

La odisea pirata de Sharp, el derrotero español y sus copias inglesas: ¿Transmisión o apropiación de conocimiento?¹

Sharp's Pirate Odyssey, the Spanish Waggoner, and its English Copies: Transmission or appropriation of knowledge?

Elizabeth Montañez Sanabria²

Resumen

Este artículo se centrará en la cartografía resultante de las correrías del bucanero inglés Bartholomew Sharp y sus huestes piratas en el Pacífico americano entre 1680 y 1681. En particular, se examinará algunos de los atlas producidos por William Hack sobre la base del derrotero español del Mar del Sur que Sharp capturó en las costas de Ecuador, así como la copia que del mismo derrotero hizo el pirata inglés Basil Ringrose. El interés principal es determinar si la cartografía inglesa resultante de esta expedición pirata es una transmisión del *expertise* pirata o una apropiación de conocimiento hispánico.

65

1 Esta investigación es parte del proyecto Piracy and Mapping y ha sido posible gracias al Joint Excellence in Science and Humanities Program de la Academia Austriaca de Ciencias y la Harley Fellowship in the History of Cartography 2023. Mi agradecimiento a Jorge Ortiz por sus gentiles comentarios y sugerencias.

2 Investigadora visitante en la Academia Austriaca de Ciencias y miembro asociada del Instituto Riva-Agüero.

E-mail: emontanez@ucdavis.edu

ORCID: 0000-0002-5262-4355

Palabras clave: Bartholomew Sharp, Basil Ringrose, William Hack, piratas, derrotero, cartografía, Mar del Sur, Inglaterra, *go-between*, transferencia científica, siglo XVII

Abstract

This article will focus on the cartography resulting from the raids of the English buccaneer Bartholomew Sharp and his pirate comrades in the Spanish American Pacific between 1680 and 1681. Mainly, I will examine some of the atlases produced by William Hack based on the Spanish *derrotero* of the South Sea that Sharp captured on the coasts of Ecuador. Also, I will examine the copy that the English pirate Basil Ringrose made based on the same waggoner. Our main interest is to determine whether the English cartography resulting from this pirate expedition is a transmission of pirate expertise or an appropriation of Hispanic knowledge.

Keywords: Bartholomew Sharp, Basil Ringrose, William Hack, pirates, waggoner, cartography, South Sea, England, *go-between*, science-transfer, 17th century

* * *

Entre 1670 y 1690, numerosos piratas ingleses y franceses alcanzaron el Mar del Sur cruzando el istmo de Panamá con la ayuda y guía de los nativos darienes, aliados trascendentales para llegar al océano Pacífico³. Durante este lapso, los piratas no solo asaltaron navíos y asentamientos de las costas americanas del Pacífico, sino que también adquirieron valiosos conocimientos prácticos sobre su cartografía y navegación.

66

3 Para mayores detalles sobre estas relaciones, ver Montañez Sanabria (2022, 2023a).

Algunos otros, como el bucanero inglés Bartholomew Sharp, se apoderaron de derroteros españoles —o libros de ruta— con valiosa información acerca de la navegación en el Mar del Sur.

La incursión de Sharp en el Pacífico es significativa por varias razones, además de las consecuencias que tuvo la captura del derrotero del Mar del Sur⁴. Por un lado, es la primera incursión, desde Francis Drake y Thomas Cavendish a finales del siglo xvi, en la que un gran número de bucaneros ingleses ingresó al Mar del Sur y permaneció por año y medio⁵. Por otro lado, Sharp y su tripulación fueron los primeros ingleses en navegar el Cabo de Hornos de oeste a este en su ruta de retorno a Inglaterra. Asimismo, la odisea de Sharp en el Pacífico es una de las pocas incursiones piratas que cuenta con más de una narración de primera mano de su travesía, siendo posiblemente la mejor documentada.

No era lo común que los piratas dejaran relatos de sus aventuras, pero en este caso existen seis testimonios escritos por los mismos bucaneros que fueron publicados poco tiempo después de regresar a Londres. De ellos, solo cuatro abordan la historia completa de la travesía de Sharp⁶. Estos son el re-

4 Desde la perspectiva de las autoridades virreinales, *pirata* era todo extranjero, sobre todo protestante, que atacaba sus costas. Sin embargo, este término podía incluir otras categorías como la de *corsario*, quien contaba con patente de corso de sus monarquías o compañías comerciales. Este fue el caso de las incursiones neerlandesas en el virreinato peruano. Por otro lado, *bucanero* y *filibustero* eran piratas, o ladrones de mar, que asaltaban indistintamente a quienes encontraban a su paso (Montañez Sanabria, 2023b).

5 Para un panorama sobre las incursiones piratas en el virreinato del Perú en los siglos xvi y xviii, ver Montañez Sanabria (2023b).

6 Si bien William Dampier y Lionel Wafer participaron en la odisea de

lato de John Cox, publicado por Philip Ayres en 1684 bajo el título de *The Voyages and Adventures of Capt. Barth. Sharp And others, in the South Sea*; una breve narración de William Dick en *Bucaniers of America: The Second Edition*, publicada por Alexandre Olivier Exquemelin (también llamado John Esquemeling) en 1684; el diario de Basil Ringrose en *Bucaniers of America. The Second Volume*, publicado en 1685; y el diario del propio Bartholomew Sharp publicado en *A Collection of Original Voyages*, en 1699, por William Hack, precisamente el cartógrafo que se encargó de reproducir el derrotero español capturado.

Este artículo se centrará en la cartografía resultante de las correrías de Sharp y sus huestes piratas en el Pacífico americano entre 1680 y 1681. En particular, se examinará algunas de las copias del derrotero producidas por William Hack sobre la base del derrotero español del Mar del Sur que Sharp capturó, así como la copia que del mismo libro de ruta hizo el bucanero inglés Basil Ringrose. El propósito es determinar si esta cartografía inglesa es una copia idéntica del derrotero español o una adaptación. En este sentido, el interés principal es dilucidar si la cartografía inglesa resultante de esta expedición pirata es una transmisión del *expertise* pirata o una apropiación de conocimiento hispánico.

68

El artículo está dividido en tres partes. La primera aborda la travesía de Sharp y sus huestes en el Mar del Sur no solo con el propósito de señalar los principales hitos de esta odisea,

Sharp, ambos abandonaron la expedición en Centroamérica, por lo que sus narrativas no ofrecen una visión completa de esta travesía. Sus narrativas se publicaron en Londres en 1697 (*A New Voyage round the World... By William Dampier*) y 1699 (*A New Voyage and Description of the Isthmus of America... by Lionel Wafer*), respectivamente.

sino sobre todo para entender las claves del conocimiento pirata de corte náutico y cartográfico. La segunda parte examina la cartografía inglesa producidas sobre la base del derrotero español capturado en las costas del Ecuador con el propósito de entender hasta qué punto es una mera copia o una adaptación/reinterpretación de este. La tercera analiza los siete derroteros del Mar del Sur del siglo XVII que se conocen con el fin de determinar si alguno de ellos pudo ser similar al derrotero capturado. Asimismo, se compara dos de los mapas del *waggoner* con los de un derrotero español para analizar si existen alteraciones en su reproducción. Finalmente, sobre la base de todo lo anterior, se reflexiona sobre si las copias inglesas resultantes de la odisea pirata de Sharp son una transmisión o una apropiación de conocimiento.

1. Las claves de la odisea pirata de Bartholomew Sharp (1680-1681)⁷

Un grupo de más de trescientos bucaneros ingleses dirigidos por los capitanes John Coxon y Bartholomew Sharp partió de Jamaica con dirección a Portobello en diciembre de 1679. Después de atacar la ciudad, en febrero de 1680, los piratas cruzaron el istmo de Panamá con la ayuda de los indios del Darién. El objetivo de los piratas era repetir la hazaña que diez años antes, en febrero de 1671, logró Henry Morgan: asaltar por sorpresa la ciudad de Panamá y hacerse de un rico botín. Si bien lograron atacar algunos poblados en las costas del Pacífico, fracasaron en el intento de tomar por segunda vez Panamá, ya que se encontraba mejor protegida. Como resultado de ello, Coxon y un grupo de 70 piratas decidieron

⁷ La narración de la travesía de Sharp está basada principalmente en el relato de Ringrose.

cruzar el istmo de vuelta al Caribe y, tras un breve periodo de liderazgo del capitán Richard Sawkins, quien fue asesinado en Veragua, Bartholomew Sharp asume la dirección del grupo de bucaneros reducido ahora a 150 personas. A partir de entonces sucede lo que denomino la odisea pirata de Sharp en el Pacífico. De esta incursión, tres aspectos fundamentales interesan destacar.

1.1. Captura de pilotos e información estratégica

Sharp y sus huestes hicieron sus correrías en el Pacífico a bordo de dos navíos españoles que, en abril de 1680, capturaron cerca de Panamá y que renombraron Trinity y Mayflower. Sin embargo, solo el Trinity permaneció como testigo material de la odisea pirata, ya que el Mayflower se hundió en agosto del mismo año⁸. El reto más importante de las huestes piratas era navegar en las aguas desconocidas del océano Pacífico (figura 1). Tal como en su momento hizo Francis Drake, los bucaneros apresaron navíos españoles e hicieron prisioneros a pilotos para que les guíen en la navegación en el Mar del Sur.⁹ Inclusive, hubo entre sus prisioneros algunos capitanes de los navíos que fueron fundamentales para obtener información estratégica del estado del virreinato peruano.

8 El Trinity fue abandonado en St. Thomas en el Caribe en enero de 1682.

9 John Oxenham, con el apoyo de un grupo de cimarrones, fue el primer inglés en alcanzar el Mar del Sur vía el istmo de Panamá en 1577. Montañez Sanabria, 2023b, p. 18.



Figura 1. William Hacke's *Buccaneer's atlas* (mss HM 265). Mapa general de América con la ruta del pirata Sharp y sus huestes en el Mar del Sur. The Huntington Library, San Marino, CA.

71

Así, por ejemplo, en abril de 1680 y aún bajo el comando de Sawkins, hicieron prisionero cerca de Perico al capitán andaluz don Francisco de Peralta, quien les fue de gran ayuda durante

su travesía en el Pacífico. Gracias al capitán Peralta, los piratas se enteraron de que la isla Gorgona no era frecuentada por españoles y que era el mejor lugar para carenar sus barcos (Ringrose, 1685, p. 49). De forma similar, los piratas hicieron prisionero al piloto español Nicolás Moreno, cerca a Guayaquil en agosto de 1680, quien permaneció con ellos durante varios meses. Ringrose hace una breve reseña sobre quienes fueron retenidos como prisioneros hacia finales de agosto de 1680:

Entre los prisioneros más importantes [estaban] Don Tomás de Argandona, que era comandante del navío apresado antes de Guayaquil; Don Christoval y Don Baltazar, ambos caballeros de calidad apresados con él; el Capitán Peralta, el Capitán Juan Moreno, el Piloto, y doce esclavos, de los cuales pensábamos hacer buen uso, para que hiciesen el trabajo pesado de nuestro navío. (Ringrose, 1685, pp. 81-82)

Precisamente fue un prisionero, cuyo nombre no se menciona, quien se ofreció conducir a los piratas hacia Arica, haciéndoles saber que ese era precisamente el puerto de salida de la plata de la mina de Potosí (Ringrose, 1685, p. 53). Es así como Arica resultó ser el objetivo central de los piratas, pero fracasaron al hallar la plaza más defendida de lo previsto. Sharp decidió no atacar y, en su lugar, asaltar otras localidades, entre ellas La Serena, que saquean e incendian. Posteriormente se dirigieron a Juan Fernández a carenar su barco y alejarse de momentáneamente de las costas del virreinato, ya que se habían desatado las alarmas por la presencia de los enemigos piratas. En Juan Fernández, Sharp es destituido y John Watling lo reemplaza.

Bajo su dirección se intenta un segundo ataque a Arica, en enero de 1681, pero el fracaso fue peor que el primero, ya que en el asalto Watling, junto con otros 31 piratas, muere y

Sharp asume nuevamente el liderazgo. Las huestes piratas se dirigen hacia el norte y llegan hasta Nicoya, en Costa Rica. Un motín fracciona a las huestes piratas y un grupo de aproximadamente 50 bucaneros decide regresar al Caribe cruzando el istmo de Panamá en abril de 1681. Para entonces, las fuerzas de Sharp quedaron mermadas a solo 65 hombres.

1.2. El derrotero español del Mar del Sur

Tras asaltar varias poblaciones centroamericanas, Sharp decide regresar nuevamente hacia el sur. Fue precisamente frente a las costas de Ecuador, en Cabo Pasado, que el 29 de julio de 1681 sucedió la captura más importante de la travesía. Sharp y sus hombres asaltaron el navío español llamado El Santo Rosario y, tras una lucha inicial en la cual el capitán del navío fue asesinado, los piratas se hicieron de la plata y bastimentos que transportaban. Fue grande la sorpresa de que, en medio del desorden de la pelea, un derrotero de las costas del Pacífico desde California hasta el Cabo de Hornos, que debía haber sido lanzado al agua para que no cayese en manos enemigas, haya sido capturado. Más aún, resultan sorprendentes el silencio que guardaron Sharp, Ringrose y Cox sobre este episodio, los relatos más amplios de esta odisea pirata, y que la breve narración de William Dick (o William Williams) sea la única que describa este hecho¹⁰. Según señala el pirata Dick, en el Rosario estaba un:

Gran Libro lleno de Cartas Marinas y Mapas, que contiene una descripción muy exacta y precisa de todos los Puertos,

10 El único evento que los cuatro relatos mencionan unánimemente es la presencia de una dama llamada doña Joanna Constanza, de unos 18 años y esposa de un caballero a bordo, a la que describen como “la más bella que hayan visto en todo el Mar del Sur”.

Sondas, Riachuelos, Ríos, Cabos y Costas pertenecientes al Mar del Sur, y todas las Navegaciones que suelen hacer los Españoles en aquel Océano. (Exquemelin y Ringrose, 1893 [1685], p. 278)¹¹

Un mes después del suceso del Rosario los bucaneros llegaron a Paita, pero al haber sido alertadas las defensas locales de la presencia de los enemigos piratas, fueron repelidos militarmente. Al no poder asaltar Paita y ante el riesgo de ser capturados por la armada virreinal, decidieron continuar su ruta hacia el estrecho de Magallanes “con el fin de nuestro regreso a casa, ya sea para Inglaterra, o algunas de nuestras plantaciones en las Indias Occidentales” (Ringrose, 1685, p. 172). Sin embargo, esta decisión resulta bastante inusual pues no estaban familiarizados con la difícil navegación en el estrecho. Es más, cuando hubo el motín contra Sharp en enero de ese año, los piratas que decidieron retirarse se quedaron en Centroamérica con el fin de regresar al Caribe por la vía terrestre del istmo de Panamá, que es la usaron para acceder al Mar del Sur con la guía de los indios del Darién. Así pues, es más que probable que la posesión el derrotero español haya influenciado en su decisión de navegar hacia el extremo sur.

Sin embargo, los piratas no navegaron por el estrecho de Magallanes, del cual dicen que perdieron su entrada, sino que continuaron su navegación más hacia el sur, por el Cabo de Hornos. Precisamente, es la ruta del Cabo de Hornos la que los derroteros españoles de la época describen con mayor detalle, pues era la navegación más segura que la del estrecho de Magallanes. Así, en noviembre de 1681, Sharp y sus piratas doblaron con éxito el Cabo de Hornos, siendo los primeros

11 Citado también en Montañez Sanabria (2023b).

ingleses en navegar de oeste a este, y hacia enero de 1682 arribaron al Caribe. Solo dos meses después, la mayor parte de la tripulación de Sharp regresó a Londres.

En Inglaterra, no obstante, les esperaba un juicio por piratería. Las noticias de los asaltos de Sharp y sus piratas se hicieron conocidos en Madrid y el embajador español en Londres, don Pedro de Ronquillo, exigió que los piratas sean llevados a juicio en virtud del Tratado de Madrid de 1670, que comprometía castigar todo accionar pirata. En mayo de 1682, detienen al capitán Bartholomew Sharp, al piloto John Cox y a William Dick, para ser juzgados por la alta corte del Almirantazgo. Los detenidos alegaron que no cometieron actos de piratería, pues solo se defendían de los ataques de los españoles. Es más, tal como los tres señalan en sus respectivos relatos, ellos estaban al servicio del “Emperador del Darién”, quien estaba en guerra contra los españoles. De esta manera, estando bajo el servicio de un príncipe extranjero, ellos no habrían cometido piratería. Sin embargo, la narración de Ringrose, quien no enfrentó el juicio, contradice lo anterior. Según señala, los indios del Darién estaban sirviéndolos a ellos y no ellos sirviendo a los indios. Esta contradicción sería, pues, una estrategia de los piratas llevados a juicio para reivindicarse de los cargos de piratería (Montañez Sanabria, 2003a, pp. 86-87). De hecho, fue la importancia estratégica del derrotero la que los salvó de la pena de la horca por piratería.

En la preparación del juicio en el Almirantazgo se recogió testimonios de los prisioneros de los piratas. Uno de ellos logró hacer llegar al embajador español un libro “de muy buen español de 315 hojas con muchos mapas en que se hacía descripción de las entradas, puertos y bahías de lo más

de la costa del Perú” (Serrano Mangas, 1984, p. 42)¹². Este mismo testigo aseguraba que Sharp contaba públicamente que ese libro tenía el itinerario que siguieron, con lo que se confirmaría que efectivamente los piratas hicieron uso del derrotero en su navegación por las aguas desconocidas del Pacífico suramericano. Tal fue la importancia del derrotero que, una vez conocida su existencia, el monarca inglés Charles II se aseguró de que los piratas queden libres de los cargos de piratería en el juicio.

1.3. Mediciones y anotaciones sobre latitudes hechas por piratas

Una vez que los bucaneros quedaron libres de cargos tras el amañado juicio de piratería, que resultó en la enérgica protesta del embajador español hacia el mismo rey inglés, Bartholomew Sharp encargó al cartógrafo William Hack, “conocido del pirata William Dick en Wapping en Londres”, la reproducción de este derrotero (Howse y Thrower, 1992, p. 261). El judío Philip Dassigny se encargó de traducir el libro de mapas al inglés, incluyendo la toponimia y las indicaciones de navegación, mientras que Hack reprodujo los mapas y las informaciones proporcionadas por Sharp. En octubre de 1682, Sharp entregó esta primera copia del derrotero, ahora renombrada *Waggoner of the South Sea* (derrotero del Mar del Sur), al rey Charles II, a quien se lo dedica¹³. La

12 El embajador tuvo que devolver al Almirantazgo ese libro —posiblemente el derrotero original—, ya que se amenazó con detener el juicio si el libro no reaparecía.

13 British Library, Maps 7.TAB.123 (anteriormente K.MAR.VIII.16). *Waggoner* se refiere a una colección de cartas marinas. En inglés, el término es una corrupción del nombre Lucas Waghenaer, un famoso compilador neerlandés de cartas marinas del siglo XVI.

particularidad de esta primera copia es que unifica no solo la información del derrotero español, sino también la que el mismo pirata Sharp registró durante su travesía por el Pacífico. Así, este ejemplar también incluye el diario manuscrito del capitán pirata y el diario de navegación (*logbook*) con las mediciones de latitud.

La portada de la primera copia del derrotero es muy significativa (figura 2). En él se aprecian dos instrumentos de medición que fueron empleados por Sharp en su travesía por el Mar del Sur. A la izquierda, se representa el cuadrante de Davis que se utilizaba para medir la altura en grados de una estrella o del Sol sobre el horizonte (Howse y Thrower, 1992, p. 36). Gracias a esta medición se determinaba la latitud de un barco, es decir, la distancia con la línea equinoccial en grados que van de 0° a 90° N o S. Resulta aún más revelador el hecho de que este instrumento era de uso más frecuente entre bucaneros ingleses y no entre navegantes hispánicos.



Figura 2. Detalle de la portada de la primera copia de *Waggoner of the Great South Sea by Bartholomew Sharpe* hecha por William Hack en 1682. British Library (BL 7TAB 123).

A la derecha se representa la vara de Jacob que en la navegación se empleaba también para determinar la latitud. Una peculiaridad de este instrumento es que era posible tener una estimación de grados de longitud y, además, era de utilidad para encontrar la latitud por la estrella polar.¹⁴ A diferencia del cuadrante de Davis, la vara de Jacob también era utilizado por navegantes españoles, por lo que es posible que hayan encontrado uno en el *Trinity* (Howse y Thrower, 1992, p. 37). Por otro lado, un instrumento más tradicional que no aparece en la portada, pero que no se descarta que haya sido empleado, es el astrolabio. Como señalan Howse y Norman, es posible que los piratas llevaran algún astrolabio con ellos o bien que hayan encontrado algunos en los navíos capturados (Howse y Thrower, 1992, p. 37). Este instrumento, muy popular entre los navegantes de la época, tenía múltiples virtudes: servía para localizar los astros y observar su movimiento, para medir distancias por triangulación y para determinar la hora a partir de la latitud o, viceversa, para averiguar la latitud conociendo la hora.

Sharp no fue el único que registró mediciones geográficas en el viaje. Basil Ringrose señala en su diario el uso de la brújula holandesa de Azimuth, un instrumento que tampoco es representado en la portada del *Waggoner*, pero que se utilizó al sur de cabo de Hornos para encontrar la variación magnética. Así, en el registro de su diario del 27 de noviembre de 1681, Ringrose señala:

Calculé treinta y seis leguas de rumbo N. E. por N. Por una observación hecha, encontramos ahora Lat. 52 grados 48

14 No es hasta 1735, cuando John Harrison construyó el primer cronómetro marino, que la longitud se pudo medir con precisión.

Sur. Y juzgué estar al Este del Golfo, a doscientas ochenta y cinco leguas. En la tarde de este día tuvimos una vista muy exacta del Sol, y encontramos más de 30 grados de variación de la Aguja. De donde se debe concluir, que es muy difícil dirigir un curso de Navegación en estas partes. Porque en el espacio de solo veinticinco leguas de navegación, hemos experimentado ocho o nueve grados de diferencia de variación, por una buena Brújula Holandesa de Azimut. (Ringrose, 1685, p. 194)

De hecho, Ringrose fue capaz de calcular la longitud astronómicamente gracias a un eclipse solar el 13 de septiembre de 1680, según registra en su diario:

Ayer por la tarde tuvimos un gran Eclipse de Sol, que duró desde la una del reloj hasta las tres después de cenar. De este Eclipse tomé la verdadera medida de nuestra longitud desde las Islas Canarias, y me encontré a 285 grados 35 en Lat. 11 grados 45 S. El viento era ahora tan fresco, que izamos nuestras velas superiores; haciendo un gran camino bajo nuestros rumbos y Sprintsail. (Ringrose, 1685, p. 84).

La medición de la longitud era una habilidad muy sofisticada para la mayoría de los marineros de entonces, más aún para un pirata, por lo complejo que resulta calcular la distancia con el meridiano; en este caso, el de las Islas Canarias. Que Ringrose haya podido calcular la longitud gracias a un eclipse solar nos habla de que tenía una educación mucho más elevada que el resto de sus pares. Es más, sabía francés, latín y aprendió español durante su travesía en el Pacífico gracias a un capitán que mantuvieron cautivo y que le enseñó el idioma, al punto de hacer de traductor durante el viaje. Asimismo, gracias a su diario manuscrito sabemos que tenía una prosa más refinada que sus camaradas y que sabía mapear las costas, ya que levantó cartas de los puertos donde

permanecieron. Sin embargo, no hay registros que demuestren que haya tenido una educación formal; solo se sabe que provenía de una familia de condición humilde cerca de Londres (Howse y Thrower, 1992, p. 29).

Esta odisea pirata demuestra cómo los bucaneros adquirieron información estratégica sobre el Mar del Sur a través de los pilotos y prisioneros españoles que capturaron. Asimismo, el derrotero que tomaron del Rosario fue el cénit de esta aventura, ya que les permitió tener información cartográfica y náutica privilegiada que, como se sugiere, cambió el rumbo de esta incursión al decidir regresar a Inglaterra por la vía desconocida del cabo de Hornos. A todo ello se suma el conocimiento práctico que los piratas adquirieron en la navegación por el Pacífico, así como el registro detallado de las latitudes que conservaron en sus diarios de viaje. El punto de quiebre fue que esta información no permaneció solo entre los piratas, sino que se reprodujo en Inglaterra y se difundió entre un círculo selecto de poder.

2. La cartografía inglesa de la odisea de Sharp: Entre la copia y la adaptación

Una vez en Londres, el derrotero español siguió dos vertientes distintas en sus reproducciones. La primera es una copia manuscrita realizada por el pirata Basil Ringrose que actualmente se conserva en el National Maritime Museum de Greenwich, en Inglaterra¹⁵. Esta copia debió ser hecha en algún momento entre su arribo a Londres el 26 de marzo de 1682 y su viaje de regreso al Pacífico, el 1 de octubre de 1683, en

15 NMM, P/32, c. 1682. A Waggoner - Shewing the making and bearing of all the coasts from California to the Streights of Le Maire done from the Spanish original by Basil Ringrose.

donde perdió la vida¹⁶. Este ejemplar es el único que se conoce, aunque, como bien señalan Howse y Thrower, es posible que Ringrose haya hecho una copia más del derrotero y lo haya llevado consigo en su viaje al Mar de Sur (Howse y Thrower, 1992, p. 32). No obstante, no se tiene evidencia de que este ejemplar haya tenido mayor difusión o repercusión en su tiempo. De hecho, en 1935 fue adquirido por sir James Caird, cuya colección fue donada al Museo Marítimo de Greenwich, a través del anticuario londinense Maggs Bros. y se cree que anteriormente perteneció al coleccionista chileno Carlos Cruz Montt (Howse y Thrower, 1992, p. 265)¹⁷.

Lo que caracteriza la copia manuscrita del derrotero de Ringrose es que, a diferencia de las de Hack, el formato es mucho más pequeño, de unos 16 cm x 20 cm. En sus 106 páginas delinea las costas del litoral del Pacífico americano y cuando consideraba que algunas de ellas no eran relevantes: en una misma página incluía dos secciones del litoral. Asimismo, la toponimia permanece casi toda en español y las descripciones náuticas están traducidas o explicadas en inglés al dorso de los dibujos. Más importante aún, se cree que esta copia es la más fiel al derrotero español capturado pues, a diferencia de la mayoría de las copias de Hack, el derrotero de Ringrose comienza con el mapa de California, tal como los hacían derroteros españoles de la época.

Por otro lado, entre 1682 y aproximadamente 1700, William Hack hizo catorce copias manuscritas basadas en el

16 Ringrose regresó al Mar del Sur en el barco *Cygnets* y el 19 de septiembre de 1686, junto a otros catorce piratas, fue asesinado en México.

17 Precisamente el estudio de Howse y Thrower es el pionero y el más completo sobre el derrotero de Ringrose.

derrotero español capturado, renombrados posteriormente como los *Atlas manuscritos de Hack*, que en su mayoría se encuentran actualmente en bibliotecas norteamericanas e inglesas¹⁸. Hack era uno de los miembros más prolíficos de la Escuela Cartográfica del Támesis, o *Thames School*, quien precisamente se benefició de su asociación con los piratas que regresaron del Mar del Sur. Durante nueve años, Hack fue aprendiz del cartógrafo Andrew Welch, hasta aproximadamente 1680, pero cuando el pirata William Dick lo puso en contacto con Sharp en 1682 fue cuando su carrera como cartógrafo despegó significativamente (Campbell, 1973, p. 87 y Smith, 1978, p. 83).

A diferencia de la copia que hizo Ringrose, las copias de Hack fueron dedicadas a miembros de la nobleza, incluyendo los monarcas ingleses Charles II y James II, así como al segundo duque de Albemarle, quien fue su mecenas. De ahí que estos atlas eran monumentales no solo en cuanto al tamaño, de aproximadamente 41 cm x 54 cm, sino también en cuanto a su estética por estar bellamente decorados. Estos *waggoners* no estaban destinados para su uso en altamar, como los libros de ruta, sino para el conocimiento estratégico de la élite de poder inglesa y la consecuente toma de decisión de potenciales incursiones al Mar del Sur. Sin embargo, no todas las copias son idénticas entre sí. Los *waggoner* hechos entre 1682 y 1685 están basados exclusivamente en la información proporcionada por Sharp, pero a raíz de la incursión pirata de William Ambrose Cowley en el Pacífico entre 1683 y 1686,

82

18 *William Hack's Manuscript Atlases of The Great South Sea of America*, John Carter Brown Annual Report 1965-1966. Los últimos dos *waggoners* no consignan fecha, pero se cree fueron hechos después de 1698, de ahí que sea 1700 una fecha aproximada.

Hack incorpora nueva información en las copias producidas después de 1687. Además, en algunos de los *waggoners* posteriores, añade el mapa del estrecho de Magallanes que sir John Narborough delineó en 1670¹⁹.



Figura 3. Detalle de la portada de la primera copia de *Waggoner of the Great South Sea* by Bartholomew Sharpe hecha por William Hack en 1682. British Library (BL 7TAB 123).

19 Por ejemplo, en los *waggoners* que se conservan en la Clemens Library y en la John Carter Brown Library, ambos fechados como posteriores a 1698. Curiosamente, estos dos ejemplares son los más parcos en términos estéticos que las copias previas dedicadas a miembros de la nobleza.

La primera copia del derrotero es particularmente significativa ya que es la única que sistematiza toda la información que el pirata Bartholomew Sharp obtuvo de su odisea en el Mar del Sur: su diario de viaje, la información que recogió de las latitudes y el derrotero español con su información náutica traducida al inglés. Precisamente esta copia es la que en octubre de 1682 Sharp dedica al rey Charles II tal como se consigna en la portada (figura 3). Las reproducciones posteriores del derrotero no consignan el conjunto de esta información. Así pues, por ejemplo, en la Free Library de Filadelfia se conservan dos copias del atlas: una es propiamente el derrotero que Sharp dedica al rey Charles II, fechado en 1683 (Elkins 169), mientras que la segunda es un apéndice dedicado al monarca James II, sin fecha consignada —aunque se cree que fue hecho entre 1685 y 1686—, que se titula *An Apendix to the South Sea Wagoner translated out of the original Spanish manuscripts* (Elkins 169 appendix). Esta segunda copia es básicamente una serie de instrucciones sobre cómo realizar la navegación por el Pacífico americano.

Un análisis de las portadas de las copias de Hack, o *waggoners*, nos muestra una alteración significativa a medida va reproduciendo el derrotero. Los primeros *waggoners* de 1682 y 1683 consignan la dedicatoria de Sharp al monarca inglés Charles II y una segunda cartela señala que William Hack delineó los mapas del atlas²⁰. Sin embargo, si bien el ejemplar fechado en 1684 también está dedicado por Bartholomew Sharp a Charles II, la referencia al pirata se reduce a sus iniciales: “This following description of the South Sea is most humbly dedicated by your Majesties ever dutyfull & loyal

20 BL, Maps 7.TAB.123 (1682), Free Library, Elkins 169 (1683).

subject B.S.”. Pero el nombre William Hack está completamente consignado: “Made by William Hack at the signe of Great Britaine & Ireland near staires in Wapping. Anno 1684”²¹. Esta breve referencia a Sharp reducida a sus iniciales podría interpretarse como una suerte de “economía de espacio”, pero las portadas posteriores ratifican esta tendencia.



Figura 4. Detalle de la portada de *An accurate description of all the harbours rivers ports islands sands rocks and dangers between the mouth of California and the straits of Lemaire in the south sea of America* (posterior a 1698). John Carter Brown Library.

El ejemplar que se conserva en el National Maritime Museum, fechado en 1685, y el primero en dedicarse al rey

²¹ BL, Sloane Mss. 44.

James II, elimina cualquier crédito a Sharp²². Si bien el mapa general que incluye señala la ruta de Sharp en el Mar del Sur y el atlas hace referencias a su odisea, la cartela de la portada no hace ninguna mención al pirata. Esta se limita a señalar: “made by William Hack at the signe of Great Britaine & Ireland in Wapping. Anno 1685”. Para 1698, cuando Hack incluyó en el atlas la información proveniente de la incursión al Pacífico del pirata Cowley, la portada del ejemplar que se conserva en la British Library menciona la actualización de la información presentada sin consignar mayores datos sobre quienes fueron sus fuentes: “From the original Spanish manuscripts & our late English discoveries... By William Hack”²³. Caso similar ocurre con la portada de uno de los últimos *waggoners* que se preserva en la John Carter Brown Library, fechado como posterior a 1698 (figura 4). La portada solo consigna: “An accurate description of all the harbours, river, ports... between the mouth of Calafornia & the straghts of Lemaire in the South Sea of America... By William Hack, hydrographer”.

Si bien se puede argüir que los primeros ejemplares del *waggoner* hechos entre 1682 y 1684 fueron reproducidos a instancia de Sharp, pues los dedica al monarca inglés, con lo que tenía una presencia importante en la portada, lo cierto es que Hack ha ido asumiendo protagonismo en la autoría de los *waggoners*, a los que no en vano se les llama también “los atlas de Hack”. Del mismo modo, la omisión posterior a Sharp se puede atribuir a que en abril de 1683 el pirata había dejado Londres y regresó a altamar como comandante del navío Bonetta, que tenía como objetivo rescatar el tesoro de un pecio

86

22 NMM, P/33.

23 BL, Maps 7.TAB.122.

español en las Bahamas y, después, desde 1686, estuvo en el Caribe en donde ejerció varias funciones oficiales (Howse y Thrower, 1992, p. 32).

Sin embargo, la cada vez mayor presencia de Hack en las portadas de los *waggoners* nos hace cuestionar cómo se ha pasado por alto el rol de los piratas como agentes de transmisión de conocimiento científico de corte náutico y cartográfico. Así pues, el rol de los bucaneros como intermediarios culturales, llamados también *passseurs* según Louise Bénat Tachot y Serge Gruzinski (2001) o *go-betweenes*, siguiendo a Kapil Raj (2007), se ve reflejado en la producción de los *waggoners* de Hack. Por un lado, el cartógrafo no se limita a una mera reproducción del derrotero español, ya que, como se verá a continuación, hace modificaciones en el proceso e incluye información proveniente de los bucaneros que incursionaron en el Mar del Sur. En este sentido, los piratas fueron agentes de transmisión de conocimiento práctico náutico de gran valor estratégico para los intereses imperiales y mercantiles ingleses.

Por otro lado, el hecho de que los piratas hayan capturado un derrotero español y que posteriormente este haya sido reproducido y traducido al inglés, nos habla de una suerte de apropiación del conocimiento hispánico. De hecho, la información de las costas y la navegación del Pacífico americano debía de permanecer fuera del alcance de los enemigos de la monarquía hispánica debido a su naturaleza estratégica. Por ello, cuando un navío hispano era atacado por piratas, el procedimiento a seguir era lanzar al agua el derrotero para evitar que este cayese en manos de los enemigos, pero Sharp y sus hombres tuvieron la suerte de apropiarse de él y posteriormente reproducirlo. Como señala William Dick, el único

que describe los sucesos de la captura del derrotero en su diario:

Este libro, al parecer, les sirve como un Wagenaer completo en esas partes, y por su novedad y curiosidad fue presentado a Su Majestad después de nuestro regreso a Inglaterra. Desde entonces ha sido traducido al inglés, según he oído, por orden de Su Majestad, y la copia de la traducción, hecha por un judío, la he visto en Wapping; pero además su impresión está severamente prohibida, no sea que otras naciones entren en esos mares y hagan uso de él, que se desea que esté reservado solo para Inglaterra a su debido tiempo. (Exquemelin y Ringrose, 1893 [1685])

En la intención de que el derrotero capturado sea de utilidad para los intereses de la monarquía inglesa fue reproducido y traducido para su uso geopolítico e imperial en las más altas esferas de poder. En ese proceso, los *waggoners* pasaron a formar parte del corpus cartográfico inglés. Sin embargo, es importante no dejar de lado el origen hispano del derrotero y la apropiación de la información contenida en él. Al respecto, se puede hacer un paralelo con lo que Jorge Cañizares-Esguerra (2004) ha señalado sobre cómo la ciencia ibérica, incluyendo la de corte cartográfico y náutico, ha sido excluida de las narrativas de la revolución científica asociada a los países del norte de Europa. Por su parte, Raj (2007, 2017) y Craib (2009) han destacado cómo la producción cartográfica en el sudeste asiático es el resultado una serie de prácticas de “coproducción” entre los súbditos británicos y del sudeste asiático. Es decir, descolonizan el proceso de producción cartográfica, pues, sin el conocimiento local, los británicos no hubieran podido mapear con éxito la región. De ahí que sea relevante prestar atención al rol de los actores en el proceso y no solo a los agentes imperiales. En este sentido,

los *waggoners* de Hack son el resultado de una colaboración involuntaria entre el conocimiento científico hispánico y el *expertise* práctico de los bucaneros que navegaron en el Mar del Sur.

3. Los derroteros del Mar del Sur en perspectiva comparada

Son pocos los derroteros del siglo XVII que se conservan en la actualidad. Por su uso en altamar y su constante actualización, la gran mayoría de ellos fueron descartados. Sin embargo, se ha podido ubicar siete de ellos en bibliotecas de los Estados Unidos, España e Inglaterra. En el primer caso, la Huntington Library, en San Marino, California, conserva un derrotero fechado en 1669, el *Derrotero General del Mar del Sur desde las Californias hasta los Estrechos de Magallanes y San Vicente*, hecho en Panamá²⁴. Por otro lado, la Hispanic Society, en New York, preserva dos derroteros posteriores a los hechos de la odisea de Sharp²⁵. Ambos fueron hechos en Panamá, están fechados en 1684 y aseguran que fueron “sacado de los más experimentados pilotos”.

En España se conservan dos derroteros. Uno en el Museo Naval titulado *Derrotero de las costas de los reinos del Perú, Tierra Firme, Chile y Nueva España* fechado en 1675, aunque contiene información añadida hasta 1700²⁶. El segundo, en la Biblioteca Nacional de España que, al no tener una portada como los demás, ha sido nombrado *Mapas de las costas*

24 HL, Mss. 918.

25 Hispanic Society K44 y K44b. Agradezco a Chet van Duzer por las referencias de estos derroteros.

26 Este derrotero ha sido estudiado y publicado por Rodrigo Moreno Jeria y Jorge Ortiz Sotelo (2018).

*de América en el Mar del Sur, desde la última población de españoles en ellas, que es la ciudad de Compostela, en adelante*²⁷. Si bien no consigna fecha y se le data del siglo XVII, tiene anotaciones posteriores sobre la odisea pirata de Sharp en su navegación por el Cabo de Hornos (figura 8).

En Inglaterra, la Society of Antiquaries of London preserva un derrotero hecho en Panamá que se titula *Derrotero General del Mar del Sur Desde las Californias hasta los Estrechos de Magallanes y San Vicente*²⁸. Este derrotero, fechado en 1669, se disputa con la de la Huntington Library el ser el libro de ruta que el pirata Henry Morgan capturó en Panamá en 1670. Por su parte, la British Library conserva un derrotero poco conocido y aún no estudiado. Carece de portada y se le llama *A book of original Draughts of the Coast of the South Sea from Acapulco to the Streights of Magellan in Spanish or a Spanish South Sea waggoner*²⁹. A diferencia de los demás derroteros, este es más tosco en detalles, aunque algunas referencias en inglés fueron añadidas posteriormente. Un ejercicio de comparación nos permite tener una perspectiva de hasta qué punto los *waggoners* de Hack son una mera copia del derrotero original, cuáles son sus modificaciones y si alguno de los derroteros que se conoce podría ser una copia del libro de ruta que Sharp y sus huestes piratas capturaron. Para ello, se comparan dos de los mapas del *waggoner*: las cartas de Lima y del cabo de Hornos.

27 BNE, MSS/2957: Mapas de las costas de América en el Mar del Sur. Existen otros derroteros en su colección, pero no de toda la costa del Pacífico americano.

28 Society of Antiquaries of London, Mss/0221.

29 BL, Sloane 239.

Lima, capital del virreinato del Perú, y su puerto del Callao son centros en los que Sharp y sus hombres no han incurrido, pues hubiera sido catastrófico para ellos hacerlo siendo tan pocos frente a las defensas de la ciudad más importante del Mar del Sur. Por ende, la información proveída ha de ser del derrotero español y, cuando mucho, de los relatos de los prisioneros que capturaron durante su travesía. Si comparamos el mapa de Lima de los *waggoners* y de los derroteros españoles es posible distinguir dos características que las diferencian entre sí.

Analizando el ejemplar del *waggoner* en la John Carter Brown Library, posterior a 1698 (figura 5), y el derrotero en la Biblioteca Nacional de España (figura 6), se puede notar que la desembocadura del río Rímac, o río de Lima como se consigna en el primero, difieren notablemente. En el *waggoner*, el río está trazado como una sola línea recta, mientras que en el derrotero español el río desemboca en una suerte de isla que en otros derroteros es llamado “Monte Trigo” o “Montón de Trigo”, toponimia que Hack consigna en su copia. De hecho, los derroteros españoles que se conocen incluyen esta particular desembocadura, pero si se compara esta carta con la copia de Ringrose, que se estima como más fiel al derrotero capturado, el río está delineado como una línea recta. Ello sería un indicio de que ninguno de los siete derroteros mencionados sería la copia que Sharp capturó en 1681 y reforzaría la tesis de Raleigh Ashlin Skelton de que el derrotero capturado puede ser el que se vendió en una subasta de Christie’s en junio de 1979, conocido como “Driscoll Ms.”. Precisamente, Skelton lanzó esta hipótesis sobre la base del examen y descripción que hizo de este derrotero en 1953 y se cree que actualmente se encuentra en una colección privada en los Estados Unidos (Shirley, 2004, p. 1837).

Del mismo modo, una comparación entre la copia inglesa y el derrotero en la Biblioteca Nacional de España pone en evidencia que Hack ha ido modificando este mapa. La única representación de una persona en todo el *waggoner* es un ahorcado en un cadalso en lo que posiblemente es la plaza mayor de Lima. Junto a esta representación, Hack consigna la leyenda “*Place of Execution*” o lugar de ejecución. Sin embargo, ni en los derroteros españoles ni en el ejemplar de Ringrose aparece esta representación. Es más, en la primera copia del *waggoner* de 1682 tampoco lo consigna, pero a partir de la copia de 1683, que se conserva en la Free Library, esta imagen aparece. Sobre el porqué de esta representación no se tiene mayores pistas, pero sí queda claro que fue un añadido hecho por Hack.



Figura 5. Lima en *An accurate description of all the harbours rivers ports islands sands rocks and dangers between the mouth of California and the straits of Lemaire in the south sea of America* de William Hack, c. 1698. John Carter Brown Library (Codex Z 6 / 3-SIZE).



Figura 6. Mapas de las costas de América en el Mar del Sur, desde la última población de españoles en ellas (siglo xvii), fol. 97. Biblioteca Nacional de España.

A diferencia de las costas de Lima y el Callao, el cabo de Hornos ha sido navegado por Sharp y sus piratas, por lo tanto, es una región de la cual podían dar cuenta en primera persona. Una comparación de este mapa nos revela modificaciones sustantivas entre la copia del *waggoner* en la Free Library (figura 7), fechado en 1683, y el derrotero español en la Biblioteca Nacional de España (figura 8)³⁰. La primera diferencia notable es que la isla de los Estados está completamente delineada en el *waggoner*, mientras que en los derroteros españoles no lo está. Es más, el nombre de isla de los Estados, o

³⁰ Las copias de la Society of Antiquaries of London y de la Hispanic Society se asemejan más al delineado del *waggoner* de Hack, pero por derechos de autor, utilizamos para este artículo el ejemplar de la Biblioteca Nacional de España.

Staten Landt, nombrado así por los neerlandeses Jacques Le Maire y Willem Schouten en 1616, es renombrado por Hack como “Albemarle Island” en honor a Christopher Monck, segundo duque de Albemarle y mecenas de Hack. Los derroteros españoles, por el contrario, no consignan el nombre de la isla, pero sí el del estrecho que separa esta isla y la de Tierra de Fuego. El estrecho conocido por Le Maire fue rebautizado como estrecho de San Vicente por la expedición española de los hermanos Nodal que le siguió a la Le Maire y Schouten. Los derroteros españoles consignan este nombre e incluso la copia de Ringrose lo señala, pero en el caso de los *waggoners* de Hack, él se decanta por utilizar el nombre neerlandés y lo consigna como “Lemaires Straights”.



Figura 7. Mapa del Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos del *Waggoner of the South Seas*, 1683. Cortesía de la Free Library of Philadelphia (Elkins 169).



Figura 8. Mapas de las costas de América en el Mar del Sur, desde la última población de españoles en ellas (siglo XVII), fol. 149. Biblioteca Nacional de España.

Esta diferencia en cuanto a la toponimia revela además que Hack ha seguido otras fuentes para delinear el *waggoner*, pero también que se tomó licencias en renombrar algunos de los topónimos para congraciarse con miembros de la nobleza inglesa, como el duque de Albemarle, quien era su benefactor. La toponimia inglesa en el *waggoner* es también resultado de la odisea pirata de Sharp. Precisamente en el folio anterior al del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, justo antes de las islas Cuatro Evangelistas, Sharp renombra unas islas —que en la figura 8 se ubica en donde dice “archipiélago” — como Duke of Yorks Islands o islas del duque de York, un lugar inexplorado, o incognito como señala Ringrose (1685, pp. 178-179).

95

Así, en líneas generales, una comparación entre dos de los mapas del *waggoner* con ejemplares del derrotero del siglo

xvii nos revela valiosa información sobre hasta qué punto las copias inglesas son una mera reproducción del derrotero capturado, qué información proviene de los piratas y cuál de otras fuentes. Asimismo, nos revela cómo los *waggoners* incluyen las modificaciones y reinterpretaciones que Hack ha hecho durante este proceso.

4. Reflexiones finales: ¿Transmisión o apropiación de conocimiento?

La odisea de Bartholomew Sharp y sus huestes en el Mar del Sur no solo es importante por la narrativa de un grupo de bucaneros que se incursionó en el Pacífico cruzando el istmo de Panamá y que permaneció año y medio en él. Más allá de lo novedoso de su hazaña, los piratas se hicieron de un conocimiento práctico náutico, de información del estado del virreinato del Perú a través de sus prisioneros y de un derrotero español que no debió jamás de caer en sus manos y que resultó fundamental para que los piratas navegasen en las aguas desconocidas del cabo de Hornos. La sumatoria de este conocimiento estratégico fue primordial no solo para librar de la horca a Sharp, Cox y Dick en el juicio de piratería que se les siguió a regreso a Londres, sino sobre todo porque esta información estratégica fue puesta al servicio de los intereses de la monarquía inglesa.

96 Si bien el pirata Basil Ringrose hizo una copia del derrotero, que se cree es la más fiel al libro de ruta capturado, son las copias que hizo el cartógrafo William Hack las que resultan fundamentales en sistematizar el conocimiento que los piratas obtuvieron de su odisea en el Mar del Sur. Así, el cartógrafo no se limitó a una mera reproducción del derrotero español, pues hizo modificaciones en el proceso, bien

incluyendo los topónimos dados por Sharp, bien incluyendo otros para ganarse el favor de miembros de la nobleza. Sobre todo, Hack incluyó información náutica proveniente de los bucaneros que incursionaron en el Mar del Sur, especialmente de Sharp y Cowley. En este sentido, los piratas fueron *go-betweens* o agentes de transmisión de conocimiento práctico náutico de gran valor estratégico para los intereses imperiales y mercantiles ingleses. Y que los *waggoners* de Hack no fueron hechos para ser usados a bordo de un navío en alta mar, sino para la toma de decisión imperial de potenciales incursiones en el Mar del Sur.

Del mismo modo, el proceso de reproducir el derrotero español capturado, traducirlo al inglés y renombrarlo *waggoner* o atlas de Hack nos habla también de una apropiación del conocimiento cartográfico y náutico hispánico que terminó formando parte del corpus cartográfico inglés. Es así como los *waggoners* de Hack nos revela también sobre los actores que hicieron posible que, de forma involuntaria, el conocimiento científico hispánico, que debía de permanecer ajeno de las manos de los enemigos de la monarquía, y el *expertise* práctico de los bucaneros que navegaron en el Mar del Sur se sinteticen en los atlas ingleses. De ahí que es posible afirmar que la cartografía inglesa resultante de esta expedición pirata sea una transmisión del *expertise* pirata y una apropiación de conocimiento hispánico.

Fuentes de archivo

Biblioteca Nacional de España (BNE)

MSS/2957.

British Library (BL)

Harley Mss. 4034

Maps 7.TAB.123.

Sloane Mss. 44 y 229.
Free Library, Philadelphia
Elkins 169 y 169 appendix
John Carter Brown Library (JCB)
Codex Z 6 / 3-SIZE.
National Maritime Museum (NMM)
NMM, P/32 y P/33.
Society of Antiquaries of London
Mss. 221.

Referencias

- Ayres, P. (ed.)
1684 *The Voyages and Adventures of Capt. Barth. Sharp And others, in the South Sea.* Londres: Printed by, B.W. for R.H. and S.T.
- Bénat Tachot, L. y S. Gruzinski (eds.)
2001 *Passeurs culturels: mécanismes de métissage.* Paris: Presses Universitaires de Marne-la-Vallée y Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.
- Campbell, T.
1973 The Drapers' Company and Its School of Seventeenth century Chartmakers. En H. Wallis y S. Tyacke (eds.), *My Head Is a Map. Essays & Memoirs in honour of R. V. Tooley.* Londres: Francis Edwards and Carta Press.
- Cañizares-Esguerra, J.
2004 Iberian Science in the Renaissance: Ignored How Much Longer? *Perspectives on Science*, 12(1), 86-124.
- Craib, R. B.
2009 Relocating cartography. *Postcolonial Studies*, 12(4), 481-490.

Esquemeling, J.

1928 [1684-1685] *The Buccaneers of America: a true account of the most remarkable assaults committed of late years upon the coast of the West Indies by the buccaneers of Jamaica and Tortuga, both English and French* (W. S. Stallybrass, trad.). Londres: George Routledge & sons Ltd.

Exquemelin, A. O. y B. Ringrose.

1893 [1685] *Buccaneers of America. The Second Volume containing the Dangerous Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp, and others; performed upon the Coasts of the South Sea, for the space of two years, etc.* Londres: Swan Sonneschien & Co.

Hacke, W.

1699 *A Collection of Original Voyages*. Londres: Printed for James Knapton, at the Crown in St. Paul's Church-Yard.

Howse, D. y N. J. W. Thrower (eds.).

1992 *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner*. Berkeley: University of California Press. <http://ark.cdlib.org/ark:/13030/ft7z09p18j/>

John Carter Brown Annual Report

1965-1966 *William Hack's Manuscript Atlases of 'The Great South Sea of America'*. Providence: John Carter Brown Library.

Maeer, A. S.

2020 The cartography of the sea. Mapping England's 'mastery of the oceans'. En C. Jowitt, C. Lambert y S. Mentz (eds.), *The Routledge Companion to Marine and Maritime Worlds 1400-1800* Londres y New York: Routledge/Taylor & Francis Group.

99

Montañez Sanabria, E.

2022 La quimera del control en el Imperio español: Darién, 1670-1750. En B. Lavallé y C. Rosas Lauro

- (eds.), *El virreinato del Perú en la encrucijada de dos épocas (1680-1750)*. Lima: Instituto Riva-Agüero-Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 43-61.
- 2023a Piracy and Local Alliances in an Empire of Archipelagoes. En V. Hyden-Hanscho and W. Stangl (eds.). *Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond: Identities, Politics and Glocal Economies*. Palgrave Studies in Comparative Global History Singapore: Palgrave Macmillan, pp. 73-94.
- 2023b The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean. *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*; <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.948>
- Moreno Jeria, R. y Ortiz Sotelo, J.
2018 *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico Americano a finales del siglo XVII*. Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Barros Arana.
- Raj, K.
2007 *Relocating Modern Science. Circulation and the Construction of Knowledge in South Asia and Europe. 1650-1900*. New York: Palgrave Macmillan.
- 2017 Networks of knowledge, or spaces of circulation? The birth of British cartography in colonial south Asia in the late eighteenth century. *Global Intellectual History*, 2(1), pp. 49-66.
- Ringrose, B.
1685 *Bucaniers of America. The Second Volume [...] From the Original Journal of the said Voyage*. Londres: Printed for William Crooke, at the Sign of the Green Dragon without Temple-bar.
- Serrano Mangas, F.
1984 El proceso del pirata Bartholomew Sharp, 1682. *Temas americanistas*, 4, pp. 38-49.

- Shirley, R.
2004 *Maps in the Atlases of the British Library. Al Descriptive Catalogue, c. AD 850-1800* (Vol. II). Londres: The British Library.
- Smith, T. R.
1978 Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth Century London: The Case of the Thames School. En N. J. W. Thrower (ed.). *The Compleat Plattmaker. Essays on Chart, Map and Globe Making in England in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Los Angeles: University of California Press.
- Thrower, N. J.W.
2008 *Maps and Civilization. Cartography in Culture and Society*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press.

* * *

Recibido: 8 de marzo de 2023
Aprobado: 3 de mayo de 2023