



Fronteras de la Historia

ISSN: 2027-4688

fronterasdelahistoria@gmail.com

Instituto Colombiano de Antropología e
Historia
Colombia

Pinzón Ríos, Guadalupe

William Dampier en el Mar del Sur. Mapas y diarios de viaje ingleses en el reconocimiento del Pacífico
novohispano (siglo XVIII)

Fronteras de la Historia, vol. 16, núm. 1, 2011, pp. 74-101

Instituto Colombiano de Antropología e Historia
Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83322609003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

WILLIAM DAMPIER EN EL MAR DEL SUR. MAPAS Y DIARIOS DE VIAJE INGLESES EN EL RECONOCIMIENTO DEL PACÍFICO NOVOHISPANO (SIGLO XVIII)

Guadalupe Pinzón Ríos
Universidad Nacional Autónoma de México
gpinzon8@yahoo.com.mx

RESUMEN

El texto analiza la relevancia y la influencia que tuvieron los diarios de viaje y los mapas elaborados por el inglés William Dampier durante las expediciones marítimas que se llevaron a cabo por el Pacífico novohispano desde fines del siglo XVII. Ello se debe a que este navegante transitó en tres ocasiones por esos litorales, entre 1682 y 1710, y sus observaciones y experiencias fueron plasmadas posteriormente en textos que se convirtieron en fuente de consulta obligada para otros navegantes que, igualmente, viajaron a esas costas. Las expediciones en las que participó Dampier son ejemplo de los procesos de cambio acaecidos en las políticas navales y mercantiles inglesas sobre los territorios americanos, y sus obras se convirtieron en instrumento de consulta para quienes continuaron incursionando en el Mar del Sur.

Palabras clave: William Dampier, cartografía, navegación, comercio, océano Pacífico, siglos XVII y XVIII.

ABSTRACT

This text analyses the influence that the diaries and maps elaborated by William Dampier along New Spain's Pacific Coast had on subsequent expeditions from the late XVII century onwards. His experiences navigating the coast on three voyages between 1682 and 1710 were recorded in writings that became a source of valuable information for other sailors that traversed these waters. Dampier's voyages are an example of changes in British naval and commercial policies regarding the American territories at the time, and his work became an indispensable reference to those who continued to incursion into the South Seas.

Key words: William Dampier, cartography, navigation, Pacific Ocean, 17th and 18th centuries.

Introducción

Desde el siglo XVI el Pacífico, o Mar del Sur, fue un océano explorado con el fin de buscar el camino a territorio asiático y, con ello, la ruta de la “especiería”. Los primeros viajes fueron hechos en nombre de la Corona española y algunos de ellos tuvieron su origen en los recién descubiertos y conquistados territorios americanos. Hacia 1565 la expedición Legaspi-Urdaneta logró encontrar el tornaviaje a las costas novohispanas, ruta que comunicó a Nueva España y al archipiélago filipino por más de 250 años; esto a partir de que en 1572 se estableció de forma regular la ruta del Galeón de Manila. Lo anterior, en gran medida, se debió al apoyo financiero, los víveres y los frailes enviados desde Nueva España a las islas del Poniente, remesas que fueron reguladas hacia 1593. Para incentivar estas navegaciones, las autoridades les concedieron ayudas, las cuales consistieron en permisos de llevar mercaderías para comerciar en Nueva España. Con el tiempo, los cargamentos remitidos se volvieron la razón principal que daba sentido a estas travesías (Yuste, *Emporios* 36-37).

Las navegaciones transoceánicas iniciaban en Manila, viajaban entre el archipiélago y al salir de él se dirigían al norte, a la altura de Japón, para, posteriormente, tomar ruta a Nueva España y arribar al puerto de Acapulco, adonde llegaban casi seis meses después de haber iniciado el viaje. Pese a que cruzar el Mar del Sur era una navegación generalmente realizada por embarcaciones hispanas, desde el siglo XVI estas tuvieron que enfrentar la presencia de enemigos como Francis Drake, quien a lo largo de 1576 logró saquear diversos asentamientos en los litorales americanos, y de Thomas Cavendish, quien en 1587 logró capturar al Galeón de Manila en las costas de la California (Ita, “La presencia” 21-42; *Viajeros* 119-151; Schurtz 271-278; Spate, *El lago* 331-344).

Si bien este tipo de experiencias no se repitieron por algún tiempo, la captura del Galeón se convirtió en un ideal de riqueza para los ingleses, lo cual quedó plasmado en crónicas y diarios de viaje, como los

recopilados por Richard Hakluyt (Ita, *Viajeros* 39-45)¹. Este tipo de narraciones fueron conocidas y ampliamente difundidas; no obstante, no fue sino hasta mediados del siglo XVII cuando se les retomó en las navegaciones inglesas. Ello se debió a las políticas lideradas por Oliver Cromwell, quien desde el gobierno inglés intentó atacar el monopolio español sobre el comercio americano, y cuya avanzada culminó con la captura de Jamaica en 1655; este asentamiento no fue reconocido como inglés hasta 1670, con la firma del “Tratado de Madrid” (Gall 142; García de León 75-76; Haring 111; Lynch 231)². A partir de esta nueva posesión, los ingleses pronto dirigieron sus intereses al Mar del Sur, con fines tanto de saqueo como mercantiles, y empezaron a acceder a él a través de Centroamérica y, posteriormente, por Sudamérica (Fisher 97; Jarmy 182-184).

Uno de los personajes más conocidos de los que participaron en las incursiones hacia Pacífico, y cuyo interés principal era la captura de la embarcación filipina, fue William Dampier. Él llegó a desempeñar diversos oficios en las navegaciones inglesas, pero su relevancia radica en los diarios de viaje y los mapas que publicó, y que posteriormente fueron utilizados para continuar con las travesías británicas, las cuales alcanzaron los litorales novohispanos, cada vez más a menudo, a lo largo del siglo XVIII. Cabe mencionar que si bien las costas peruanas tenían mayor experiencia en las incursiones extranjeras, por ser procedentes algunas de ellas de Tierra de Fuego, durante mucho tiempo las novohispanas no habían enfrentado este tipo de problemas, pues la distancia que la separaba del sur del continente fue su mejor resguardo. Sin embargo, desde las incursiones centroamericanas esto cambió. Los escritos de Dampier se convirtieron en

- 1 Richard Hakluyt, el geógrafo, se dedicó a compilar narraciones de viaje de ingleses que transitaron por las colonias hispanoamericanas hasta 1598; posteriormente logró hacerse con más informaciones. Su obra se tituló *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques of these 1600 years*.
- 2 Los ingleses habían intentado tomar Santo Domingo, pero fueron rechazados, por lo cual sus esfuerzos se volcaron sobre una posesión menos protegida, como lo era Jamaica. Respecto al Tratado de Madrid, España aceptó la ocupación inglesa sobre dicha isla a cambio de que se redujeran las agresiones y los contrabandos en las costas hispánicas.

una fuente que puso al descubierto dichos territorios coloniales, y posteriormente fueron tomados como guía por otros navegantes.

Por lo hasta ahora expuesto, el objetivo de este trabajo es conocer tanto los viajes como los escritos y mapas de Dampier referentes a los litorales del Pacífico novohispano. Es importante reiterar que si bien las expediciones en las cuales participó este navegante incluyeron diversas regiones americanas, el presente artículo se centrará únicamente en los litorales novohispanos, por ser estos algunos de los más afectados, según las descripciones de este navegante, pues pasaron de ser poco conocidos a ser referidos constantemente; es decir, el hecho de que Dampier los mostrara en sus narraciones e imágenes, así como que indicara sus puntos útiles a las navegaciones inglesas, los hizo más vulnerables a ser agredidos. Por otro lado, la obra de Dampier, en general, evidencia el conocimiento que los británicos tenían del territorio novohispano y la forma como lo usaron para atacar los asentamientos españoles. Además, permite analizar la forma como los intereses ingleses se dirigieron al Pacífico, así como algunos de los fines que perseguían.

Para comprender la relevancia y las consecuencias de la obra de Dampier vale la pena retomar la idea de Mercedes Maroto, quien dice que el Pacífico fue un espacio conceptualizado, inventado y producido a partir del contacto que se tuvo con él, y cuyos elementos se modificaron y adecuaron paulatinamente (24). Si bien esta idea puede ser aplicada en otros espacios, en este caso no se debe olvidar que el creciente interés de los expedicionarios europeos sobre dicho océano desde fines del siglo XVII llevó a que se multiplicaran los informes que se tenían de él, así como a que se reestructurara su imagen, y se revalorizaran y exaltaran las posibilidades que ofrecía. En el caso de las fuentes británicas, si bien en ellas se tenían muchas referencias sobre el Mar del Sur, la obra de Dampier sirvió para detallarlas aún más, por lo cual ese océano se convirtió en destino para navegantes ingleses, lo que significó un mejor conocimiento de dichos litorales y, a la larga, mayor contacto con ellos. Ni los mapas ni las descripciones de Dampier son un reflejo de la realidad; es decir, no son “retratos” de los litorales americanos, sino, más bien, documentos cargados de intencionalidad, con un discurso que debe ser leído e interpretado, como el de cualquier otro texto de

la época (Harley 62-63). En este caso, la obra de dicho navegante fue hecha para mostrar los lugares que podrían ser útiles a las navegaciones y que les permitirían a las tripulaciones conseguir bastimentos, evitar zonas muy pobladas por españoles, con el fin de eludir las emboscadas y, principalmente, señalar los lugares donde podrían obtenerse botines. Por tanto, los mapas y los textos de Dampier deben ser analizados en su contexto, ya que responden a la mentalidad y exigencias de las sociedades de su momento (Barber 8).

Es pertinente analizar los mapas y los diarios de navegación referentes a los litorales novohispanos con los cuales contaban los ingleses, ya que estos muestran cómo los intereses británicos sobre el Mar del Sur alcanzaron paulatinamente regiones más septentrionales, y ello implicó mayor conocimiento y experiencia sobre ellos. El caso de Dampier debe ser estudiado con más detalle, ya que sus viajes y documentaciones demuestran lo anterior, así como la transición por la cual pasaron las navegaciones inglesas, y que fueron desde expediciones financiadas por particulares hasta viajes en los que también intervino la Corona; evidencia del creciente interés de estos actores respecto a participar en las incursiones por el Mar del Sur.

La importancia de las fuentes sobre el Mar del Sur

Desde la ocupación de Jamaica por parte de la Corona británica varios bucaneros ingleses incursionaron en los litorales americanos; especialmente, en los caribeños, como Campeche, Honduras, Nicaragua y Costa Rica (Jarmy 130-134)³. Algunas de las actividades que llegaron

³ Ya para el siglo XVII el término bucanero no se refiere a los hombres que en la isla Tortuga cazaban ganado cimarrón y preparaban carne ahumada, o *boucan*, la cual vendían a las naves no españolas que necesitaban alimentos durante la centuria anterior, sino a hombres que tras diversos enfrentamientos con fuerzas españolas habían modificado sus actividades y se dedicaban al saqueo de puertos y naves hispánicas, aunque de forma más organizada que la de los piratas.

a realizar se relacionaron con el comercio ilícito y con el corte de palo de tinte (Haring 266). Estas incursiones se convirtieron en problemas constantes para la Corona española, pues incluso las autoridades coloniales daban aviso de que en las regiones referidas había “familias arrancheradas”, que si no eran echadas con prontitud terminarían apropiándose de las zonas ocupadas, tal y como había sucedido con Jamaica (Lynch 252-253; Pinzón, “Los bastiones” 11-12). En este tipo de incursiones encontramos por primera vez a Dampier. Cabría mencionar que este personaje llegó a Jamaica en 1675 para trabajar en las plantaciones del lugar, aunque poco después decidió enrolarse para ir a las costas de Campeche como cortador de palo de tinte, labor que realizó durante tres años. Hacia 1678 regresó a Inglaterra y posteriormente volvió a costas americanas, pero en esta ocasión acompañado por bucaneros que incursionaron en Centroamérica (Adams viii). Sobre este punto se debe recordar que durante la segunda mitad del siglo XVII varias potencias europeas, entre ellas Inglaterra, se posicionaron en los puntos débiles del Caribe español, y a partir de ellos expandieron su presencia en la región (Stein y Stein 135). Esto explica la estancia de Dampier en las costas campechanas.

Si bien su arribo fue con cortadores de palo de tinte, cabe mencionar que Dampier se distinguía de sus compañeros, pues contaba con cierta preparación: pudo realizar algunos estudios de latín y aritmética (Gray xxii-xxiii). Esta puede ser la razón por la cual no congeniaba con sus acompañantes, y, al parecer, era común que se separase de ellos, con el fin de dedicarse más a sus cuadernos de notas. En ellos describió la flora y la fauna de Campeche, así como el comportamiento, los usos y las costumbres de los hombres que allí laboraban, como puede verse a continuación:

Los cortadores de palo de tinte son por lo general hombres fuertes y robustos, y cargarán pesos de 300 o 400 pesas, pero se deja a la elección de cada hombre cargar lo que le place, y por lo común se ponen de acuerdo muy bien a ese respecto, porque se conforman con trabajar muy duro. Pero cuando llegan los barcos de Jamaica con ron y azúcar, son también muy proclives a malgastar su tiempo y su dinero. (Dampier, *Dos viajes* 193)

Por otro lado, parece que a Dampier le interesaba más dirigirse a otros territorios americanos de los cuales tenía referencia; especialmente, en el Mar del Sur, por contar estos con riquezas importantes, como las flotas de la plata peruana o el Galeón de Manila. Esto era porque conocía diversos textos referentes a las colonias hispanoamericanas, lo que le permitía contar con información relativamente precisa de los lugares a donde quería dirigirse. Se sabe sobre las obras que consultó gracias a que en sus narraciones las refiere; algunas de estas son la de Alexander Oliver Exquemelin: *History of the Buccaneers* (Dampier, *A New* 5)⁴; la narración de Thomas Gage⁵ *The English American or a New Survey of the West Indies* (Dampier, *A New* 154; Ramírez 7-17); el diario de viaje de John Narborough⁶ *An Account of Several Late Voyages and Discoveries to the South and North* (Bradley 266-272; Dampier, *A New* 171) y los textos de Richard Hakluyt *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques of these 1600 years*⁷. Todas ellas influyeron en Dampier y en sus intenciones de incursionar en el Mar del Sur, lo cual se evidencia en el hecho de que se enfrascó en viajes que lo llevaron al Pacífico.

Sin embargo, las descripciones con las que contó no siempre eran exactas o detalladas, y por ello durante sus incursiones en los litorales coloniales percibió la necesidad de corregir y aportar nuevos informes sobre

4 Esta obra fue compilada por Exquemelin durante sus incursiones en América, las cuales se iniciaron desde 1666. La obra cuenta con un apartado escrito por Basil Ringrose, compañero de expedición y amigo de Dampier, y quien murió en costas novohispanas.

5 Inglés que, como dominico, pasó por Nueva España con el fin de dirigirse a Filipinas, pero terminó en Guatemala. En 1637 desertó de la orden y regresó a Inglaterra, donde se convirtió al protestantismo. Para 1648 publicó su obra, en la que da detalladas informaciones del mundo hispanoamericano. Dampier menciona que sabía de la ciudad de León, en Guatemala, por el texto de Gage, quien estuvo en esa zona.

6 Almirante inglés que en 1669 recibió la orden de explorar la América meridional tanto en el Atlántico como en el Pacífico, por lo que cruzó el Estrecho de Magallanes, navegó por las costas chilenas y regresó a Inglaterra en 1671. Paró en un puerto al que llamó Port Desire, en las costas argentinas. A raíz de su viaje escribió un diario que se publicó en 1694.

7 La primera edición vio la luz en 1589, y la segunda, en 1600.

estos. Probablemente, eso le hizo cobrar conciencia de la importancia estratégica que podían tener sus descripciones. Tal detalle lo indicó él mismo en sus textos:

But if I have been exactly and strictly careful to give only True Relations and Descriptions of Things (as I am sure I have) and if my Descriptions be such as may be of use not only to my self (which I have already in good measure experienced) but also to others in future Voyages. (Dampier, *A Voyage* "Prefacio")

Podría decirse que para Dampier eran importantes las descripciones de litorales hechas por los mismos navegantes, pues en estas ellos relataban sus propias experiencias y aportaban datos útiles y prácticos, como señalar lugares donde conseguir bastimentos, donde se podían correr peligros y donde se podrían obtener botines. Por lo tanto, contar con informaciones de los litorales americanos bien podía influir en el éxito de las navegaciones por el Pacífico.

A lo largo del Mar del Sur

Como se ha mencionado, buena parte de las incursiones inglesas por el Mar del Sur las llevaron a cabo bucaneros que penetraron en territorio continental —especialmente, en Centroamérica, al ser una región poco protegida por las autoridades españolas— y que, en gran medida, provenían de Jamaica. Al llegar a las costas del Pacífico los bucaneros intentaban apropiarse de embarcaciones de las localidades, con el fin de realizar saqueos en distintos puntos de los litorales y obtener botines, que eran repartidos entre los integrantes de la expedición. Este avance puede ejemplificarse con las campañas dirigidas por Henry Morgan, quien en 1668 atacó Portobelo y, posteriormente, en 1671 logró tomar Panamá. Las ganancias obtenidas con dichos eventos instaron a otros navegantes a embestir contra más asentamientos hispánicos del Pacífico (Gall 185-192; García de León 126-127; Gerhard 139, 145-146; Lynch 236-237; Pérez-Mallaina y Torres 222-223).

Pronto las incursiones inglesas también se llevaron a cabo por el sur del continente americano. Esa ruta la habían reutilizado poco tiempo atrás

los franceses, quienes dirigieron sus capitales al comercio peruano desde fines del siglo XVII, y posteriormente vieron reforzada su presencia durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) (Stein y Stein 152-176; Walker 40-47). Por tanto, la ruta de los franceses pronto fue usada también por los ingleses, quienes, además, hicieron de las islas Juan Fernández, ubicadas frente a las costas de Chile, su base para realizar abastecimientos y descansar (Spate, *El lago* 175-176)⁸. Es necesario recordar que si bien el saqueo fue el interés principal de los ingleses, también pueden mencionarse los fines comerciales, pues se buscaban posibles mercados para las manufacturas británicas. Esto se ejemplifica con el viaje del capitán John Strong, quien en 1690 cruzó el Estrecho de Magallanes —en un momento en el que las coronas inglesa y española estaban unidas contra la francesa de Luis XIV— con el pretexto de perseguir y atacar embarcaciones galas en las costas de Perú, pero cuyo verdadero plan era conocer el potencial mercado peruano (Bradley 273-276; Lynch 238; Tenenti 303-304)⁹. De hecho, este navegante pudo comerciar en costas chilenas en 1692, lo cual generó el disgusto de las autoridades españolas, así como diversas prohibiciones. Desde España se indicaba que los ingleses no debían navegar por el Mar del Sur, pues no contaban con posesiones en él, por lo cual, si arribaban a costas coloniales, debían ser tratados como enemigos (“Informe”; Yuste, “El eje” 33).

Pese a las prohibiciones, los ingleses continuaron con sus correrías. En ellas volvió a participar Dampier. Su primer viaje por el Pacífico lo hizo en 1680, cuando cruzó el istmo de Panamá con cortadores de palo de tinte. Posteriormente, acompañó a un grupo de aventureros dirigido por Bartolomé Sharp, e integrado por personajes que participaron en la toma de Jamaica, como John Coxos, Peter Harris, Basil Ringrose y Lionel Wafer, entre otros. Estos expedicionarios cruzaron el istmo centroamericano, lograron

8 Estas islas fueron descubiertas en 1574 por el español Juan Fernández, y desde fines del XVIII sirvieron de parada a muchas embarcaciones no españolas que incursionaron en el Mar del Sur.

9 Las coronas inglesa y española estaban unidas en contra de la francesa, ante las políticas tomadas por Luis XIV, quien en 1688 había ordenado la invasión del Palatinado.



hacerse con algunas embarcaciones y con ellas atacaron Panamá y Arica (1681). Durante el viaje, el mando de la expedición cambió regularmente, y, de hecho, en las costas de Puerto Perico cinco naves desertaron tras un enfrentamiento con tres embarcaciones españolas comandadas por Jacinto de Barahona, encargado de la defensa de Panamá. Los ingleses, sin embargo, lograron tomar la nave de bandera, llamada “La Santísima Trinidad”, de cuatrocientas toneladas, la cual usaron en su travesía. Fueron varios los ataques perpetrados por los ingleses, quienes recorrieron desde las islas Juan Fernández hasta el golfo de Nicoya, pero, finalmente, regresaron a Barbados en febrero de 1682 (Gerhard 146-153; O’Donnell 212-213; Schurtz 279).

En 1683, Dampier participó en otra travesía, pues se unió a la que comandaban el capitán Cooke y el maestre W. Ambrosia Crowley, la cual partió de Virginia, paró en las costas de Brasil y, posteriormente, rodeó el Cabo de Hornos, para recalar en las islas Juan Fernández. Esta expedición se acercó a las costas de Panamá, y allí se les unió la nave “Cygnet”, comandada por el capitán Charles Swan, así como las comandadas por los capitanes Townley, Harris y el francés Gronet. Estos bajeles intentaron atacar la flota de la plata que viajaba de Lima a Panamá en 1685, pero sus esfuerzos resultaron infructuosos (Gray xxxii-xxxiii). Con esta perspectiva, fue necesario decidir un nuevo destino, por lo que la expedición se separó y únicamente dos naves optaron por dirigirse a costas novohispanas. En una de ellas, la “Cygnet”, iba Dampier (Dampier, *A New* 157).

Sobre este punto vale la pena reiterar que uno de los objetivos perseguidos por Dampier era la captura del Galeón de Manila y, por tanto, se comprende que se haya unido a la expedición que se dirigía a costas novohispanas. De hecho, es posible apreciar en su obra el conocimiento que tenía de la nave y de su travesía, pues hace referencia al lugar donde Thomas Cavendish logró capturarla (Dampier, *A New* 181; Schurtz 278). Por otro lado, Dampier describe detalladamente la navegación de los galeones, los tiempos en los que hacían viaje, los lugares donde paraban a reabastecerse y el tipo de cargamentos que llevaban. En su narración explica que los galeones viajaban entre Manila y Acapulco una vez al año; que llegaban a costas novohispanas en enero y debían partir de ellas en marzo; y que a

su regreso, que era hecho en aproximadamente sesenta días, paraban en Guam por bastimentos. A su arribo a la isla de Luzón, otra nave estaba lista para partir rumbo a Acapulco. Este era el viaje de mayor dificultad, pues dicha embarcación hacía más tiempo y debía alcanzar los 36 o 40 grados Latitud Norte, y de ahí arribar a las costas de la California, desde donde viajaba hasta Acapulco (Dampier, *A New* 171). Podría decirse que Dampier contaba con información precisa de los litorales americanos y de sus navegaciones, por lo cual, pese a que sus primeras incursiones fueron para acompañar a bucaneros, él pronto intentó vincularse con aquellas que tenían por intención dirigirse a las costas novohispanas, y por ello sus conocimientos fueron útiles en dichas travesías.

En octubre de 1685 la nave “Cygnet” alcanzó las costas de Oaxaca y trató de acercarse al puerto de Tehuantepec para conseguir provisiones; no obstante, los ingleses no pudieron acceder a tierra firme, pues vieron cómo cientos de indios y españoles los esperaban allí, por lo cual tuvieron que dirigirse a Huatulco. Ahí se adentraron en el pueblo de Santa María, donde no encontraron resistencia y lograron cortar leña, hacer aguada y cazar algunas tortugas. Debe recordarse que la defensa de los litorales novohispanos se basaba en la vigilancia a través de atalayas ubicadas a lo largo de ellos, las cuales, generalmente, estaban a cargo de indígenas de los pueblos cercanos. Al parecer, este sistema se usaba en los litorales tanto del Atlántico como del Pacífico, y un ejemplo de él lo describe el mismo Dampier:

[La atalaya] Es un lugar cercano a la playa, ideado por los españoles para que sus indios vigilen. Hay muchas de ellas en esta costa, algunas construidas desde el suelo con madera; otras son sólo pequeñas jaulas colocadas en los árboles, lo suficientemente grandes para que en ellas tengan cabida dos o tres hombres sentados, provistas de una escalera para subir y bajar. En estas torres nunca falta un indio o dos durante todo el día y los indios que viven cerca se encuentran obligados a turnarse en ellas. (Dampier, *Dos viajes* 59)

Por su parte, los vecinos de las localidades, e incluso, en ocasiones, los de tierra adentro, tenían por obligación acudir al llamado de las autoridades, locales o virreinales, para defender el territorio en caso de alguna

agresión enemiga. Los que acudían debían llevar de vez en cuando sus propias armas, las cuales no siempre eran de fuego, sino que podían ser lanzas o machetes. El método utilizado por los defensores de los litorales era la emboscada; esto es, que los hombres se escondían y caían sorpresivamente sobre los enemigos. Para lograrlo, al parecer, se quedaban a plena vista unos cuantos hombres, que serían la carnada, pues, generalmente, los invasores necesitaban capturar a personas que les sirvieran de guías o, incluso, que les ayudaran en las embarcaciones. Un ejemplo de este sistema defensivo lo refiere Dampier con lo acontecido a sus compañeros en las costas de Bahía Banderas:

When our Canoas came to this pleasant Valley [Banderas], they landed 37 Men, and marched into the Country seeking for some Houses. They had not gone past three Mile before they were attackt by 150 Spaniards, Horses and Foot [...] In this action, the Foot were armed with Lances and Swords, and were the greates number, never made any attack; the Horsemen had each a brace of Pistols, and some short Guns. (Dampier, *A New* 180)

Cuando se consideraba que los pueblos no podían ser defendidos era necesario abandonarlos y, de preferencia, quemarlos, para que así los enemigos no pudieran conseguir bastimentos ni realizar saqueos (Pinzón, “Los bastiones” 15-20). De ahí que se entienda que varios pobladores novohispanos se concentraran en Tehuantepec, con el fin de detener la avanzada inglesa, mientras que poblaciones como Santa María quedaron sin resistencia alguna.

Los ingleses continuaron con su viaje por las costas de Oaxaca; de Huatulco se dirigieron a Puerto Ángel, entre fines de octubre y principios de noviembre de 1685. El lugar lo encontraron desierto, pero pudieron conseguir alimentos como maíz, cerdos y gallinas (Dampier, *A New* 163-164; Gerhard 164-171; Schurtz 279). Según explicó Dampier, el hecho de arribar a esos establecimientos y adentrarse en determinadas poblaciones se debió a que siguieron un recorrido señalado en un “libro español” con el que contaban. Por ejemplo, las naves se acercaron a Tehuantepec porque dicho texto indicaba que en esas costas había un río grande, el cual, posiblemente, les serviría para hacer aguada



(Dampier, *A New* 163). Los ingleses también usaban textos diversos, en los que se hacía referencia a las zonas ya reconocidas por navegantes británicos; así se ve en la descripción que se hizo de Huatulco, lugar que Dampier menciona como “uno de los mejores del reino de México”, y del cual se tenía referencia desde la expedición de Drake, pero cuya situación había cambiado desde entonces:

Here formerly stood a small Spanish Town, or Village, which was taken by Sir Francis Drake: but now there is nothing remaining of it, besides a little Chapel standing among the Trees, about 200 paces from the Sea. The Land appears in small short ridges parallel to the shoar, and to each other; the innermost still gradually higher than that nearer the shoar; and they are all cloathed with very high flourishing Trees, that it is extraordinary pleasant and delightful to behold at a distance: I have no where seen any thing like it. (Dampier, *A New* 164)

Lo anterior permite apreciar cómo los ingleses entraban a los litorales novohispanos con referencias de los lugares en los que podrían hacer paradas para conseguir bastimentos; sus fuentes podían ser inglesas, francesas, holandesas o españolas, entre otras, lo cual hace pensar que existía un tráfico de información y que, posiblemente, esta se convirtiera en un botín apreciado durante los saqueos realizados. En este caso, si los datos con los cuales contaban los británicos no se adecuaban a lo que ellos veían, les hacían correcciones, para que así, en posteriores travesías, se tuvieran descripciones precisas de los lugares donde arribar y que desde altamar fuesen reconocibles. Los datos aportados incluyeron tanto descripciones como imágenes; estas últimas podían ser mapas o perfiles de costa. Sobre este punto es necesario mencionar que en las navegaciones eran muy importantes las descripciones de dichos perfiles o de indicios geográficos; es decir, las señales que les permitieran a los navegantes reconocer desde altamar las zonas por donde se transitaba. Por eso en los diarios de navegación, fuesen ingleses o españoles, se hablaba de accidentes geográficos como islas o montañas; es decir, aquellas señales “naturales” que pudieran ser detectadas desde las embarcaciones (Pinzón, “Una descripción” 164; Trubulse 52-53). Ello puede ejemplificarse con la imagen 1 de los litorales novohispanos.



Volviendo a la expedición antes referida, los ingleses continuaron con su recorrido, y para fines de noviembre sus naves alcanzaron las inmediaciones de Acapulco; posteriormente se dirigieron a la Costa Chica, pero ahí vieron a varios españoles esperándolos con una emboscada; además, los cañones de San Diego, única fortaleza de aquellas aguas, lograron repelerlos. Pese a lo anterior, los ingleses capturaron a un mulato, quien les informó que al puerto había llegado una nave, aunque no era la filipina, sino que esta procedía de Perú. Por la noche se acercaron a Puerto Marqués para evaluar la posibilidad de hacerse con dicha nave, pero no pudieron llevar a cabo su empresa; además, no consideraron atacar la zona, pues pensaron que la fortaleza portuaria estaba fuertemente armada. Por tanto, los ingleses decidieron alejarse de Acapulco y dirigirse más al norte. Durante su trayectoria pasaron por las costas de Zihuatanejo y Petatlán, y al llegar a Ixtapa obtuvieron víveres y agua. Tras el fracaso en tomar el Galeón

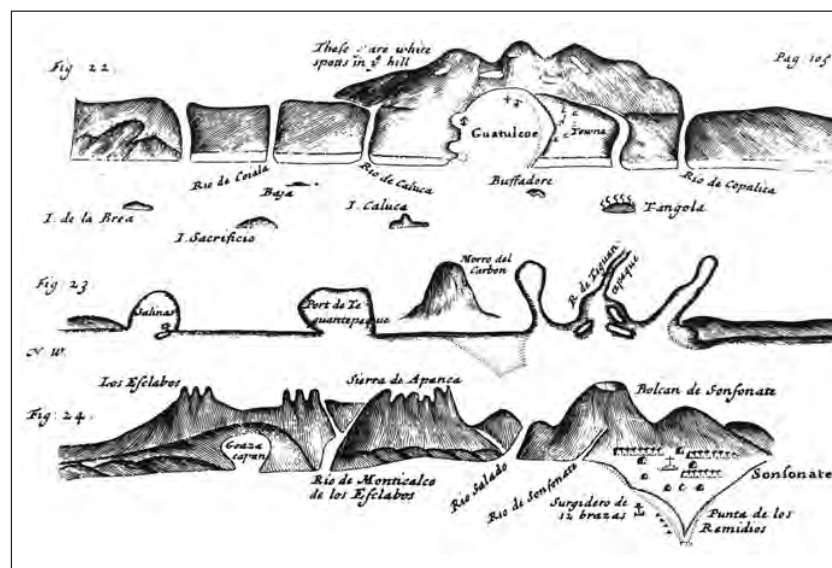


IMAGEN 1.
Perfiles de costa desde Sonfonate hasta Huatulco¹⁰

Fuente: Funnell,
A Voyage.

10 Aunque esta imagen es de un viaje posterior (es decir, el de la nave "Saint George", comandada por Dampier, que transitó por costas novohispanas entre 1703 y 1704), de todas formas es útil para ejemplificar la relevancia que se daba a los perfiles de costa en las navegaciones, y, por tanto, la necesidad de referirlos con detalle.

de Manila, los ingleses se separaron. La nave comandada por Townley se dirigió a Centroamérica, donde logró hacerse con algunos botines. Por su parte, la dirigida por Swan transitó por las costas de Cabo Corrientes, Banderas, Chamela, Mazatlán, Sentispac, la California y las islas Mariás; gracias a esta travesía Dampier logró describir con gran detalle estos litorales e, incluso, registrarlos en un mapa (Dampier, *A New* 170-192; Gerhard 164-171; Schurtz 279).



IMAGEN 2.
Mapa de
la parte media
de América
Fuente:
Dampier, *A New*.

Sobre este punto hay que hacer hincapié en la importancia que Dampier le dio a los mapas, pues, a pesar de que los navegantes pudieran contar con detalladas descripciones de los lugares por los que transitaban, en realidad las imágenes serían muy útiles al momento de reconocer los sitios referidos en los textos, por lo cual era necesario tratar de elaborarlos con detalles precisos y señalando sus características físicas. Así lo indicó él mismo:

I have here, as in the former Volumes, caused a Map to be Ingraven, with a Prick'd Line, representing to the Eye the whole Tread of the Voyage at one View; besides Draughts and Figures of particular Places, to make the Descriptions I have given of them more intelligible and useful. (Dampier, *A Voyage* "Preface")

Otro aspecto por considerar es que Dampier observó el poco movimiento marítimo novohispano, e incluso explicó que el principal comercio del virreinato se desarrollaba por tierra y no por mar, lo cual hacía de las costas novohispanas zonas poco útiles para las expediciones de saqueo inglesas, ya que había un reducido número de naves y de puertos (Dampier, *A New* 175); por tanto, el único botín digno de ser tomado, y por el que valía la pena viajar a aquellas aguas, era el Galeón de Manila. Sin embargo, su descripción también hacía evidente el poco control que existía de los litorales novohispanos, y ello era peligroso, pues, como se había visto ya en Centroamérica y el Caribe, las zonas deshabitadas por los españoles podrían ser el mismo botín que los ingleses perseguían: esto llevaría a que se asentaran en ellas. Esto no lo sugiere el mismo Dampier, si bien navegantes posteriores, efectivamente, pusieron su mirada en esas zonas desocupadas descritas por aquel personaje, pues para la segunda mitad del siglo XVIII estarían en la búsqueda de regiones donde asentarse para establecer navegaciones directas por el Pacífico.

Finalmente, para 1686 los ingleses se dirigieron al Poniente, y en su travesía pasaron por Guam, Mindanao, las Visayas y Luzón, donde esperaron el arribo del galeón, pero al no tener perspectivas sobre su llegada regresaron a Londres por el Cabo de Buena Esperanza. Para 1697 se sabe que Dampier estaba en Inglaterra, pues fue entonces cuando se publicó su obra *A New Voyage Round the World*, en la cual se mencionan los lugares por los que transitó (Gray xvii)¹¹. Si bien esta obra es rica en descripciones de los territorios americanos, cabe reiterar que parte de la riqueza de la obra se debe a los mapas con los que cuenta, los cuales muestran las zonas referidas a lo largo del texto, como lo indica el propio Dampier:

11 La obra de Dampier tuvo éxito, e inmediatamente fue reeditada; incluso, se le pidieron más textos, y eso llevó a que en 1699 se publicara un suplemento que contenía los "Viajes a Campeche" y "Discourse on the Trade Winds", el cual recibió el nombre de *Voyages and Discoveries*.

For the better apprehending the Course of the Voyage, and the Situation of the Places mentioned in it, I have caused several Maps to be engraven, and some particular Draught of my own Composture. (*A New* 4-5)

Puede verse que la experiencia de Dampier y la obra resultante de su viaje dan cuenta tanto de descripciones como de imágenes de los lugares por los que este personaje transitó, e incluso, del tipo de actividades marítimas realizadas en ellos. Por tanto, los datos aportados se convirtieron en fuente de consulta para otros hombres que continuaron con sus expediciones por el Mar del Sur. Esto no significa que Dampier terminara sus travesías por dichas aguas, sino que su papel en las navegaciones adquiriría otro sentido, aunque el objetivo principal siguió siendo la búsqueda del Galeón de Manila.

90



De bucanero a oficial de mar

IMAGEN 3.
Mapa de las
Indias Orientales

Fuente:
Dampier, *A Voyage*.

A partir de la publicación de su diario de viaje, el papel de Dampier cambió, pues de ser “bucanero” que se enrolaba en naves particulares pasó a recibir su primera comisión para participar en navegaciones ordenadas por la Corona inglesa. En 1699 se le encargó explorar las costas de Nueva Holanda,





al mando de la nave “Roebuck” y siguiendo la ruta de los neerlandeses; es decir, la que rodeaba el Cabo de Buena Esperanza. Si bien de este viaje se obtuvo poca información cartográfica novedosa, de todas formas fue útil para que Dampier registrara derroteros, características físicas de las costas asiáticas, la flora y la fauna de aquellos territorios, y, por supuesto, para que elaborara mapas.

Además, al finalizar la travesía, con la información recopilada Dampier escribió su obra *A Voyage to New Holland*, la cual describe la derrota realizada, los lugares visitados y, al igual que su texto anterior, señala los lugares que podían ser útiles a los navegantes. El prestigio adquirido por Dampier a partir de sus textos le permitió recibir otra comisión en 1701, por parte de mercaderes de Londres y de Bristol, para que comandara la nave “Saint George” y practicara corso en las costas del Pacífico americano¹². Esta travesía se llevó a cabo durante la Guerra de Sucesión Española; esto es, que, al ser enemigas esta corona y la inglesa, se autorizaba a las embarcaciones británicas para hacer corso sobre asentamientos y embarcaciones hispanas. Por tanto, Dampier tenía licencia para atacar puertos y naves en las colonias americanas, y, de preferencia, al Galeón de Manila (Bradley 277-278). A este navegante pronto se le unió la embarcación “Cinque Ports”, comandada por el capitán Stradling; juntas cruzaron el Cabo de Hornos y llegaron a las islas Juan Fernández. Posteriormente, esos bajeles se separaron y Dampier se dirigió a Guayaquil, de donde fue ahuyentado por barcos españoles. La nave inglesa se dirigió al norte, transitó por las costas de Realejo y, posteriormente, se trasladó a Zihuatanejo, lugar donde los ingleses vieron a hombres a caballo e indios que les impedían que se acercaran a abastecerse de agua, por lo cual les hicieron algunos disparos y, al parecer, la gente hostil se dispersó. No obstante, prefirieron no arriesgarse en ese lugar sino mejor viajar más al norte; al ver los montes de Motines se acercaron a tierra y encontraron un río y varias tortugas, con las que pudieron reabastecerse.

12 Este viaje no fue narrado por Dampier, pero se sabe de él gracias al diario de viaje elaborado por uno de los tripulantes, William Funnell, cuyo texto fue publicado en 1707 y está referido en la bibliografía de este trabajo.

Más tarde pasaron por las costas de Colima y de Salagua, y posteriormente se dirigieron a La Navidad, donde se encontraron con algunas naves, a las que el virrey novohispano les había ordenado que los persiguieran, pero de las que lograron escapar (Funnell 78-81; Gerhard 204-207; Gray xxxvii-xxxix; Schurtz 282-283).

Posteriormente, los ingleses se dirigieron a Chametla, en cuyas cercanías avistaron el 4 de diciembre de 1704 los galeones “Nuestra Señora del Rosario” y “San Vicente Ferrer”. Intentaron aprehender al primero, pero los disparos que hicieron los ingleses alertaron a los tripulantes de esta, nave que era más grande e iba mejor armada; así, los barcos británicos desperdiciaron la oportunidad de la sorpresa y tuvieron que huir del fuego enemigo (Funnell 83-84). Luego de este fracaso, muchos hombres, inconformes, se separaron de la expedición. Así, Dampier se dirigió al sur con sesenta tripulantes para conseguir bastimentos con el fin de viajar a las Indias holandesas y, posteriormente, regresar a Inglaterra, lugar al que arribó en 1707 (Gerhard 204-207; Gray xxxvii-xxxix; Schurtz 282-283). Para su mala suerte, la nave que se les había separado llegó antes que la de él, y uno de sus tripulantes, William Funnell, había narrado el fallido intento de captura del Galeón; esto afectó el prestigio de Dampier (Gray xxxix).

Pese a la mala fama que pudo ganarse al comandar de forma deficiente las embarcaciones “Roebuck” y “Saint George”, lo cierto fue que su tránsito por los lugares visitados, en especial los americanos, le permitió obtener un gran conocimiento sobre ellos. En el caso de las costas novohispanas, su experiencia sobre dichas zonas fue tan relevante que posteriormente fue usada en otras expediciones.

Piloto real al servicio de la Corona inglesa

En 1708 a Dampier se le encargó ir como piloto en la expedición comandada por el navegante y corsario Woodes Rogers, cuyo objetivo era dirigirse

al Mar del Sur para atacar los litorales americanos. Esto se debía a que en el momento en el cual se realizó esta expedición la Guerra de Sucesión Española aún continuaba, por lo que los ingleses siguieron recibiendo licencias para atacar asentamientos y embarcaciones enemigas. No obstante, poco antes se habían modificado las condiciones bajo las cuales se otorgaban patentes de corso, pues la Corona británica renunció a recibir la quinta parte de las presas que antes exigía. Eso no significó que se desentendiera de los viajes, sino que su injerencia se llevaría a cabo a partir del nombramiento de oficiales que participaran en ellas. Así, la mencionada expedición, aunque financiada por mercaderes de Bristol, fue puesta bajo el mando de Rogers, por considerársele un experimentado marino que aseguraría el éxito de la travesía. Además, se echó mano de personal del que se sabía sería de utilidad durante el viaje, como fue el caso de Dampier, quien fue nombrado piloto real por considerársele un experimentado navegante que conocía con detalle los litorales americanos, pues había transitado por ellos en dos ocasiones (Bradley 281-282; Gerhard 209-210; Rogers 6; Spate, *Monopolists* 278-283).

De esta travesía Rogers también hizo un diario de navegación, el cual fue publicado y llevó por título *Cruising Voyage Round the World*, y entre cuyos objetivos estaban dar a conocer diversas bahías y señales del Pacífico que pudieran compilarse en una gran obra, y que sirviera a los pilotos en el tráfico por este océano; es decir, más o menos los mismos objetivos de Dampier. El diario de Rogers fue publicado en 1712 y en él se incluyó un mapa en el que se señalaron los lugares por los que transitó la expedición y que, en gran medida, se basó en el del propio Dampier, pues iba siguiendo sus instrucciones (Rogers, *Cruising Voyage*).

Las naves a cargo de Rogers, “Duke” y “Dutchess” salieron de Bristol en agosto de 1708. En enero del siguiente año doblaron el Cabo de Hornos y en mayo llegaron a las islas Juan Fernández. Luego de atacar varias naves, en abril de 1709 tomaron Guayaquil y no liberaron la plaza hasta cuando no recibieron un rescate de treinta mil pesos. Posteriormente, se dirigieron a las costas novohispanas, y para octubre arribaron a las islas Marías, a las cuales llegaron debido a que, según indicó Dampier, en ellas se podrían



Imagen 4.
Extracto de
"Un mapa
del Mundo"
Fuente: Rogers

conseguir bastimentos; esto fue verdad: cuando los ingleses arribaron al pequeño archipiélago obtuvieron agua y tortugas. En su diario de viaje Rogers describió estas islas y señaló los lugares donde hicieron aguada, consiguieron madera y el tipo de aves o de animales terrestres que consumieron, entre otros temas, lo cual deja ver la importancia de la descripción en este tipo de travesías, así como la relevancia de ubicar lugares donde pudieran conseguirse bastimentos (Rogers 266-269 y 275).

Los ingleses tuvieron una junta en la que se discutió el destino a seguir, y en ella se acordó dirigirse a Cabo San Lucas, lugar sugerido

por Dampier, por ser zona de paso regular de los galeones y donde Cavendish había tomado su presa en el siglo XVI. Así, para noviembre de 1709 las naves británicas se trasladaron a las costas de California, bajaron a tierra a conseguir bastimentos y encontraron a indios no establecidos en misiones, quienes los ayudaron en esa labor e, incluso, les advirtieron sobre la presencia de milicias de españoles que estaban en pos de los ingleses. La espera del galeón se prolongó aproximadamente un mes, y para diciembre los ingleses perdieron la esperanza de que llegara a costas novohispanas, pues sus referencias indicaban que lo hacía alrededor del mes de noviembre (Rogers 284-285). Esto era bastante preciso: tal como antes se mencionó, los galeones se acercaban a dichas costas a fines de año, y las ferias comerciales de Acapulco se llevaban a cabo durante enero o febrero. Esto se hacía pensando que el regreso del galeón a las Islas del Poniente no sobrepasara el 25 de marzo (Yuste, *Emporios* 277).

Mientras los ingleses consideraban la posibilidad de alejarse de California y dirigirse a Guam o a Brasil, para abastecerse antes de su regreso a Inglaterra, el 22 de diciembre divisaron su codiciada presa. Se trataba de la nave “Nuestra Señora de la Encarnación”, de cuatrocientas toneladas, la cual iba armada con veinte cañones y veinte pedreros¹³, contaba con 193 hombres a bordo e iba comandada por el capitán Jean Presberty, antiguo miembro de la factoría francesa de Cantón y hombre poco experimentado en las navegaciones. Los ingleses persiguieron el galeón y lograron capturarlo. Los detenidos pronto informaron que se aproximaba otra embarcación, la “Nuestra Señora de Begoña”, de novecientas toneladas. Esta nave, sin embargo, estaba mejor pertrechada para la defensa, e iba comandada por un experimentado navegante: Fernando de Angulo. Durante el ataque dicho galeón, incluso, logró provocar daños a las naves inglesas, por lo cual estas tuvieron que dejarlo ir. Así lo describió Rogers:

¹³ El pedrero, según el *Diccionario de autoridades*, era una pieza de artillería que servía para combatir en el mar contra los navíos y las galeras, y, en tierra firme, para defenderse de los asaltos enemigos; arrojaba balas de piedra o una gran cantidad de balas menudas, con lo cual se gastaba menos pólvora que con las piezas artilleras de los otros géneros.

The Enemy was a brave lofty new Ship, the Admiral of Manila, ando this the first Voyage she had made; she was call'd the Bigonia, of about 900 Tuns, and could carry 60 Guns, about 40 of wich were mounted, with as many Patereroes, all Brass; her Complement of Men on board, as we were inform'd, was above 450, besides Passengers. They added, that of the Men on board this great Ship were Europeans, several of whom had been formerly Pirates, and having now got all their Wealth aboard, were resolved to defend it to the last. (Rogers 302)

Con este ataque los ingleses obtuvieron un botín de aproximadamente dos millones de pesos, o catorce mil libras. Además, la nave que capturaron fue rebautizada como “Batcheler”. Los ingleses dejaron a sus prisioneros en las cercanías de Acapulco y cruzaron el Pacífico, pasaron por Guam con el fin de adquirir vituallas, rodearon el Cabo de Buena Esperanza y en octubre de 1710 llegaron a Inglaterra (Gerhard 210-216; O’Donnell 237; Pérez-Mallaína y Torres 317-318; Schurtz 286-288).

El viaje de Rogers significó para Dampier el logro de sus esfuerzos. Es posible que las travesías anteriores prepararan el terreno para registrar con detalle los litorales novohispanos y la navegación del Galeón, por lo cual, con un conocimiento tan preciso, ya se buscaba esta nave en los tiempos correctos y se arribaba a lugares conocidos para conseguir refrescos mientras se esperaba el preciado botín.

Comentarios finales

William Dampier fue un personaje excepcional, que, si bien participó en campañas de bucaneros, en realidad distaba de ser uno de ellos; sin embargo, su presencia en expediciones le permitió conocer y describir muchas zonas en las que los ingleses tenían prohibido el tránsito, como las colonias hispanoamericanas. Sus experiencias le dieron la oportunidad de elaborar detallados diarios de viaje que contenían tanto descripciones de los litorales americanos como mapas que posteriormente fueron tomados como referencia en otras navegaciones. Como se ha dicho, el hecho

de que en los textos de Dampier se hiciera mención a lugares estratégicos para las navegaciones o se señalasen accidentes geográficos que ayudaran a las tripulaciones a ubicarse, los hizo una fuente obligada de información para aquellos que quisieran incursionar en el Mar del Sur.

En realidad, las experiencias de este navegante se insertan en las transformaciones navales, políticas, bélicas y mercantiles de la época. Si bien este texto se centró en la presencia de Dampier en los litorales novohispanos, no se pierde de vista que los viajes de este navegante ejemplifican los intereses de la Corona británica por incursionar en el Mar del Sur y expandir en él sus redes comerciales; especialmente, luego de que desde tiempo atrás habían afianzado su presencia en el Caribe. Por ello las distintas travesías en las que se vio envuelto Dampier reflejan las políticas reales, que incluyeron desde dejar las navegaciones en manos de particulares hasta encargar a oficiales de mar que participaran en ellas, como fue el caso de Rogers y del propio Dampier.

Si bien existen muchas razones que dan importancia a su obra, hay que hacer hincapié en los mapas, pues estos fueron seguidos por otros navegantes, incluyendo a Woodes Rogers. Podría decirse que las informaciones de Dampier dejaron más expuestos a los litorales americanos para que fuesen agredidos: a partir del conocimiento que se tuvo de ellos, fue cada vez más factible incursionar en los mismos. En el caso de las costas del Pacífico novohispano, si bien los ingleses contaban con bastantes referencias sobre ellos, las descripciones de Dampier no simplemente se refirieron a los litorales, sino, también, a las navegaciones que se realizaban por esas aguas; en especial las del Galeón de Manila, embarcación que se volvió objeto de deseo de otros expedicionarios ingleses, quienes continuaron dirigiéndose hacia el Mar del Sur y cuyas travesías, paulatinamente, se multiplicaron y se hicieron más profesionales, gracias a los avances de la náutica y de la geografía que se desarrolló durante la segunda parte del siglo XVIII.

Lo anterior es relevante como muestra de la forma como se multiplicaron las navegaciones inglesas por el Pacífico, y que, aunadas a las incursiones holandesas, francesas y rusas, provocaron reacciones en

los litorales americanos. En el caso de los novohispanos, fue necesario modificar las actividades navales, defensivas, poblacionales y comerciales de sus establecimientos portuarios. Si bien ello no pudo ser abordado en este trabajo, de todas formas merece la pena considerar que es necesario estudiar las expediciones inglesas y las informaciones que generaron, con el fin de comprender lo que significaron para los territorios americanos. El caso de Dampier es prueba de ello.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS DE ARCHIVO

A. MANUSCRITOS

“Informe sobre el trato que deben recibir los ingleses en los puertos de América” (Madrid, 25 de noviembre de 1692). Archivo General de la Nación (México), *Reales Cédulas Originales* 24, exp. 135, ff. 526-528.

B. FUENTES IMPRESAS

Dampier, William. *A New Voyage Round the World*. Estudios introductorios de Sir Albert Gray y Percy Adams. Londres: James Knapton, 1702; Nueva York: Dover Publications, 1968. Impreso.

---. *A Voyage to New Holland*. Londres: James Knapton, 1703. Impreso.

---. *Dos viajes a Campeche*. Edición facsímil de la versión inglesa de 1705. Introducción de José Manuel Villalpando, traducción de Ana García Bergua. México: Porrúa, 2004. Impreso.

Exquemelin, Alexander Oliver. *Piratas de América*. Ed. Manuel Nogueira Bermejillo. S.l.: Dastin, 2002. Impreso.

Funnell, William. *A Voyage Round the World. Containing an Account of Captain Dampier's Expedition into the South-Seas in the Ship St. George, in the Years 1703 and 1704*. 1a. Ed. Londres 1707. Colección Biblioteca Australiana No. 57. Amsterdam, Nueva York: Da Capo Press; Nico Israel, 1969. Impreso.

Gage, Thomas. *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*. Estudio introductorio de Elisa Ramírez Castañeda. México: Fondo de Cultura Económica, 1982. Impreso.



Rogers, Woodes. *Cruising Voyage Round the World First to the South Seas thence to the East Indies and Homeward by the Cape of Good Hope*. [1a. ed. Londres 1712]. Colección Biblioteca Australiana No. 63. Amsterdam, Nueva York: Nico Israel, Da Capo Press, 1969. Impreso.

FUENTES SECUNDARIAS DE ARCHIVO

Adams, Percy. "New Introduction". Dampier, *A New Voyage* (1968).

Baer, Joel, ed. *British Piracy in the Golden Age: History and Interpretation, 1660-1730*. 2 t. Londres: Pickering and Chatto, 2007. Impreso.

Barber, Peter, ed. *El gran libro de los mapas*. Traducción María Tabuyo et al. Barcelona: Paidós, 2006. Impreso.

Bradley, Peter. *Navegantes británicos*. Madrid: Mapfre, 1992. Impreso.

Fisher, John. *El Perú borbónico 1750-1824*. Trad. Javier Flores. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2000. Impreso.



Gall, J. y F. *El filibusterismo*. Traducción Álvaro Custodio. Colección Breviarios 131. México: Fondo de Cultura Económica, 1957. Impreso.



García de León, Antonio. *Contra viento y marea. Los piratas en el golfo de México*. México: Plaza y Janés, 2004. Impreso.

Gerhard, Peter. *Pirates of New Spain 1575-1742*. Nueva York: Dover Publications, 2003. Impreso.

Gray, Albert Sir. "Introducción". Dampier, *A New Voyage* (1968).

Haring, Clarence H. *Los bucaneros de la Indias Occidentales en el siglo XVII*. Sevilla: Renacimiento, 2003. Impreso.

Harley, John Brian. "Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas". *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. 1ª edición en español. Ed. Paul Laxton. Introducción de J. H. Andrews. Traducción Leticia García y Juan Carlos Rodríguez. México: Fondo de Cultura Económica, 2005. 59-78. Impreso.

Ita, Lourdes de. "La presencia británica en el Caribe durante el siglo XVI y principios del XVII". *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe colonial*. Eds. Leticia Bobadilla y Yolanda Juárez. México: Instituto Veracruzano de Cultura; Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Instituto de Investigaciones Históricas; Universidad Veracruzana, 2009. 17-45. Impreso.





Guadalupe Pinzón Ríos

---. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica; Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Instituto de Investigaciones Históricas, 2001. Impreso.

Jarmy Chapa, Martha de. *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1983. Impreso.

Lynch, John. *España bajo los Austrias 1516-1700*. Traducción de Josep María Barnadas. Barcelona: Península, 1989. Impreso.

Maroto Camino, Mercedes. *Producing the Pacific. Maps and narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*. Amsterdam; Nueva York: Rodopi, 2005. Impreso.

O'Donnell, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid: Mapfre, 1992. Impreso.

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio y Bibiano Torres. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987. Impreso.

Pinzón, Guadalupe. "Los bastiones de la Nueva España. La importancia defensiva de los establecimientos portuarios durante el siglo XVIII". *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura* 4. 7 (enero-junio 2006): 7-30. Impreso.

---. "Una descripción de las costas del Pacífico novohispano del siglo XVIII". *Estudios de Historia Novohispana* 39 (julio-diciembre 2008): 157-182. Impreso.

Ramírez Castañeda, Elisa. "Estudio introductorio". Gage.

Schurtz, William. *El galeón de Manila*. Prólogo Leoncio Cabrera, traducción Pedro Ortiz A. Madrid: Cultura Hispánica, 1992. Impreso.

Sbate, Oscar. *El lago español. El Pacífico desde Magallanes*. Traducción de Clara Usón. [1ª ed. en inglés 1979]. Madrid: Australian National University; Casa Asia; Sociedad Estatal para Ex-posiciones Internacionales, 2006. Impreso.

---. *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1983. Impreso.

Stein, Stanley y Bárbara Stein. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Traducción de Natalia Mora. Barcelona: Crítica, 2000. Impreso.

Tenenti, Alberto. *La Edad Moderna siglos XVI-XVIII*. Traductor Ignasi Riera. Barcelona: Crítica, 2003. Impreso.

Trabulse, Elías. *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996. Impreso.

Walker, Geoffrey. *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Traducción Jordi Beltrán. Barcelona: Ariel, 1979. Impreso.

Yuste, Carmen. "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial". *El comercio exterior de México 1713-1850*. Eds. Matilde Souto y Carmen Yuste. México: Instituto Mora; Universidad Nacional Autónoma de México; Universidad de Veracruz, 2000. 21-41. Impreso.

---. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007. Impreso.

Fecha de recepción: 30 de agosto de 2010.

Fecha de aprobación: 31 de enero de 2011.

