdote que recibió del virrey del Perú, García Hurtado de Mendoza, el encargo de revisar y enmendar los apuntes dejados por el soldado-cronista. En escasas líneas, Mariño de Lobeira se limita a narrar la llegada del «famoso pirata» a Valparaíso, con el consecuente sobresalto del virrey que, «recelándose de la peste de su herejía, que es más perniciosa que la infidelidad de los bárbaros», envió al punto setenta soldados en su búsqueda. Según el cronista, los esfuerzos de Hurtado de Mendoza resultaron infructuosos, pues el inglés se había trasladado a la isla de La Mocha, donde recibió merecido castigo por parte de los indígenas que le infligieron un flechazo en el rostro.

Pocos años después, en 1609, se publicó por primera vez la *Conquista de las Islas Molucas* de Bartolomé Leonardo de Argensola (1562-1631), donde se asegura que Drake había emprendido su viaje confiado en su valor; en el descuido de los españoles, a cuyo cargo estaban las plazas del litoral, y en la flaca prevención de los buques hispanos que navegaban por el Pacífico. El cronista narra el viaje sin detenerse en las hazañas del pirata en los puertos continentales y se limita a recordar que «prendió algunos navíos de los particulares y los del rey cargados de plata que traían a España: un robo de grande importancia no tanto por la cantidad del tesoro como por el uso a que en nuestra monarquía se aplica del aumento de la iglesia católica», un motivo más que suficiente para que por sus crueldades y robos fuese señalado en Europa como «el mayor de los corsarios».⁷⁷

En aquel año fueron también editados los *Sucesos de las islas Filipinas* de Antonio de Morga (1559-1636). Y aunque para entonces el recuerdo del corsario tenía que estar muy presente, únicamente se menciona que, tras pasar el estrecho de Magallanes, Drake llegó al Perú, «donde hizo muchas presas».⁷⁸ Bien es verdad que el inglés no llegó a pisar las Filipinas en su viaje de regreso a Inglaterra y sí pasó, en cambio, por las Palaos y las Molucas. En ese mismo sentido, sobre las actuaciones del pirata, Mariño de Lobeira tan solo había mencionado que en las costas del Perú asaltó la nave de San Juan de Anton, llevándose un botín de millón y medio de pesos de oro.

⁷⁶ Menciona Mariño de Lobeira la visita de Drake en el capítulo XVI del Libro III de su *Crónica*, «De una famosa batalla que tuvo lugar el comendador Rodrigo de Quiroga en Guadaba con los indios araucanos» [1960, 505-507].

⁷⁷ Argensola, 1609, 106-107.

⁷⁸ Morga, 1606 [1909, 26].

A Argensola, por su parte, le resultó más interesante resaltar el paso de Drake por las islas del Pacífico: «Vagando por diferentes derrotas [...] tocó en seis islas y dio apellidos a algunas de ellas, imitando a los Héroes fabulosos [...] Dio a una el nombre de San Bartolomé, a otra de San Jayme, y a la que le pareció mayor, y más fértil, de la Nueva Albión», pasando a la que llaman de los Ladrones, y en «veinte días surgió en las Malucas, aviendo tocado antes otras, con sucesos dignos de olvido», desde donde llegó a Ternate. En esta última isla se detuvo a narrar la intención de Babú, monarca malucense, de establecer pactos futuros con los ingleses, así como en la delicadeza que mostró enviando a la reina Isabel el regalo de una hermosa sortija. Aunque Argensola vio en el rico cargamento de clavo con que Drake partió de Ternate a su patria, el germen del interés de muchos de sus conciudadanos en invertir en aquellos mares, su preocupación quedaba patente al concluir que Drake «fue el primero que abrió el paso a los secarios, hugonotes, luteranos, y calvinistas, que después pasaron a aquellos mares con navíos cargados de textos pervertidos, Biblias heréticas, y otros libros de inficionada doctrina». ⁷⁹ Y como todo ladrón tiene su perdición, «[a] Draque no le enriquecieron sus robos, ni le añadieron sus hazañas estimación; antes fue despreciado en Inglaterra, ya fuese conocimiento o ingratitud de patria». ⁸⁰

Antonio de Herrera (1549-1626) en sus *Décadas* tan solo menciona a Drake en una ocasión para recordar que fue «uno más» de los que lograron atravesar con éxito el estrecho de Magallanes. No aludieron al inglés ni Reginaldo de Lizarraga en su *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, escrita antes de 1615, aunque no vio la luz hasta 1908; ni el chileno Francisco Núñez de Pineda y Bascañán en su *Cautiverio feliz*, publicada en 1673, ni tampoco Alonso González de Nájera († 1614) en *Desengaño y reparo de la guerra del reino de Chile, donde se manifiestan las principales ventajas que en ella tienen los Indios a nuestros Españoles, y los engaños que de nuestra parte han sido causa de la dilación de su conquista, con un medio que promete brevedad para acabarla*.

Como es lógico, Drake sí fue mencionado en los textos de los cronistas de hechos particulares. Entre estos destacaron Cristóbal Suárez de Figueroa (1571-1644) en sus *Hechos de don García Hurtado de Mendoza*, publicados en 1616, y Francisco Caro de Torres (1560-1630), cuya

⁷⁹ Argensola, 1609, 106-108.

⁸⁰ *Ibidem*, 136.

Relación de los servicios que hizo Don Alonso de Sotomayor fue publicada en 1620.

Para Suárez de Figueroa, dado el carácter biográfico de su obra, dedicada principalmente a narrar las acciones de don García como gobernador de Chile en 1556, y como virrey del Perú desde 1588 a 1596, le era fácil desplegar un perfil más caracterizado de nuestro personaje. Presenta al inglés como un hombre elegante que, pese a apoderarse de las mercancías de los navíos españoles que encontraba a su paso, se comportaba como todo un caballero. Así, por ejemplo, relata la exquisita cortesía con la que abordó el navío de San Juan de Anton y cómo, tras pedirle que le mostrase el registro de las barras de plata que transportaba y cargarlas en su barco, tuvo a bien entregarle al capitán el recibo correspondiente «para su descargo». Pero aún hay más: al ver triste a la tripulación, la consoló, asegurando a los hombres que no debían de preocuparse, dado que quedaban en una tierra «buena y rica». Con todo, Suárez de Figueroa tuvo lugar para reflexionar acerca del devenir del devoniano quien, pese a regresar a Inglaterra con un inmenso cargamento, no vio estimados sus logros en su patria. Concluyendo que lo peor de la llegada de Drake al océano Pacífico no habían sido sus asaltos a las naves españolas, sino el hecho de que su viaje había supuesto el comienzo de la turbación de aquellos mares, «que tuvieron por máxima, desde infinitos años atrás, el ser seguros, y pacíficos».⁸¹

Francisco Caro de Torres dedica pocas líneas al viaje por el Pacífico del que llama «corsario famoso» por los robos que efectuó en el Mar del Sur. Opuesto al cronista anterior, Caro exalta sobremanera el acontecer posterior de tan «gran marinero dichoso en las cosas de la mar y bien afortunado [que] entró en Londres con gran riqueza, porque llevó más de un millón de ducados en barras de plata, con lo cual fue favorecido de los privados y hecho almirante de la armada que guardó el canal de Inglaterra contra la armada de España».⁸² Mal informado estaba el autor: Drake no fue el almirante de la Armada Invencible.

Los poetas

No se conoce ninguna obra teatral dedicada a Drake en España. Solo hay mínimas alusiones en dos obras de Lope de Vega, en *El ausente en su*

81 Suárez de Figueroa, 1623 [1864, 151].

82 Caro de Torres, 1620 [1864, 54].

lugar y en *La esclava de su galán*, donde el Fénix recuerda el fallecimiento de Drake, y en la comedia del malagueño Francisco de Leyva *La infeliz Aurora*, donde se habla de «un pirata inglés» que asaltaba las costas españolas.⁸³

Sí, en cambio, muchos poetas dedicaron sus versos al corsario. Algunos se han perdido, pues tenemos constancia de que al menos tres obras fueron redactadas tratando su figura: un anónimo titulado *Poema sobre algunos capitanes españoles que pelearon en América contra el inglés Francisco Draque*; *La Araucana* de Hernando Álvarez de Toledo, que fue la fuente principal de la *Histórica relación del reino de Chile* del jesuita Alonso de Ovalle, y la *Historia de la vana empresa de la jornada del Draque contra Canarias* del poeta canario Cairasco de Figueroa (1538-1610).

También se conocen muchos sonetos y romances dedicados a las gestas de Drake en los mares americanos y en la Armada Invencible como el conocido romance de Cervantes,

Mi hermano Bartolo / se va a Inglaterra
a matar al Draque / y a prender la Reina
tiene de traerme / a mi de la guerra
un luteranito / con una cadena
y una luterana / a señora agüela.⁸⁴

O el anónimo,

Pues estando el rey un día / dentro del Escorial,
un correo le dio aviso / que en el mar occidental
los ingleses hacen daño / en Bahama y su canal
y que el Draque andaba hecho / otro segundo Anibal.
Envía su buen sobrino, / el Príncipe Cardenal,
para que, como Cipión / les haga guerra mortal.⁸⁵

Solo cuatro autores tocaron en su obra poética el paso de Drake por el Mar del Sur: Juan de Castellanos en su *Discurso del capitán Francisco Drake*, escrito poco después de la muerte del inglés —ocurrida en 1596— y que permaneció inédito hasta 1921; Lope de Vega en *La Dragontea*, publicada en 1598; Martín Barco de Centenera en *La Argentina*, impresa en Lisboa en 1602, y Juan de Miramontes Zuazola en *Armas Antárticas*,

⁸³ Ray, 1906, 3.

⁸⁴ Cervantes, [c. 1603], *Entremés de romances*, citado en Menéndez Pelayo, 1942, I-218.

⁸⁵ Ray, 1906, 136.

escrito hacia 1609, pero que al igual que el poema de Castellanos no vio la luz hasta 1921.

En sus *Elegías de varones ilustres de Indias*, Juan de Castellanos incluyó un largo texto que tituló *Discurso del capitán Francisco Drake*. Aunque el principal objetivo de este poema era contar la conquista de Cartagena de Indias por el pirata inglés, el cronista-poeta no dudó en narrar otras hazañas, deteniéndose en relatar valiosos detalles de su viaje de circunnavegación.

Con toda prolijidad, el beneficiado de Tunja describió las correrías de Drake por el Pacífico y sus consecuencias sobre la población hispana. Entrando «por do corsarios no venían / ni jamás supo robadora mano / sobresaltar a los que allí vivían», el inglés llegó a la costa de Chile, pasó por Arica y saqueó las naves surtas en el puerto del Callao, causando gran temor a sus habitantes, que huyeron a Lima: «Temiendo más pujanza del pirata, / sacan apriesa los de la aduana / copiosísimo numero de plata», escapando sin poner resistencia al corsario. Aquí Castellanos se hizo eco de una supuesta acción del virrey Toledo, quien ordenó que se encendieran velas en las ventanas del frente marítimo, para simular filas de arcabuceros con la mecha encendida, atribuyéndola en su poema al coraje de «una sola mujer [...] la qual usó de términos de hombre» que «se quitó la toca / y hizo della mechas retorçidas [...] ençiéndelas y, al fin, por la frontera / velaron por sus quartos la rívera».⁸⁶

Prosigue Castellanos con varios asaltos de Drake a navíos españoles, donde se vuelve a repetir la representación del corsario como un honorable caballero. Cuando embistió la nave de San Juan de Anton, utilizó el derecho de guerra, pidiendo «su hazienda / diciendo: “Dame luego lo que es mío” / porque llevar pillage quien más puede / el derecho de guerra lo concede»,⁸⁷ y trató siempre a sus tripulantes «con palabras comedidas», obsequiándolos con «piezas de ruanes y de Holanda». Tomó Drake, además, un barco en Guayaquil y otro más cargado de vino que iba de Panamá a Nicaragua. Las referencias cartográficas se suceden al narrar el asalto al Galeón de la China donde, entre los objetos que portaba, requisó un mapa de las costas «donde se descrivían los lugares / entradas y salidas destos mares».⁸⁸

⁸⁶ Castellanos, 1587 [1921, 28-30]. Según Morales (1946, 139-140), la estratagema fue idea de la esposa y la cuñada de un oficial del puerto de El Callao.

⁸⁷ Castellanos, 1587 [1921, 41].

⁸⁸ *Ibidem*, 51.

El poeta no descuidó una imagen más o menos completa del corsario. Desde su apariencia física, a las impresiones que los otros tenían de él. En el canto I, nos proporcionó el retrato de Drake, a quien tal vez conoció:

Hes hombre rojo de gracioso gesto
menos en estatura que mediano
mas en sus proporciones bien compuesto
y en plática, medido, cortesano
respuestas vivas, un ingenio presto
en todas cuantas cosas pone mano
en negocios mayormente de guerra
muy pocas o ninguna veces yerra.

Cantó también la percepción que el inglés dejó en los indígenas, evidenciando las diferencias con los españoles. Según Castellanos, los nativos, viendo el comportamiento de los ingleses que no castigaban a los indios con azotes, ni querían oír misa ni doctrina, ni se confesaban con los sacerdotes, se ofrecían a Drake, esperando que «si tales hombres lo sujetaban todo, dexarnos han de vivir a nuestro modo».⁸⁹

A pesar de llamar a Drake «astuto ladrón de Inglaterra», Castellanos no ocultó su admiración en varias ocasiones por el «primer pirata que por mar de Lima / robó la plata del escelso fisco»⁹⁰ y, veladamente, parece que aplaudió las hazañas de aquel «varón sage / y animoso para cualquier empresa».⁹¹ Su inteligencia la ponderó ante el capitán del *Nuestra Señora de la Concepción*. Al igual que hiciera Francisco I de Francia, cuando se preguntó en qué parte del testamento de Adán se decía que el mundo había de repartirse entre España y Portugal, Castellanos puso en boca de Drake la pregunta: «¿Adán mandó por algún testamento / a solos Hespáñoles el provecho?», dejando boquiabierto al marino español.⁹²

Pasemos a Lope de Vega. Escrita en diez cantos, *La Dragonteá* es quizá la pieza más conocida sobre el corsario inglés redactada en castellano, aunque su irregular valor literario y la imprecisión en muchos de los hechos que relata hicieron a Lope merecedor de las críticas de sus contemporáneos. En este largo poema, se cuenta la historia de Drake desde que comenzó a atacar las plazas españolas hasta su muerte en las Antillas.

89 *Ibidem*, 52.

90 Castellanos, 1589 [1847, 425].

91 Castellanos, 1587 [1921, 2].

92 *Ibidem*, 42.

Desde el canto I, Lope dejó bien claro que cada vez que apareciese la palabra dragón se refería a Drake, el «dragón de la cruel Medea», haciendo un juego de palabras, *dragón*, en latín *draco* y que en inglés puede asociarse a *Drake*.⁹³ El Fénix plantea su poema como una cruzada contra el inglés luterano y no pierde ocasión para señalar las diferencias entre la religión de los españoles y la de los ingleses. Así, al narrar los preparativos del viaje, cuenta que los marineros se aprovisionaron de tocino para consumirlo los viernes y que no dudaron en profanar las iglesias católicas. Igualmente, el poeta se regodea contando que la confesión, sacramento al que los ingleses tenían una especial aversión, fue el arma que en una ocasión utilizaron los españoles para torturar a marineros ingleses, obligándolos a revelar los planes de su jefe.

Así mismo, Lope tamizaba la responsabilidad de los españoles en el acaecer de las agresiones inglesas. Como los navíos hispanos que surcaban el Pacífico lo hacían desconfiados «sin armas y soldados», pudo Drake apoderarse de un millón seiscientos mil ducados que transportaba el barco de San Juan de Anton llegando su osadía a extremos nunca vistos:

Cuando al maestro y del navío ministro,
pediste de la plata el gran registro,
firmaste de tu nombre las partidas,
como si el dueño de la plata fueras.⁹⁴

Pese a todo, la lectura del poema, a veces tediosa, no nos transmite una imagen del todo negativa del Dragón que puede ser generoso, como demuestra este cuarteto en el que, asombrado por la valentía del capitán de la nave que acaba de apresar, le devuelve lo requisado:

A Don Francisco Zárate, del orden
militar español de la Cruz Roja,
por su valor su hacienda le volviste,
que siempre en el rigor piadoso fuiste.

Y no deja Lope de alabar la hazaña del inglés al ser el segundo que logró atravesar con éxito el estrecho de Magallanes:

⁹³ Aunque también, como señaló Ray (1906, 4), la relación puede deberse a las armas nobiliarias del inglés que el Fénix conocía y que describe en el verso «En escudo de plata dragón rojo». De todas formas el recurso a identificar a Drake con un dragón, Satán, fue utilizado en múltiples ocasiones, así, por ejemplo, lo hizo Theodoro de Bry en el volumen dedicado a América.

⁹⁴ Vega, 1598 [2007], Canto I, 59.

Mira después aquel heroico hecho
de tu viaje célebre en el mundo,
cuando pasaste aquel famoso estrecho,
siendo de Magallanes el segundo.

La Argentina de Martín Barco de Centenera (1535-1605), impresa en Lisboa en 1602, consta de veintiocho cantos, de cuales los cantos XXII y XXIII están dedicados a Drake y a su viaje de circunnavegación. La descripción de las artes y virtudes del corsario no puede ser más elogiosa:

Aqueste inglés y noble caballero
al arte de la mar era inclinado;
más era que piloto y marinero,
porque era caballero y buen soldado.
Astuto era, sagaz y muy artero,
discreto, cortesano y bien criado,
magnánimo, valiente y animoso
afable, y amigable y generoso.⁹⁵

Repite Barco de Centenera la facilidad que encontró Drake para asaltar las plazas costeras y los navíos españoles ya fuera en alta mar o «en los puertos sin gente y fuerza poca». Por ello no fue de extrañar que asaltara con éxito la nave de San Juan de Anton,

Aquesta fué la presa más famosa,
y robo que jamás hizo cosario.
[...]
Negocio nunca visto ni leído.
Que a cosario jamás ha sucedido.⁹⁶

También se muestra Juan de Miramontes Zuazola elogioso con Drake en el tercer canto de sus *Armas Antárticas*. La obra, escrita entre 1605 y 1615 y compuesta por veinte cantos en octavas, había sido dedicada a Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, virrey del Perú. Su autor, había participado como alférez del capitán Diego de Frías en la campaña de 1576 contra el pirata John Oxenham, lugarteniente de Drake. Lo que no evitaba que este «infeliz ensayo épico», como lo tildó Menéndez Pelayo,⁹⁷ dejara de ocultar la profunda admiración de Miramontes por el inglés:

95 Barco de Centenera, 1602 [1836, 245].

96 Barco de Centenera, 1602 [1836, 248].

97 Méndez Pelayo, 1948, II-112.

Era Francisco Draque audaz, valiente,
considerado, pródigo, ingenioso
sagaz, astuto, plático, prudente,
diestro, arriscado, fuerte, venturoso,
grato, discreto, afable, continente,
sufrido, vigilante, receloso,
de ánimo y pensamiento levantado,
gran marinero y singular soldado.⁹⁸

Y, al igual que los anteriores vates, Miramontes lamenta que la escasa defensa de los puertos españoles en el Pacífico le permitiera asaltar y saquear con toda tranquilidad las naves españolas. En Lima, por ejemplo, se preguntaban la razón de estos asaltos, a lo que el poeta respondía que, sin duda, se debían a la molicie de la población compuesta de mercaderes, letrados, escribanos y negociantes, «de manera que las personas todas, / o los más, son de fiestas y de bodas», y asegura que faltaban militares. «Aquellos que del rey tienen ganancias / tomen estos negocios más de veras».⁹⁹

En cualquier caso, el inglés obraba siempre con exquisita cortesía, lo que era digno de admiración: como hiciera cuando, al subir a la nave de San Juan de Anton y al oír los gritos aterrorizados de las mujeres, prohibió a sus hombres que les tomaran vestidos, joyas ni arcas, porque el inglés «usando términos gentiles, / de risueño semblante, hablar suave, / el pálido temor destierra a todos / con noble estilo y cortesanos modos».¹⁰⁰

Escrituras del pasado, artificios del presente

Desde siempre han sido constantes las disputas entre los historiadores y los literatos. De hecho, los cronistas pretenden contar los acontecimientos como sucedieron y los autores de obras literarias como podrían haber sucedido: el entendimiento entre ambas posturas resulta muy a menudo imposible.

A Pedro Sarmiento de Gamboa le cayó en suerte la censura de *Las Elegías de varones ilustres de Indias* de Juan de Castellanos. Ni corto ni perezoso, decidió que en la edición de la obra se eliminasen todas las hojas correspondientes al *Discurso del Capitán Francisco Draque*. Nuevamente se enfrentaba a la construcción de la memoria sobre el pirata, esta vez, en

98 Miramontes Zuazola, 1615 [1978], Canto III, 202.

99 Ray, 1906, 105.

100 *Ibidem*, 118. Miramontes Zuazola, 1615 [1978], Canto VIII, 697.

verso. Así, la obra del beneficiado quedó trunca hasta que, a comienzos del siglo pasado, el texto censurado fuera publicado por Ángel González Palencia.¹⁰¹ En una cláusula de su testamento, redactado en Tunja en 1606, Castellanos encargaba a su sobrino que, si del remate de sus bienes quedase la cantidad suficiente, se procediese a publicar la segunda, tercera y cuarta parte de sus *Elegías* y «el discurso del capitán Francisco Draque, desde que comenzó a saltar estas partes de las Indias hasta su fin y muerte en Puerto Bello, porque la primera ya se imprimió». Desde entonces el manuscrito se dio por perdido, hasta que aparecieron una versión de las partes segunda, tercera y cuarta y una copia del *Discurso* que fue vendida en Londres en una subasta de la casa Sotheby's en 1919.¹⁰²



Imagen 3: Manuscrito de las *Elegías*, censurado por Gamboa, de donde se arrancaron las páginas correspondientes al «Discurso del Capitán Francisco Draque», Real Academia de la Historia, Colección Juan Bautista Muñoz, MS 71.

101 La primera parte de las *Elegías* fue publicada en Madrid en 1589 y las segunda y tercera en 1850 por Juan Bautista Muñoz.

102 Omitimos los avatares de estos manuscritos que han sido analizados por González Palencia en el prólogo de Castellanos, 1921, vii-cxviii.

Desconocemos el informe del censor y solo podemos adelantar alguna que otra conjetura para justificar su actuación. En primer lugar, es posible que a Sarmiento le preocupase que se diera publicidad a la indefensión de las plazas españolas en el Nuevo Mundo. Pero también debió de sentirse herido por las alabanzas de Castellanos a Drake, su gran enemigo, máxime cuando el cronista-poeta no se dignó mencionarlo ni una sola vez en la lista de sus «varones ilustres de Indias». Sea como fuere, Sarmiento había puesto su empeño, una vez más, en silenciar un recuerdo elogioso del pirata.

Según se ha señalado,¹⁰³ *La Dragontea*, fue una obra de encargo que Lope recibió de alguno de los personajes del círculo del duque de Lerma con objeto de defender las actuaciones de Diego Suárez de Amaya, el alcalde de Nombre de Dios, frente a las pretensiones de Alonso de Sotomayor, presidente de la Audiencia de Panamá, ya que ambos mantenían una dura polémica ante Felipe II sobre la jurisdicción de la tropas que derrotaron a Drake en Portobelo.¹⁰⁴ Con anterioridad, en 1616, Cristóbal Suárez de Figueroa, también integrante del círculo de Lerma, había publicado sus *Hechos de don García Hurtado de Mendoza*, interviniendo en la polémica al destacar la actuación de Suárez de Amaya frente a Sotomayor. De ahí que Menéndez Pelayo lo tildara de «pluma mercenaria», añadiendo que escribió una «historia panegírica elegante y artificiosa».¹⁰⁵

Antonio de Herrera, el censor encargado de autorizar la publicación del poema lopesco, impidió que el texto se imprimiera en Madrid y tuvo que ser editado en Valencia en 1598. Las razones aducidas por el calificador se limitaban a señalar que Lope no se ajustaba a la verdad histórica y que, además, contradecía sus propias afirmaciones sobre la derrota de Drake, según se narraba en la tercera parte de su *Historia general del mundo*, que entonces Herrera estaba redactando, donde concedía el mérito de la victoria sobre el corsario a Sotomayor y no a Suárez de Amaya.

Lope se había presentado a sí mismo en *La Dragontea* como un poeta historiador que utiliza fuentes del pasado, lo que pudo levantar aún más las suspicacias de su censor. ¿Creyó Herrera que Lope ambicionaba su puesto de cronista real en la corte y pudo darse cuenta de que al Fénix le apoyaban poderosos mecenas que podían nombrarlo, ocupando su lugar?, se pregunta A. Sánchez Jiménez, para afirmar esta conjetura que nos pare-

103 Sánchez Jiménez, 2008, 569.

104 Véase en Sánchez Jiménez («Introducción» en Lope [2007], 65-72) la polémica en torno a Diego Suárez de Amaya y Alonso de Sotomayor.

105 Menéndez Pelayo, 1949, VI-193

ce verosímil.¹⁰⁶ Herrera era consciente de su situación como miembro del régimen anterior, por lo que era susceptible de ser reemplazado por un adepto al nuevo favorito. Cuando, más tarde, Lope quiso hacer una segunda edición, don Antonio se dirigió al rey Felipe III, desaconsejándola con el siguiente argumento: «Qüenta aquel suceso muy contrario a la verdad [...] Provea lo que fuere de justicia».¹⁰⁷

La lectura de *La Dragontea* irritó sobre manera a Sotomayor, que encargó a uno de sus hombres, Francisco Caro de Torres, la réplica a Lope. El resultado fue la *Relación de los servicios que hizo Don Alonso de Sotomayor*, publicada en 1620, veintidós años más tarde que la edición valenciana de *La Dragontea*. Caro de Torres, que escribió «lo que vio y pasó por sus manos y lo demás sacándolo de los papeles originales que se han visto en el Consejo Real de las Indias, y están refrendados del secretario Pedro de Ledesma», se despacha ácidamente contra Lope desde el prólogo de su obra: se vio obligado a escribir su crónica «porque desta jornada escribió Lope de Vega un libro que intituló *La Dragontea* que anda entre sus obras, movido por la primera información, el cual atribuyó la gloria del suceso a quien no le tocaba, quitándola a quien de derecho se le debe, como el Capitán General».¹⁰⁸

Conclusiones

Salvo en contadas excepciones, la imagen del corsario en las letras castellanas se vio alterada por intereses de círculos privados: luchas de poder entre los defensores de la memoria de la familia Mendoza o la de Sotomayor y la decisiva intervención de los afines a la órbita del duque de Lerma, sin olvidar rencillas personales, como pueden considerarse los celos de Sarmiento de Gamboa hacia Drake o los de Antonio de Herrera contra Lope de Vega, en quien veía un posible competidor. A pesar de todo, el inglés dejó en los autores hispanos una profunda admiración: no renunciaron en destacar su caballerosidad, valentía y acierto en sus ataques a las naves españolas y eso que, además de las pérdidas monetarias fruto de los robos, Drake significaba, o iba a significar, la llegada de más marinos

106 Sánchez Jiménez, 2008, 574-575.

107 *Ibidem*, 569-570.

108 *Ibidem*, 573.

extranjeros al Pacífico español y la introducción de la herejía. Lo que iba a ser posible, como señalaron la mayoría de los cronistas, debido a la indefensión de las plazas litorales, la escasa protección militar que llevaban los galeones y por la molición de los españoles que iban a las Indias solo pensando en su enriquecimiento.

Por su lado, la cartografía, no es sino otra manera de relatar las acciones humanas en forma de representaciones espaciales. En los mapas producidos tras la llegada del corsario, los debates teóricos, las restricciones informativas o las argucias de Sarmiento de Gamboa contra la fama de Drake no dejaban de ser impulsos elásticos en el proceso de comprensión del orbe. Los cartógrafos reconocieron que la experiencia del inglés constituía una fuente útil al conocimiento de la geografía, no tanto por la verosimilitud de sus aportes, sino como estímulo para un renovado cuestionamiento acerca de la forma del mundo. No obstante, en el proceso de comunicación y difusión de las novedades geográficas, encontramos una relativa tensión entre la revelación de los descubrimientos, como parte de un saber global —útil a todas las naciones— y la búsqueda individual o nacional de la fama y de la honra. De aquel desafío entre autoría y destino del conocimiento expuesto, fueron copartícipes los cartógrafos quienes, como Hulsius, se erigieron en calificados intérpretes de los relatos y noticias, y quienes, como Hondius, como reputados responsables de su transmisión.

Recibido el 3 de septiembre de 2013

Aceptado el 17 de octubre de 2013

Bibliografía

- Almaglià, Roberto: *Planisferi, carte nautiche e affini dal sec. XIV al XVII esistenti nella Biblioteca Vaticana*, I de *Monumenta Cartographica Vaticana*, Città del Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana, 1944.
- Andrews, K. R.: «The Aims of Drake's Expedition of 1577-1580», *The American Historical Review*, LXXIII-3, 1968, 724-741.
- Argensola, Bartolomé Leonardo de: *Conquista de las Islas Malucas al Rey Felipe III, Nuestro Señor*, Madrid, Alonso Martín, 1609.
- Barco de Centenera, Martín: «La Argentina» [1602], en Ángeles, Pedro de los (ed.), *Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna del Rio de la Plata*, II, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, s/p.

- Boulind, Richard: «Drake's Navigational Skills», *The Mariner's Mirror*, LIV:4, 1968, 349-71.
- Caro de Torres, Francisco: «Relación de los servicios que hizo Don Alonso de Sotomayor» [1620], en Barros Alonso, Diego (ed.), *Colección de Historiadores de Chile y Documentos relativos a la Historia Nacional*, V, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1864, s/p.
- Castellanos, Juan de: *Discurso de el capitán Francisco Draque que compuso Joan de Castellanos, Beneficiado de Tunja* [1587], prólogo y edición de Ángel González Palencia, Madrid, Instituto Valencia de D. Juan, 1921.
- Castellanos, Juan de: *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan de Castellanos* [1589], ordenada por Buenaventura Carlos Aribau, Biblioteca de Autores Españoles, IV, Madrid, M. Rivadeneyra, 1847.
- Corteseão, Armando y Teixeira da Mota, Avelino: *Portugaliae monumenta cartographica*, II y III, Lisboa, Comissao Executiva das Comemoracoes do Quinto Centenario da Morte do Infante D. Henrique, 1960.
- [Fletcher, Francis]: *The World Encompassed by Sir Francis Drake [...] Collected out of the Notes of Master Francis Fletcher [...]*, London, Nicholas Bourne, 1628.
- [Fletcher, Francis]: *The World Encompassed by Sir Francis Drake [...] collated with an unpublished manuscript of Francis Fletcher*, introducción y apéndices de W. S. W. Vaux, London, The Hakluyt Society, 1854.
- Fuller, Mary C.: *Remembering the Early Modern Voyage: English Narratives in the Age of European Expansion*, New York, Palgrave Macmillan, 2008.
- García Rodrigo, María Luisa: «Algunas notas sobre la piratería en *La Dragontea* de Lope de Vega», en Arellano Ayuso, Ignacio et alii (coords.), *Studia Aurea. Actas del III Congreso de la Asociación Internacional Siglo de Oro*, I, GRISO, Toulouse-Pamplona, 1996, 329-337.
- Gil, Juan: *El Pacífico*, II de *Mitos y utopías del Descubrimiento*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.
- Gilbert, Humphrey: «A discourse of a discouerie for a new passage to Cataia» [1576] en Quinn, David B. (ed.), *The voyages and colonizing enterprises of Sir Humphrey Gilbert*, Hakluyt Society-Second Series 83-84, London, The Hakluyt Society, 1940.
- Hakluyt, Richard: *The Principall Navigations, Voiages and Discoveries of the English nation, made by Sea or ouer Land*, London, George Bishop, Ralph Newberie and Robert Barker, 1598-1600.
- Hanna, Warren L.: *Lost Harbor: The Controversy over Drake's California Anchorage*, Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1979.
- Hawkins, Richard: *The Observations of Sir Richard Hawkins Knight, in his voyage into the South Sea, Anno Domini 1593*, London, I.D., 1622.

- Hessels, Jan Hendrik (comp.): *Abrahami Ortelii et virorum eruditorum [...] Ecclesiae Londini-Batavae Archivum*, Cambridge, Cantabrigae Typis Academiae, 1887.
- Hulsius, Levinus: *Kurtze warhafftige Beschreibung der newen Reyse*, Nuremberg, 1602.
- Hulsius, Levinus: *Kurtze warhafftige Relation vnnnd Beschreibung der wunderbarsten vier Schiffahrten [...] Durch Levinum Hulsium*, Franckfurt, 1626.
- Iriarte, Bernardo de (ed.): *Viage al Estrecho de Magallanes Por el Capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580. Y noticia de la expedición que después hizo para probarle*, Madrid, Imprenta Real de la Gazeta, 1768.
- Kelsey, Harry: *Sir Francis Drake: El pirata de la reina*, traducción de Aurora Alcaraz, Barcelona, Editorial Ariel, 2002.
- Kraus, Hans P.: *Sir Francis Drake: A Pictorial Biography*, Amsterdam, N. Israel, 1970.
- Lessa, William A.: *Drake's Island of Thieves: Ethnological Sleuthing*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1975.
- Lessa, William A.: «Drake in the South Seas» en Thrower, Norman Joseph William (ed.), *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadacentennial of Drake's circumnavigation of the Earth*, Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1984, 60-77.
- Mariño de Lobera, Pedro: «Crónica del Reino de Chile escrita por el capitán D. Pedro Mariño de Lobera [...] reducido a nuevo método y estilo por el Padre Bartolomé de Escobar» [1594], en *Crónicas del Reino de Chile*, edición y estudio preliminar de Francisco Esteve Barba, Biblioteca de Autores Españoles, CXXXI, Madrid, Atlas, 1960, 227-562.
- Maroto Camino, Mercedes: *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, Amsterdam, Editions Rodopi, 2005.
- Martinic, Mateo: *Cartografía magallánica, 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.
- Menéndez Pelayo, Marcelino: *Estudios y discursos de crítica histórica y literaria*, Edición Nacional de las Obras Completas de Menéndez Pelayo, Santander, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1942.
- Menéndez Pelayo, Marcelino: *Historia de la poesía Hispanoamericana*, Edición Nacional de las Obras Completas de Menéndez Pelayo, Santander, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1948.
- Menéndez Pelayo, Marcelino: *Estudios sobre el teatro de Lope de Vega*, Edición Nacional de las Obras Completas de Menéndez Pelayo, Santander, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949.
- Miramontes y Zuazola, Juan de: *Armas antárticas* [1615], prólogo de Rodrigo Miró, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1978.

- Morales, Ernesto: *Aventuras y Desaventuras de un Navegante: Sarmiento de Gamboa*, Buenos Aires, Editorial Futuro, 1946.
- Morga, Antonio de: *Sucesos de las Islas Filipinas* [1609], edición de W. E. Retana, Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1909.
- Nuttall, Zelia: «Introduction» en Nuttall Zelia (trad. y ed.): *New Light on Drake: A Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577-1580*, Hakluyt Society-Second Series 34, London, The Hakluyt Society, 1914, xiii-lvi.
- Purchas, Samuel: *Hakluytus Posthumus, or Purchas his Pilgrimes, contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and others*, London, William Stansby, 1625.
- Quinn, David B.: «Early Accounts of the Famous Voyage» en Thrower, Norman Joseph William (ed.), *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadrecentennial of Drake's circumnavigation of the Earth*, Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1984, 33-48.
- Raleigh, Walter: *The History of the World*, London, printed for Walter Burre, 1614.
- Ray, John Arthur: *Drake dans la poésie espagnole (1570-1732)*, Thèse pour le doctorat d'Université présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris, Paris, 1906.
- Sánchez Jiménez, Antonio: «“Muy contrario a la verdad”: los documentos del Archivo General de Indias sobre *La Dragontea* y la polémica entre Lope y Antonio de Herrera», *Bulletin of Spanish Studies*, LXXXV-5, 2008, 569-580.
- Sandman, Alison: «Controlling Knowledge: Navigation, Cartography, and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic» en Delbourgo, James y Dew, Nicholas (eds.), *Science and Empire in the Atlantic World*, New York-London, Routledge, 2008, 31-51.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro: «Relación de lo que el corsario Francisco hizo y robó en la costa de Chile y Perú y las diligencias que el virrey Don Francisco de Toledo hizo contra él» [1579], en *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, XCIV, Madrid, M. Ginesta Hermanos-Impresores de la Real Casa, 1889, 432-458.
- Shakespeare, William: *Noche de Epifanía o Lo que queráis*, versión de Federico Patán, en *Obra Completa I. Comedias*, Barcelona, Debolsillo, 2012, 753-837.
- Spate, Oskar H. K.: *El lago español*, I de *El Pacífico desde Magallanes* [1979], traducción de Clara Ausón, Palma de Mallorca, Casa Asia, 2006.
- Suárez de Figueroa, Cristóbal: «*Hechos de don García Hurtado de Mendoza, cuarto marqués de Cañete. A don Francisco de Rojas y Sandoval, duque de Lerma, marqués de Denia*» [1623], edición de Diego Barros Alonso, en *Colección de Historiadores de Chile y Documentos relativos a la Historia Nacional*, V, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1864, s/p.

- Taylor, Eva G. R.: «The Missing Draft Project of Drake's voyage of 1577-1580», *The Geographical Journal*, LXXV-1, 1930a, 46-47.
- Taylor, Eva G. R.: «More Light on Drake: 1577-1580», *The Mariner's Mirror*, XVI-2, 1930b, 134-151.
- Taylor, Eva G. R.: «Francis Drake and the Pacific: Two Fragments», *Pacific Historical Review*, I-3, 1932, 360-369.
- Vega, Lope de, *La Dragontea* [1598], edición de Antonio Sánchez Jiménez, Madrid, Cátedra, 2007.
- Wagner, Henry R.: *Sir Francis Drake's Voyage Around the World: Its Aims and Achievements*, San Francisco, John Howell, 1926.
- Wallis, Helen: «The First English Globe: A Recent Discovery», *Geographical Journal*, CXVII, 1951, 275-290.
- Wallis, Helen: *Sir Francis Drake. An Exhibition to Commemorate Francis Drake's Voyage around the World, 1577-1580*, London, The British Library-British Museum Publications Limited, 1977.
- Wallis, Helen: *The voyage of sir Francis Drake mapped in silver and gold*, Berkeley, The Friends of the Bancroft Library-University of California, 1979.
- Wallis, Helen: «The Cartography of Drake's Voyage» en Thrower, Norman Joseph William (ed.), *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadracentennial of Drake's circumnavigation of the Earth*, Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1984, 121-163.