

Resumen: Este texto tiene por finalidad analizar la expedición del navegante inglés Bartholomew Sharp a través del mapa que se hizo de su travesía. Lo anterior debido a que este mapa representa el nuevo impulso que cobraron las incursiones inglesas por la Mar del Sur, con distintos fines que fueron tanto la obtención de botines como la ubicación de lugares estratégicos que servirían a otros navegantes para incrementar su presencia en dicho océano.

Palabras clave: navegaciones, marinos ingleses, Mar del Sur, bucaneros, mapas.

Abstract: The aim of this text is to analyze the expedition of English navigator Bartholomew Sharp based on the map made of the expedition. This map represents the new impetus of English incursions in the South Sea and their different objectives, including the pursuit of booty and finding strategic spots for other navigators to increase their presence in the Pacific.

Keywords: navigation, English seamen, South Sea, buccaneers, maps.



La expedición del capitán Bartholomew Sharp a partir de un mapa (1680-1681)

El tema de los piratas y de sus ataques en los territorios de la América colonial ha llamado la atención de diversos investigadores, quienes desde distintas perspectivas de análisis, han estudiado tanto a los personajes como a sus acciones.¹ Entre los aspectos más destacados en dichos estudios pueden mencionarse la beligerancia de los ataques, la personalidad de los personajes o bien acerca de los botines obtenidos. No obstante, sobre este último aspecto aún falta mucho por saber, pues los metales preciosos, las naves, los alimentos o los materiales para hacer reparaciones no fueron lo único que llegaron a adquirir los enemigos de España, pues también se debe considerar que fueron de gran relevancia los conocimientos sobre los litorales americanos, algunos de los cuales fueron plasmados en narraciones y en mapas. Es decir, aun cuando buena parte de las incursiones enemigas en las costas americanas tuvieron por fin el saqueo y la obtención de riquezas rápidas, también sirvieron para registrar y describir con el mayor detalle posible las regiones por donde transitaban, de forma que esos conocimientos fueron de utilidad a posteriores navegantes que, además de transitar por el Caribe, de manera paulatina proyectaron sus intereses al Pacífico y comenzaron a incursionar en dicho océano. Al respecto, Salvador Bernabeu explica cómo desde finales del siglo XVII comenzaron a publicarse diversos libros

* Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM. Este trabajo se realizó en el marco del proyecto PAPIIT N402114 "Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático (siglos XVI-XVIII)".

¹ Sólo por mencionar algunos ejemplos pueden verse trabajos generales como Clarence Haring, *Los bucaneros de la Indias occidentales en el siglo XVIII*, Sevilla, Renacimiento, 2003; J. y F. Gall, *El filibusterismo*, México, FCE, 1957; o Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004.

que contribuyeron a dar a conocer el Pacífico entre los europeos; dichos libros tuvieron gran éxito debido a su carácter novelesco y de aventuras, y en realidad narraban episodios que los piratas y bucaneros vivieron durante sus travesías.² Si bien tales descripciones jugaron un papel relevante en el conocimiento que los enemigos de España tuvieron del Pacífico, no debe perderse de vista que éstas fueron acompañadas de imágenes que intentaron mostrar visualmente dicho océano, así como las costas americanas bañadas por sus aguas.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este trabajo consista en analizar la expedición del navegante inglés Bartholomew Sharp a través del mapa que se hizo de su travesía. Este viaje forma parte de un momento coyuntural, cuando las incursiones de bucaneros ingleses comenzaron a proyectarse hacia la Mar del Sur con distintos fines. Dichas travesías, además de permitir a esos navegantes obtener botines económicos, también les sirvieron para acopiar información detallada de esos poco conocidos litorales americanos, información que sería entregada a cartógrafos reales, quienes fueron los encargados de elaborar los mapas correspondientes a las regiones transitadas o descritas. Los mapas, como objetos culturales, son una construcción social del mundo; es decir, los mapas son mucho más que simples imágenes y más bien pueden entenderse como construcciones de la realidad, cuyas intenciones y consecuencias permiten conocer a las sociedades de su tiempo.³ Por tanto, el mapa hecho sobre la expedición de Sharp se convierte en un objeto cultural que refleja la forma en que los navegantes ingleses intentaron mostrar el conocimiento que de modo gradual adquirían sobre la Mar del Sur, su interés por incursionar y continuar las travesías por sus aguas, así como la forma en que intentaron apropiarse de dicho espacio marítimo, a fin de que posteriores navegantes continuaran con ese tipo de avances y tuvieran mayor seguridad en sus recorridos.

² Salvador Bernabeu, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 91-92.

³ John Brian Harley, "Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas", en John Brian Harey (comp.), *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, México, FCE, 2005, pp. 61-62.

Bucaneros ingleses hacia la Mar del Sur

A lo largo del siglo XVII los enemigos de España se fueron posicionando en el Caribe. Si bien en la centuria anterior comenzaron llevando a cabo ataques piratas o corsarios en las nuevas posesiones hispánicas, más tarde se asentaron en lugares estratégicos que les permitieron incrementar sus correrías y crear asentamientos permanentes, los cuales pronto sirvieron como escala para hacer contrabandos regulares e incluso sirvieron de plataforma para iniciar nuevas aventuras.⁴

Ejemplo de lo anterior es el caso de los ingleses en Jamaica. En 1655 el lord protector Oliver Cromwell emprendió una campaña en ultramar contra las colonias españolas, pese a que en ese momento había paz entre Inglaterra y España. Su plan era romper el monopolio comercial hispano y, por tanto, planeó el ataque a La Española para saquearla y quemar sus plantaciones. Dicho ataque se centró en Santo Domingo, pero las fuerzas locales lograron rechazar a los ingleses. Éstos se dirigieron entonces a un lugar menos protegido: en mayo de 1655 tomaron Jamaica sin gran resistencia y pronto fundaron Port Royal.⁵ Desde entonces comenzaron a utilizar a dicha isla como base para realizar intercambios con las colonias de Norteamérica, además de llevar a cabo contrabandos tanto con otras islas como con territorio continental, en especial donde había cortadores de palo de tinte: Nicaragua, Honduras y Campeche.⁶ Además, al parecer las hostilidades hacia las posesiones españolas se incrementaron y eso obligó a firmar un tratado comercial entre Inglaterra y España en 1667, donde esta última monarquía aceptaba que Inglaterra tenía derechos comerciales en las Indias occidentales y orientales en que tuvieran asentamientos. Es decir, España aceptaba la posesión

⁴ Sobre la forma en la que los enemigos de España se fueron posicionando en las islas del Caribe, véase Martha Chapa de Jarmy, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*, México, Coordinación de Humanidades-UNAM, 1983, pp. 130-137; Clarence Haring, *op. cit.*, pp. 77-157.

⁵ En 1653 Oliver Cromwell fue elegido "Lord Protector de Inglaterra, Escocia e Irlanda" después de vencer a las tropas realistas de Carlos II de Inglaterra; Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 182-184.

⁶ Sobre el tema de la presencia inglesa en la península de Yucatán, véase José Ignacio Rubio Mañé, *El virreinato*, México, FCE/ IHH-UNAM, 1983, pp. 92-119.

de Inglaterra sobre territorios, colonias y lugares donde ya tuviera asentamientos previos a la firma del tratado; además, se admitía que dichos territorios tenían derecho de navegaciones y tráfico entre sí. Con todo, aún quedaba prohibido el comercio de los ingleses con las colonias españolas. A cambio, las autoridades de Jamaica debían detener los ataques ingleses a las posesiones españolas; sin embargo poco pudo hacerse al respecto, y las autoridades inglesas y las correrías continuaron.⁷

Uno de los ataques más conocido y trascendentales fue el que dirigió Henry Morgan sobre Portobelo y más tarde sobre Panamá (1668-1670). Con el pretexto de rescatar ingleses capturados por los españoles, las huestes de Morgan desembarcaron por la noche y sorprendieron a los habitantes de Portobelo, y aunque las fuerzas locales defendieron la plaza al final ésta calló y fue saqueada.⁸ Este evento pronto fue respaldado por las autoridades inglesas, pues el gobernador de Jamaica, sir Thomas Modyford, explicó que luego del avance de Morgan Jamaica sufrió un ataque a manos de un capitán español de nombre Rivera que se había tornado filibustero. Corrió además el rumor sobre una posible invasión a Jamaica por parte de fuerzas españolas, por lo que Modyford nombró a Morgan almirante en jefe de la Armada con orden de atacar y destruir cualquier nave enemiga, además de autorizarle desembarcar en territorio español, e incluso llevar a cabo saqueos.⁹ Esta situación se mantuvo hasta que se firmó la Paz de Madrid en julio de 1670, en la que los ingleses se comprometieron a expulsar de Jamaica a los bucaneros; España por su parte reconoció la soberanía de Inglaterra en todos los territorios ocupados en las Indias, y en especial su dominio sobre Jamaica. Sin embargo, los ingleses continuaron con sus correrías y, con el pretexto de que las noticias del tratado de paz aún no llegaban, en diciembre

⁷ Los términos establecidos con Inglaterra fueron similares a los que España concedió con anterioridad a los holandeses en el Tratado de Münster, el cual puso fin a la Guerra de los Treinta Años y aceptó la independencia de los Países Bajos (1608-1648); Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, p. 218.

⁸ Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 182-184; O.H.K. Spate, *Monopolists and Freebooters*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, pp. 35-138.

⁹ Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 228-229; O.H.K. Spate, *op. cit.*, p. 135.

de ese año el mismo Morgan —con una patente de corso del gobernador de Jamaica— al mando de una flota de 36 naves y cerca de 2 000 hombres, atacó y tomó Panamá. Dicha plaza fue ocupada durante un mes y luego devuelta a autoridades hispanas.¹⁰ Tras reiterar la Paz de Madrid, Inglaterra nuevamente se comprometió a combatir la piratería, por lo cual se prohibió la entrada de bucaneros a Port Royal y se ofrecieron tierras a todos los ex piratas que quisieran asentarse en la isla, pues se consideraba que ese territorio contaba con pocos colonos y era importante fomentar su crecimiento. Algunos hombres aceptaron asentarse, pero otros decidieron volver al mar y continuar con sus correrías.¹¹

Cabe decir que durante el tiempo en que Panamá fue ocupada por los ingleses sirvió para que éstos organizaran expediciones hacia la Mar del Sur, gracias a las cuales obtuvieron tanto embarcaciones como botines diversos a lo largo de las costas peruanas. Esto les hizo ver las posibilidades de riqueza que habría de continuar sus travesías por dicho océano, lo cual pronto llevaron a cabo.

La travesía de Sharp y sus narraciones

La primera gran expedición por el Pacífico del Sur luego del Tratado de Madrid (1670) tuvo lugar entre 1680 y 1682. Las naves salieron de Jamaica al mando de los capitanes Bartholomew Sharp y James Coxon, y su avanzada consistió en una serie de ataques en las costas del Pacífico y en altamar. La expedición se componía de dos naves y 131 hombres que se dirigieron a Portobelo, y de ahí por tierra lograron cruzar la región del Darién hasta alcanzar las costas del Pacífico. En el pueblo de Santa María, cerca de Panamá, los ingleses capturaron cinco embarcaciones con las cuales formaron una armadilla. La nave principal fue la *Nuestra Señora de la Trinidad* de 400 toneladas, la cual fue rebautizada como *Trinity*, se convirtió en la nave insignia y Richard Sawkins fue nombrado su comandante; el resto de las naves, que fueron de menor calado, quedaron a cargo de John Coxon, Peter Harris, Edmund Cook y Bartholomew Sharp. Esta

¹⁰ Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 229-231; John Lynch, *Los Austrias 1516-1700* (trad. de Juan Faci), Barcelona, Crítica, 2007, pp. 637-638.

¹¹ Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 229-238.



Figura 1. A Description of The South Sea & Coasts of America. Tomado de John Exquemelin, *The History of the Bucaniers of America, or, A True Account of the Most Remarkable Assaults Committed (of late years) upon the Coasts of the West Indies by the Bucaniers of Jamaica and Tortuga, English, Dutch, Portuguese &c*, Londres, Printed for William Crooke at the Sign of the Green Dragon without Temple-bar, 1685, s.p.

armadilla llevó a cabo diversos ataques en torno a Panamá y obtuvieron varios botines. Para el mes de mayo sus capitanes planearon dirigirse al norte y alcanzar California, pero no llegaron a hacerlo porque antes pararon en la isla de Coiba y después atacaron la población de Puebla Nueva, donde fueron rechazados por fuerzas españolas y en la trifulca murió el capitán Sawking. Tras este acontecimiento las huestes inglesas se reestructuraron; algunos decidieron regresar al Atlántico por el istmo y otros aventurarse por Cabo de Hornos; este último grupo fue comandado por Sharp y conservaron las naves *Trinity* y *Mayflower*. Esta expedición comandada por

Sharp se compuso de 331 hombres, pero luego de varios motines algunos desertaron, por lo que dos meses después sólo quedaban 146 efectivos. Los ingleses restantes se dirigieron a las costas de Perú y Chile para reabastecerse de agua y madera en las islas Galápagos, lo cual no pudieron hacer por vientos contrarios; esto los obligó a dirigir su navegación a las costas de Guayaquil, donde lograron capturar al navío *Nuestra Señora del Rosario*, de la que obtuvieron un libro español con mapas detallados de las costas del Pacífico americano. Más tarde la expedición paró en las islas Juan Fernández, donde obtuvieron abastecimientos e hicieron aguada. Por último, esa expedición cruzó el estrecho de Magallanes, se dirigió al Caribe y en 1682 regresó a Londres, donde comenzaron a elaborarse diversas relaciones de viaje.¹²

Aunque Sharp no hizo un diario de navegación propio, se sabe de su expedición gracias a otras narraciones, entre las cuales destacan dos. La primera está incluida en la obra de Philip Ayres publicada 1684, y contiene diversos diarios de navegación ingleses; uno de ellos es el del capitán John Coxon, comandante de la nave *Trinity*. Sin embargo, por la forma en la que está redactado el texto durante mucho tiempo se pensó que se trataba del diario del mismo Sharp.¹³ Según explica Ayres, cuando el diario cayó en sus manos le pareció relevante publicarlo porque estaba hecho por hombres de mar experimentados en el arte de navegar y, por tanto, se trataba de una verdadera relación. Además, explicó que la información de este diario fue complementada con

¹² Sólo se hace una breve relación del viaje para tener presente la travesía, pero puede verse con detalle en Peter Gerhard, *Pirates of New Spain 1575-1742*, New York, Dover Publications, 2003, pp. 146-153; Derek Howse y Norman J.W. Thrower (eds.), *A Buccaneer's Atlas. Basil Ringrose's South Sea Waggoner*, Berkeley, University of California Press, 1990, pp. 1-27; Martha Chapa de Jarmy, *op. cit.*, pp. 252-254; O.H.K. Spate, *op. cit.*, pp. 140-144.

¹³ John Hattendorf, "The Boundless Deep..." *The European Conquest of the Oceans, 1450 to 1840*, Providence, The John Carter Brown Library, 2003, p.147.

otras fuentes (o informantes) que, al igual que Sharp, estuvieron presentes en dicha expedición.¹⁴

El segundo diario sobre la expedición de Sharp, y quizá el más relevante, es el que llevó el navegante Basil Ringrose, quien registró la travesía e incluso elaboró mapas diversos de las regiones por donde los ingleses transitaron. Sin embargo su texto no fue publicado a su regreso a Londres en 1682, pues poco después, en octubre de 1683, Ringrose volvió a embarcarse rumbo al Mar del Sur en la nave *Cygnat* (de 180 toneladas y 36 hombres) a cargo del capitán Charles Swan, trayecto del cual no regresó ya que murió en una emboscada tendida por los españoles en las costas de la Nueva Galicia.¹⁵ Tras la muerte de Ringrose el diario fue retomado, corregido y publicado en 1685, en el segundo volumen del libro *Buccaniers of America* de Alexander Oliver Exquemelin.¹⁶ El mismo Exquemelin explicó en el prefacio de su obra la relevancia del diario y de los mapas de Ringrose, pues gracias a ellos se tuvo mejor noticia de las costas del Pacífico americano. Así lo mencionó:

Besides which point, both of Art, Curiosity, and Usefulness, we have given unto us here, by Mr. Ringrose, an exact account of many places in the South Sea; the very Draughts and Maps of many Ports, Islands, Bays, Gulfs, Points, and Coasts, hitherto unknown to the greatest part of Europe: their appearance at Sea; their foundings, landings and bearings; together with what variety of Winds and Weather, of Currents and Calms, and other Observations the Bucaniers experimented in those parts.¹⁷

¹⁴ Philip Ayres, *The Voyages and Adventures of Capt. Barth. Sharp and others, in the South Sea*, Londres, 1684, en línea [https://ia600504.us.archive.org/31/items/voyagesadventure00ayre/voyagesadventure00ayre_bw.pdf], consultada el 27 enero de 2015.

¹⁵ Peter Gerhard, *op. cit.*, pp. 154-173; Derek Howse y Norman J.W. Thrower (eds.), *op. cit.*, pp. 38-40.

¹⁶ Derek Howse y Norman J.W. Thrower (eds.), *op. cit.*, p. 32.

¹⁷ “Además del punto importante, ambos de arte, curiosidad y utilidad, hemos dado nosotros aquí, por el señor Ringrose, exacta cuenta de muchas plazas en el Mar del Sur, los muchos bordes y mapas de muchos puertos, islas, bahías, golfos, puntos y costas, que dan pista para conocer a gran parte de Europa: el aspecto del mar, sus fondos, rellanos y rumbos; junto con variedad de vientos y climas, de corrientes y calmas, y otras observaciones de los experimentados bucaneros en esas partes”. Esta traducción (y las subsecuentes) es propia, cualquier error es mi responsabilidad; John Exquemelin y Basil Ringrose, *Buccaniers of America*, Second Volume of John Exque-

Fue entonces cuando en el segundo volumen de la obra de Exquemelin, es decir la parte en que aparece el diario de viaje de Basil Ringrose, fue publicado el mapa de la expedición comandada por Sharp.¹⁸

Dibujando una aventura

El mapa de la expedición de Sharp fue titulado “A Description of The South Sea & Coasts of America Containing ye whole Navigation and all those places at which Capt. Sharp and his Companions were in the years 1680 & 1681”.¹⁹

Dicho mapa no fue elaborado ni por Exquemelin ni por Ringrose, sino que quedó a cargo William Hack, cartógrafo del rey, y fue publicado en Londres por William Crooke en 1684. Esto se debió a que al regresar la expedición de Sharp el libro español de mapas capturado en Guayaquil y tomado de la nave *Nuestra Señora del Rosario* fue entregado al rey Carlos II, quien a su vez lo entregó a Hack para que elaborara el atlas de las costas del Mar del Sur, el cual fue publicado en 1685.²⁰ Sin embargo, el mapa que aparece en la obra de Exquemelin no aparece en ese atlas y se trata de un mapa anterior. Según explica David Quinn, William Hack trabajó mucho con el libro de mapas español y de su trabajo al menos se conservan tres atlas; en su momento se consideró a esos mapas como algo confidencial, sin embargo, no deja de ser curioso que antes de terminarse el atlas fuera elaborado el mapa que aparece en *Buccaniers of America*, lo cual concedió al mismo un

melin, *The History of the Bucaniers of America, or, A True Account of the Most Remarkable Assaults Committed (of late years) upon the Coasts of the West Indies by the Bucaniers of Jamaica and Tortuga, English, Dutch, Portuguese &c.*, Londres, Printed for William Crooke at the Sign of the Green Dragon without Temple-bar, 1685, en línea [http://eebo.chadwyck.com/search/full_rec?SOURCE=pgimages.cfg&ACTION=ByID&ID=V59013], consultada el 27 enero 2015.

¹⁸ Derek Howse y Norman J.W. Thrower (eds.), *op. cit.* p. 32.

¹⁹ “Una descripción del mar del Sur y costas de América, contiene toda la navegación y todos los lugares donde el capitán Sharp y sus compañeros estuvieron en los años 1680 y 1681”.

²⁰ David B. Quinn, “Foreword” en Derek Howse y Norman J.W. Thrower (eds.), *op. cit.*, p. IX. El atlas fue nombrado *The Waggoner of the Great South Sea* según explica O.K.H. Spate, *op. cit.*, p. 144. El ejemplar de 1685 se encuentra en el National Maritime Museum; una edición posterior con modificaciones se encuentra en la John Carter Brown Library.

valor especial para los navegantes que posteriormente se aventuraron por el Pacífico.

Hay dos aspectos relevantes a considerar en este mapa. El primero es que muestra una fuerte influencia portuguesa, evidenciada por la forma en que en las costas sudamericanas se señalan las vertientes del Orinoco y del Amazonas, así como la forma en que se ubica al reino del Perú, pues éste era el principal exportador de plata de la época.²¹ El segundo punto es que muestra la ruta seguida durante la travesía, es decir desde que partió de Jamaica, cruzó por Centroamérica para alcanzar las costas del Mar del Sur y más tarde recorrió diversas costas del Pacífico americano, donde los ingleses llevaron a cabo sus correrías. También se señala la forma en que transitaron por Tierra de Fuego, por una ruta novedosa hasta entonces, para regresar al Atlántico y alcanzar el Caribe. Esto último abrió la puerta a mayores posibilidades de establecer navegaciones diversas hacia y desde la Mar del Sur.

El mapa por sí mismo es difícil de explicar, por lo cual es necesario vincularlo con los diarios de viaje antes mencionados en aras de conocer o tener mayor detalle de los lugares por donde transitó la expedición de Sharp. Podría decirse que esta travesía implicó un registro de las costas del Mar del Sur americano, en especial del peruano por ser considerado de mayores riquezas y del cual los ingleses tenían poca noticia. Aunque viajes anteriores como los de Francis Drake (1576) y Thomas Cavendish (1589) mostraron el paso al Mar del Sur y sus narraciones fueron rescatadas por Richard Hakluyt, en realidad fue poco detallada la información cartográfica copiada en dichas travesías.²² Más tarde las incursiones holandesas hacia el Pacífico de principios del siglo XVII sirvieron para recabar informaciones diversas e incluso utilizar el estrecho de

Mayre como una alternativa distinta al estrecho de Magallanes para pasar del Mar del Norte al Mar del Sur. Aunque en Amsterdam hubo una oficina hidrográfica que copiaba los informes obtenidos por la Compañía de las Indias Orientales, los mapas elaborados sobre el Pacífico no fueron demasiado precisos, pues (tanto en formato de atlas como de pared) eran utilizados como herramientas de instrucción, para mostrar la extensión de su imperio e incluso para adornar lugares públicos como demostración de su poder.²³ Por eso los datos aportados tras la expedición Sharp sentaron las bases de una nueva fase de expansión, donde el registro de las costas americanas, y sobre todo de un nuevo paso por Tierra de Fuego, jugó un papel principal. El mismo Exquemelin explicó la relevancia de esta travesía y en especial de la relación de Ringrose: “This Discovery alone, as hugely beneficial to Mankind, so may it seem sufficient of itself to recommend this present piece unto the publick, even as extremely necessary to all such as Navigate the Ocean; and no less delightful unto those persons whose studys are directed to the search of Nature, to the Arts of Mathematicks or Navigation”.²⁴

Dentro de esas aportaciones hay dos aspectos a destacar. El primero es que a lo largo de su recorrido por las costas del Pacífico la expedición de Sharp reconoció diversas costas, puntos y lugares estratégicos para los españoles —por su relevancia económica o sus características poblacionales—, pero también se registraron los puntos en que los ingleses podrían hacer escala sin correr riesgos. Ejemplo de ello se ve con la isla Gorgona (frente a las costas de la actual Colombia), lugar al que los ingleses consideraron idóneo para hacer labores de carena, pues ante todo se trataba de un paraje seguro porque los españoles nunca se presentaban ahí. Así lo describió

²¹ Andrea Doré hace un detallado análisis de la influencia portuguesa en los mapas que representan a Sudamérica y en especial aquellos que en Perú muestran el Potosí. Aunque el mapa de la expedición de Sharp que aparece en la obra de Exquemelin no muestra al Potosí, el mapa posterior del atlas de Hack ya lo señala. “America Peruviana and Oceanus Peruvianus: A Different Cartography of the New World”, en *Revista Tempo*, vol. 20, 2014, pp. 1-22, en línea [http://www.historia.uff.br/tempo/site/wp-content/uploads/2014/10/rolling-pass_tem_3611_in.pdf], consultada el 23 enero de 2015.

²² Sobre Hakluyt, los personajes y su trabajo, véase Lourdes de Ita, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, FCE/ UMSNH, 2001, pp. 37-45. La misma autora explica las travesías, ver pp. 124-152.

²³ David Buisseret, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800. La representación de los nuevos mundos en la Europa del Renacimiento* (trad. de María Tabuyo y Agustín López), Barcelona, Paidós, 2003, pp. 118-123.

²⁴ “Este descubrimiento solo, de enorme beneficio al ser humano, parece suficiente por sí mismo para recomendar esta pieza presente al público, incluso como extrema necesidad para todos aquellos que navegan el océano; y no es menos placentero para esas personas que directamente estudian la búsqueda de la naturaleza, de las artes de matemáticas o navegación.”; John Exquemelin y Basil Ringrose, *op. cit.*, “Preface” (s/p).

Ringrose: “Captain Sharp having heard this information of Captain Peralta, judged the said Island might be the fittest places for our company to careen at; considering that if the Spaniards did not frequent it, we might in all probability lye there undiscovered, and our enemies the Spaniards, in the meantime might think, that we were gone out of those seas”.²⁵

Incluso luego de dejar la isla Sharp le dio su nombre “por la razón de que nosotros carenamos en este lugar”.²⁶ Esto es de considerar, pues el bautismo cartográfico fue una manera en que los europeos intentaron afirmar su posesión territorial.²⁷ Es decir, es posible que esta acción fuera un primer intento por posicionarse en puntos estratégicos a lo largo del Mar del Sur. El mismo Ringrose hizo un esquema de la isla (figuras 2 y 3), aunque ésta no aparece a detalle en el mapa general de Hack.

Por su parte, en el diario de viaje publicado por Ayres se menciona a las islas Juan Fernández; sin embargo, resulta muy significativa la forma en que los ingleses bautizan y se refieren a una de las islas como Queen Katherine's. En dicho diario el lugar no únicamente fue descrito en su constitución física, sino también se hizo referencia a los abastos que ahí podrían obtenerse, lo cual deja ver su relevancia estratégica para las navegaciones inglesas. Así fue descrita la isla: “Juan Fernandez at Quenn Katherine's isle, as we called it, is very high land, well wooded, and has plenty of fresh water, goats and fish, with a wholesome air, and lyes in 33 deg. 40 min, South lat. and about 100 leag. from the Main Land”.²⁸

²⁵ “El capitán Sharp habiendo escuchado esta información del capitán Peralta, juzgó que esa isla podría ser el más apropiado lugar para que nuestra compañía carenara ahí, considerando que si los españoles no la frecuentaban, nosotros podríamos con mucha probabilidad estar ahí sin ser vistos, y nuestros enemigos los españoles mientras tanto pensarían que nosotros habríamos partido por esos mares.”; John Exquemelin y Basil Ringrose, *op. cit.*, p. 49.

²⁶ *Ibidem*, p. 52.

²⁷ Sobre ocupación simbólica véase John Elliott, *Imperios del mundo Atlántico* (trad. Martha Balcells), Madrid, Taurus, 2006, pp. 64-71.

²⁸ “En las Juan Fernández, la isla Reyna ‘Katherine's’, como nosotros la llamamos, es muy alta, bien provista de madera y con abundante agua fresca, cabras y pescado, con aire saludable, y se ubica en los 33 grados 40 minutos, latitud Sur y a 100 leguas aproximadamente de Tierra Firme”; Philip Ayres, *op. cit.*, p. 51. La esposa del rey Carlos II de Inglaterra era Catalina de Braganza, por lo que lo probable es que el bautismo de esta isla fuera en su honor.

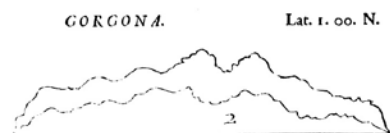


Figura 2. Perfil de la isla Gorgona o Isla Sharp. Tomado de John Exquemelin, *op. cit.*, p. 51.



Figura 3. Isla Gorgona o Isla Sharp. Tomado de John Exquemelin, *op. cit.*, p. 52.

El segundo aspecto relevante de la expedición de Sharp, y del mapa que la describe, es el tránsito que hizo por Tierra de Fuego. Esta travesía hizo lo contrario a lo que se tenía registrado en viajes previos, es decir, pasar del Mar del Norte al Mar del Sur. Seguramente por vientos y corrientes contrarias, Sharp y sus hombres no pudieron regresar por la altura cercana a tierra firme, así que tuvieron que alejarse mucho más en aras de encontrar corrientes propicias que ayudaran a su travesía. Así se describió en el diario publicado por Ayres: “Fine moderate weather, and a good observation, Latitud 53, Deg. 27 Min. the Wind continuing at N.E. we were quite out of all hopes of recovering the Streights of Magellan, or Le Maire; so that we were forced to bear up the Helm, to seek for a passage further South. Here is a great S.W. Current”.²⁹

²⁹ “El clima bueno y moderado, y una buena observación, latitud 53 grados 27 minutos, con viento continuo hacia el Noreste, nosotros estábamos con poca esperanza de alcanzar el estrecho de Magallanes o el de Le Maire. Entonces nos vimos en la necesidad de forzar el timón, de buscar un pasaje más hacia el sur. Ahí hay una gran corriente Suroeste.”; Philip Ayres, *ibidem*, p. 52. La fecha indicada en el diario fue 12 de noviembre de 1681.



Figura 4. Detalle del mapa *Americae sive quartae orbis partis nova et exactissima*, de Diego Gutiero (1562). Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Durante el viaje se tomaron de manera constante las mediciones correspondientes a las latitudes alcanzadas, además de que en los mapas se describían y señalaban aquellos lugares de los que no tenían referencia. Así se puede ver con unas islas avistadas en Tierra de Fuego: “This Morning we came up with two great Islands of Ice, one about three Leagues long, the other smaller; about three in the Afternoon we came up with four more, but not so big: clear weather, but freezing cold. [...] We find diversity of Currents, but have not Provisions to try them”.³⁰

Esto último fue un aporte relevante, pues se había hecho una travesía nueva que más tarde se convirtió en un paso regular para navegantes diversos. Con eso quedaban las puertas abiertas hacia la Mar del Sur. La relevancia de este registro fue mencionada por Exquemelin, en el prefacio al segundo volumen de su obra:

Unto which points may be added, in this Second Volume, for its recommendation, the grand discovery of a new passage into the South Sea, beyond the Streights of Ferdinando de Magallanes and Le Maire, through an open and in no-wise dangerous Ocean, without those formidable perils both from Rocks, Currents, and Shoals, which hitherto have rendred the two passages aforementioned, altogether unaccessible to Trading; a Navigation performed by Captain Sharp and his Companions, many degrees beyond what Sir Francis Drake; Jacob Le Maire, Noord,

³⁰ “Esta mañana nos encontramos con dos grandes islas de hielo, una con cerca de tres leguas de largo, la otra más pequeña; cerca de las tres de la tarde nosotros encontramos otras cuatro más, pero no demasiado grandes; clima claro, pero un frío helado. [...] Encontramos diversas corrientes, pero no teníamos provisiones para explorarlas.”; *Ibidem*, pp. 102-103. La fecha del diario fue 27 de noviembre de 1681.

or Magallanes himself, who first circumnavigated the World [...].³¹

El mapa de la expedición de Sharp posteriormente fue retomado en el atlas de Hack (1685), e incluso se señaló la ruta seguida durante la travesía. Sin embargo, este segundo mapa incluyó informaciones más detalladas sobre las costas americanas, obtenidas tanto de la obra de Ringrose como del libro de mapas español, las cuales incluso mostraron las costas de la Nueva España por las que Sharp no pudo transitar.³²

Comentario final

Como ha podido verse, el primer mapa de la expedición de Sharp, es decir el que aparece en el segundo volumen de la obra de Exquemelin, en realidad es un parteaguas en el conocimiento que los navegantes ingleses tuvieron del Mar del Sur. Por un lado se convirtió en una primera relación presencial de esos litorales con fines distintos a los que hubo previamente; es decir, en lugar de mostrar lugares con riquezas, en esa ocasión se indicaban zonas útiles a las navegaciones, ya fuera para obtener botines, bastimentos, prisioneros, entre otros; todo ello muestra al mapa como una propuesta de avanzada para posteriores navegantes. Lo anterior permitió que, en efecto, se realizaran nuevas travesías por el Pacífico, que varias de ellas lograran enriquecer de modo paulatino el conocimiento obtenido sobre esas aguas, pero sobre todo hicieron posible incrementar la presencia inglesa e incluso que se afanzara a lo largo del siglo XVII.

³¹ “Un punto importante puede ser agregado, en este segundo volumen, por su recomendación, el gran descubrimiento del nuevo pasaje en el Mar del Sur, más allá del estrecho de Ferdinando de Magallanes y Le Maire, a través de un abierto y peligroso océano. Sin esos formidables riesgos tanto de rocas, corrientes y cardúmenes, el cual hasta ahora han hecho por los dos pasajes ya mencionados, todos inaccesibles al tráfico; una navegación realizada por el capitán Sharp y sus compañeros, muchos grados más allá que Francis Drake, Jacob Le Maire, Noord, o Magallanes mismo, quien primero circumnavegó el mundo [...]”; John Exquemelin y Basil Ringrose, *op. cit.*, “Preface”.

³² El mapa puede verse en la página del *National Maritime Museum*, en línea [<http://prints.rmg.co.uk/art/520796/mar-del-zur>], consultada el 27 de enero de 2015.