

BARTHOLOMEW SHARP & BASIL RINGROSE, BUCANEROS Y GEÓGRAFOS¹

Hamish I. Stewart Stokes

Universidad de Playa Ancha

e-mail: stewart@upa.cl

RESUMEN

Bartholomew Sharp y Basil Ringrose, en el Siglo XVII, representaron una fase nueva en las exploraciones y navegaciones inglesas en los Mares del Sur, combinando las actividades de los corsarios como Drake, Cavendish o Hawkins del siglo XVI, con las puramente científicas de sus sucesores en el siglo XVIII, James Cook y George Vancouver. Fueron valorados por el gobierno británico no simplemente por el botín que trajeron a casa sino por la información que suministraban.

ABSTRACT

In the XVII Century, Bartholomew Sharp and Basil Ringrose, represented a new phase in the English voyages of exploration in the Pacific, combining the privateering activities of a Drake, Cavendish or Hawkins, with the purely scientific objectives of their successors James Cook and George Vancouver, in the XVIII Century. In return, their home government valued them not merely for the booty they brought back, but also for the information they supplied.

PALABRAS CLAVES: Piratas, Cartografía, Bucaneros, Exploración, Navegación

¹ Forma parte del proyecto de investigación HUM1 289596 de la Dirección General de Investigación de la Universidad de Playa Ancha y fue presentada en las Jornadas de Investigación de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Playa Ancha de 1994.

KEY WORDS: Pirates, Cartography, Buccaneers, Exploration, Navigation

Básicamente se pueden dividir las exploraciones inglesas en el Pacífico en tres períodos, teniendo en consideración las misiones primarias que tuvieron los navegantes. Inicialmente, durante el Siglo XVI, las primeras expediciones, aquellas de Drake, Cavendish y Hawkins, formaron parte de una estrategia de guerra que tuvo como objetivo el imperio de Felipe II. El objetivo primario, tanto de los individuos privados que tomaron parte en ellas como del gobierno en cuyo nombre actuaron, fue saquear las colonias españolas, tanto para debilitar a España en Europa, como para financiar sus propias operaciones militares en ese continente. El ideal perseguido era hacer que la guerra fuese autosuficiente. De hecho, para una nación relativamente pobre, como era Inglaterra en el siglo XVI, ésta fue la única manera en que podría luchar contra una gran potencia como España.² Un segundo objetivo fue buscar nuevos mercados, nuevas rutas de comercio y oportunidades para comerciar.³ La investigación geográfica, *per se*, fue sólo un tercer pero muy distante objetivo.

Durante el Siglo XVIII y especialmente durante la segunda mitad de él, hubo grandes expediciones de naturaleza exclusivamente científica. No solamente Inglaterra, con Cook y Vancouver, sino también Francia, con La Perouse, y España, con Malaspina, enviaron expediciones científicas especializadas al Pacífico.⁴ Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XVII existió una etapa intermedia entre los dos períodos. Navegantes ingleses penetraron al Pacífico con objetivos tan violentos y mercenarios como aquellos de sus predecesores del siglo XVI, pero también influenciados por la revolución científica que ya se había iniciado en Europa.⁵ Estos bucaneros, como fueron llamados, no contaban con la sanción oficial que Drake había tenido, pero mientras limitaban sus ataques a barcos y posesiones españolas, sus gobiernos respectivos, Inglaterra, Francia y

² Loades, David, **The Tudor Navy**, Londres, Scolar Press, 1992, 273-275.

³ Andrews, Kenneth R., **Trade, Plunder and Settlement**, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, 143-145

⁴ Pilar de San Pío, María, **Expediciones Españolas del Siglo XVIII: El paso del Noroeste**, Madrid, Colecciones Mapfre, 1992, 195-214; Vancouver, George, **A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World, 1791-1795**, Londres, The Hakluyt Society, 1984, 4 volúmenes; Dunmore, George, ed., **The Journal of Jean-François de Galaup de la Pérouse, 1785-1788**, Londres, The Hakluyt Society, 1995, 2 volúmenes.

⁵ Norris, Gerald, ed., **William Dampier: Buccaneer Explorer**, Londres, The Folio Society, 1994, xi-xii

Holanda, estaban dispuestos a hacer vista gorda ante sus operaciones, especialmente considerando que los gobiernos respectivos recibían una parte de sus ganancias.

En la historia de los bucaneros que asolaron las posesiones españolas en el continente americano, tanto en el Atlántico, el Caribe, y el Pacífico a fines del siglo XVII, Henry Morgan siempre ha opacado a Bartholomew Sharp, y éste, a su vez, ha opacado a Basil Ringrose. Como criminal, Ringrose tiene algo que decir a su favor: no es el más cruel ni el más salvaje de la partida, fue obviamente un hombre con alguna educación, capacidad para aprender idiomas, habilidad para dibujar puertos y para escribir una clase muy amena de narrativa, que resultó ser de importancia histórica. Ciertamente Sharp se llevó la mayor parte de la gloria, y merecía por lo menos parte de ella, después de que apareció en Inglaterra, junto con Ringrose y algunos otros, en la primavera de 1682. Sharp había sido un efectivo y duradero conductor de su banda de bucaneros en una empresa que, entre 1680 y 1682, consistió en cruzar a las costas del Pacífico, y, por medio de la captura de barcos españoles e incursionando en las ciudades españolas, tales como Coquimbo, La Serena y Arica, recolectó una considerable cosecha de España, no sin muchos contratiempos.⁶ Más aún, había mostrado notables habilidades: fue el primer capitán británico en navegar las aguas al sur del Cabo de Hornos de oeste a este y trajo su barco robado, el Trinidad, a las Indias Occidentales. Si Sharp logró sobornar al rey de Inglaterra, Charles II (que hasta había nombrado caballero a Henry Morgan y lo hizo teniente gobernador de Jamaica, algunos años antes), lo hizo al menos por medios que tuvieron el mérito de ser atípicos: Sharp entregó como penitencia un libro con cartas de navegación del oeste de los dominios españoles en América, que fueron considerados una gran presa y con el que ganó su libertad y la de los suyos.

⁶ Norris, 34-34.

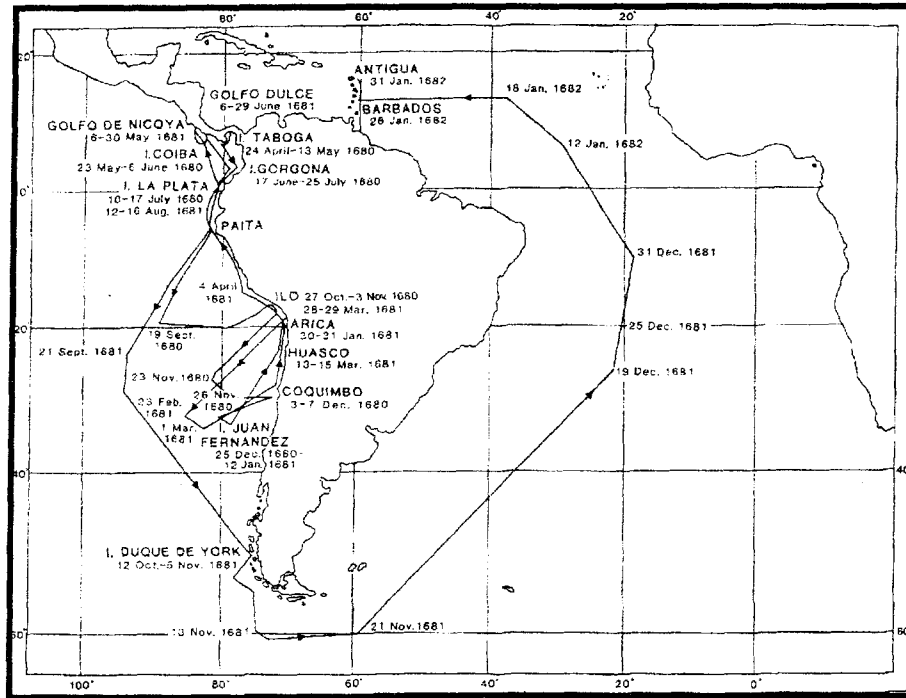


Figura 1: Carta de la ruta de la *Trinity* y la *Mayflower*, 1680-82.

(Basado en la carta preparada por el capitán John Cresswell, RN, del diario de John Cox, entonces en posesión de Philip Goose, usado en el libro del último titulado *The History of Piracy* [Londres, 1932])

Sin embargo, fue Ringrose quien hizo conocidos los viajes de Sharp y los popularizó entre el público lector, amante de las aventuras de esos días. Ringrose escribió un relato bueno y revelador de la empresa que hizo que los bucaneros cruzaran el Istmo de Panamá. Siguió el núcleo de ellos, normalmente bajo el liderazgo de Sharp, a través de sus muchas vicisitudes hasta que llegaron enriquecidos a las Indias Occidentales. Lo que hace famoso a Ringrose hoy en día es su diario, aunque el manuscrito original nunca ha sido publicado, que apareció en 1685, con alteraciones con la intención de glorificar a Sharp, como el segundo volumen de la edición de Londres del cambiante libro de Exquemelin, *Bucaniers of America*. Su diario, aunque nos dice poco acerca de Ringrose en sí mismo, es un efectivo documento en historia marítima y un registro de un especial grupo de bucaneros en el Pacífico. La historia que él contó, y los dibujos de los puertos españoles en las costas occidentales de las Indias Españolas que incluyó fueron reveladores para sus contemporáneos y útiles para sus sucesores.

Pero Ringrose hizo mucho más que sólo esto: compiló una sustancial "waggoner" -una descripción en la forma de direcciones para la navegación- tanto de las costas que navegó como de algunas partes que nunca había visitado. Su trabajo está unido con el famoso "*Waggoner of the South Seas*" con el cual Sharp compró su libertad al Rey. Sharp había capturado desde un buque español, el Rosario, una valiosa presa: un juego de manuscritos oficiales de rutas navieras, ilustrados con un gran número de levantamientos costeros, y probablemente por un mapa general, mucho más detallado que ninguno disponible antes. Hizo traducir y editar por William Hack una cantidad de copias manuscritas para que pudieran ser presentadas a Charles II y su hermano, el Comandante en Jefe de la Armada, y a otras influyentes personas de la Corte, siendo éstas las primeras informaciones detalladas recibidas por las autoridades inglesas con las minucias de la línea costera, la cual, para la mayoría de los ingleses, era tierra desconocida. Esto resultó ser del mayor interés para el Rey y sus ministros, produciendo incluso un incidente diplomático menor con España, cuando a través de influencias reales Sharp y sus socios fueron absueltos por los tribunales de los cargos de asesinato y piratería.

Los derroteros españoles siempre fueron una presa muy apetecida por los bucaneros ingleses.⁷ En agosto de 1671, Morgan, que recién había vuelto de su saqueo a Panamá, entregó al Gobernador de Jamaica, Sir Thomas Lynch, un *Derrotero de los Mares del Sur*, que Lynch envió al Rey. Ya para marzo de 1680, la Sociedad Real tuvo noticias de la existencia de este libro "hecho para el Rey de España, y presentado a su Majestad, que estuvo en posesión del Conde de Bristol en el momento de su muerte".⁸ Aparentemente, hoy en día, el original está en la Biblioteca Huntington de California, mientras que en Londres existe una copia de él. Hasta se pensó que los waggoners de Hack habían derivado de estos derroteros. Sin embargo, una comparación de las cartas en los derroteros con aquéllas en los waggoners de Ringrose y Hack indican que lo anterior ciertamente no fue la fuente principal, aunque sí puede haber servido como referencia. No se sabe todavía dónde están los documentos españoles del Rosario que sí sirvieron como base para los waggoners.

Una de las diferencias más importantes del waggoner producido por Ringrose, en comparación con aquellos de Hack es la descripción de la costa del Pacífico en California. Ringrose incluyó en el suyo probablemente los

⁷ Rivera Novo, Belén y Martín-Merás, Luisa, **Cuatro Siglos de Cartografía en América**, Madrid, Colecciones Mapfre, 1992, 94.

⁸ Howse, Derek y Thrower, Norman J. W., eds., **A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner**, Los Angeles, University of California Press, 1992, 262-263.

primeros mapas de la costa de California que llegaron a Inglaterra. Las notas de Ringrose nos indican que esta descripción, junto con aquella de la costa de México al noroeste de Acapulco, es "descrito del original de Don Melchor." Don Melchor puede haber sido el General Melchor Fernández de Córdoba, que estuvo al mando de Acapulco durante el ataque del corsario holandés Joris van Spilbergen en septiembre de 1615. Spilbergen obtuvo mapas y otros ítemes del barco de Nicolás de Cardona, que tenía licencia para pescar perlas en la zona. Mucho del material sobre las costas al sur de Acapulco es de la descripción de Cardona y de los derroteros de Fray Antonio de Ascensión y Gerónimo Martín Palacios.⁹



Figura 2: Emboscada a los bucaneros del *Cygnet*, cerca de Sentispac, México, 19 de febrero de 1686, cuando Basil Ringrose murió. Tomado del *Nouveau Voyage autour du monde...*[Amsterdam, 1698], vol. 1, p. 307 de William Dampier

Ringrose preparó su waggoner después de su llegada a Inglaterra el 26 de marzo de 1682, antes de que se embarcara el 1 de octubre de 1683 en otro viaje a los mares del sur como bucanero. En este viaje perdió la vida,

⁹ Howse, 265.

junto con cincuenta de sus compañeros, a causa de una emboscada que les tendieron los españoles en la costa del Pacífico de México el 19 de febrero de 1686. William Dampier, el famoso bucanero e hidrógrafo, como se titula su cuadro que existe hoy en día en el National Portrait Gallery de Londres, que había acompañado a Ringrose durante parte de su primer viaje al Pacífico y era ahora su camarada de tripulación escribió que "entre los muertos estaba mi ingenioso amigo, Mr. Ringrose, que escribió esa parte de la historia de los bucaneros que se refiere al Capitán Sharp. Entonces él era sobrecargo del barco del Capitán Swan. No quería hacer este viaje; pero o se embarcaba en él o perecía de hambre."¹⁰

Sharp tuvo mucha más suerte que Ringrose. Recibió un nombramiento como capitán en la Armada Real el 25 de noviembre de 1682 y el mando del balandro *Bonetta*, que se alistaba para salir en búsqueda del naufragio del buque de tesoro español, *La Concepción*, varado en un arrecife de coral en las Bahamas en 1640, información sobre la cual recientemente habían recibido los almirantes Narbrough y Haddock, dos miembros del tribunal naval que había juzgado a Sharp y sus compañeros por piratería y asesinato el junio anterior. No sabemos por qué Sharp finalmente no asumió el mando de esta expedición, pero aparentemente gastó todas sus ganancias en pasarlo bien y decidió regresar al Caribe.

La siguiente mención de Sharp se presenta en el momento en que recibió una comisión del gobernador de la isla de Nevis para "tomar y arrestar a indios salvajes y piratas", fechado el 29 de enero de 1684. El 31 de octubre capturó un barco cerca de Jamaica y se hizo muy amigo del gobernador de las islas Bermudas, quien lo describió como un ferviente servidor del rey. Navegó por el Caribe, pero a fines de 1686 fue traído a Nevis para ser enjuiciado por piratería en Jamaica en 1684 y en Campeche en la península de Yucatán en 1686. Uno de los testigos en su contra en el juicio, además de llamarlo un pirata notorio, un deudor escapado, un ladrón de ganado, y un traidor que había vendido sus servicios a los franceses, se quejó de que cuando recibía un citatorio lo usaba para encender su pipa o limpiaba las nalgas con él. A pesar de esto, el gran jurado encontró que no había suficiente evidencia para enjuiciarlo; y cuando fue enjuiciado de nuevo el 12 de febrero de 1687 el jurado lo encontró inocente. Según el doctor Hans Sloane, que acompañó al duque de Albemarle cuando fue nombrado Gobernador de Jamaica, en 1688: "el capitán Sharp, anteriormente un comandante inglés en los Mares del Sur es ahora el comandante de Anguilla, la más norteña de las Islas de Sotavento". La última mención de Sharp fue

¹⁰ Norris, 72.

durante el verano de 1699, cuando en respuesta a una pregunta del Almirante Benbow al Gobernador danés de la Islas Vírgenes sobre la presencia de piratas ingleses en la Isla de Santo Tomás, responde: "el único súbdito inglés en la isla es el capitán Sharp, el famoso pirata, quien esta confinado por crímenes menores, y que por tener alguna lealtad con el Rey de Dinamarca, no se podía justificar su entrega".¹¹

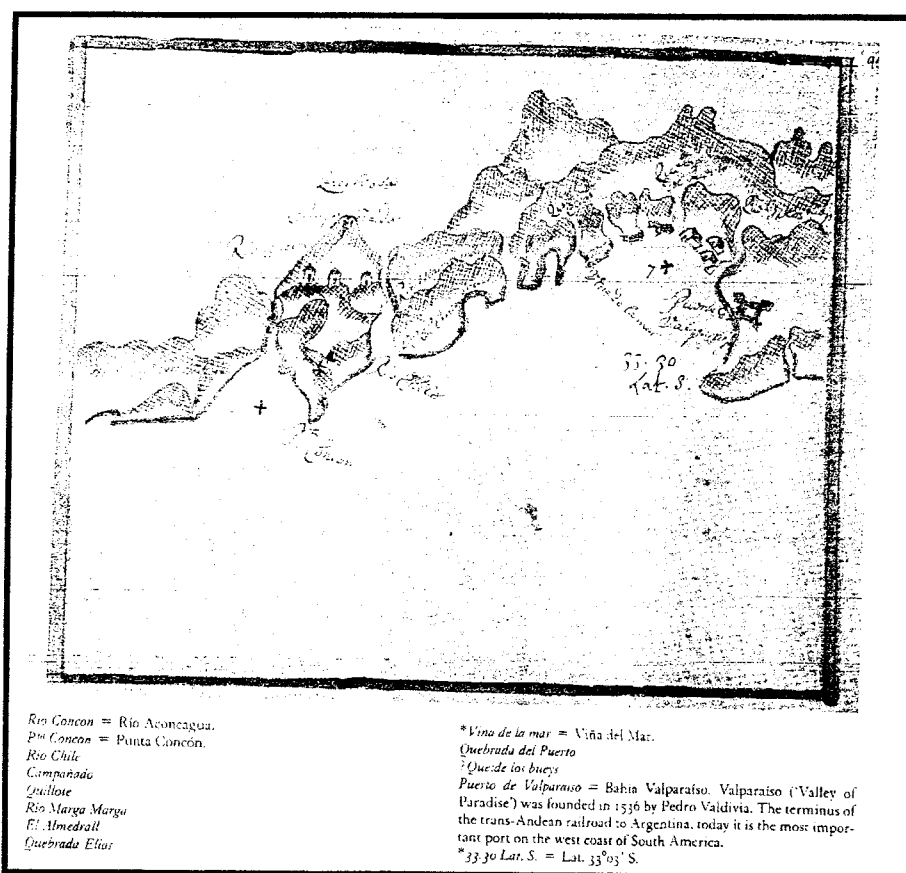


Figura 3: Carta dibujada por Basil Ringrose de la Bahía de Valparaíso (Derek Howse y Norman J. W. Thrower, ed., *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner*, [Los Angeles, University of California Press, 1986] p. 235

Debido a la buena condición del waggoner que Ringrose completó antes de su último viaje es obvio que nunca fue embarcado. La única

¹¹ Howse, 31-32.

información que tenemos sobre su ubicación durante los 255 años entre su preparación y su aparición en manos del Museo Marítimo Británico en 1939 es que, durante algún tiempo, perteneció a un prominente coleccionista chileno, don Carlos Cruz Montt, que lo vendió al Museo a través de una librería londinense.¹²

¹² Howse, 265.