

El maritorio magallánico interoceánico en la temprana cartografía náutica inglesa (1670-1710)

The interoceanic magellanic maritory in early english nautical cartography (1670-1710)

DOI: <http://dx.doi.org/10.4151/07197969-Vol.16-Iss.1-Art.920>

Carmen Channing

Universität Tübingen

carmen-de-jesus.channing-eberhard@philosophie.uni-tuebingen.de

Resumen

El artículo analiza la representación inglesa del maritorio magallánico interoceánico entre 1670 y 1710, un espacio que, a diferencia de otras áreas coloniales, evidenció un doble desfase cartográfico. Por una parte, en relación con las colonias inglesas en América, más tempranamente representadas; por otra, frente a las potencias europeas, en especial España y los Países Bajos, que ya habían desarrollado una producción sistemática sobre la región. En un contexto de creciente interés por el Pacífico, estas representaciones surgieron en ámbitos no especializados en cartografía -casas gremiales, imprentas y círculos científicos- donde confluyeron artesanos, comerciantes y patrocinadores. El estudio examina cómo esta diversidad de orígenes dio forma a una cartografía versátil y adaptativa, situada en el cruce entre conocimiento geográfico, científico e intereses imperiales, así como en diálogo con el mercado artístico de la época. En conjunto, el artículo propone que la representación del maritorio magallánico debe entenderse como parte de un proceso más amplio de redefinición cartográfica, comercial y política en la Inglaterra de fines del siglo XVII y comienzos del XVIII.

Palabras clave: cartografía náutica; cartógrafos; Inglaterra; maritorio magallánico interoceánico; siglo XVIII

Abstract

The article analyses the English representation of the interoceanic Magellanic maritory between 1670 and 1710, a space that, unlike other colonial areas, displayed a double cartographic lag. On the one hand, in comparison with England's American colonies, which were mapped earlier; on the other, in relation to other European powers -especially Spain and the Netherlands- that had already developed a systematic production of maps of the region. In a

context of growing interest in the Pacific, these representations emerged in settings not specialised in cartography -guild houses, printing workshops, and scientific circles- where artisans, merchants, and patrons converged. The study examines how this diversity of origins gave rise to a versatile and adaptive cartography, shaped by the interaction between geographical and scientific knowledge, imperial interests, and the artistic market of the time. Overall, the article argues that the representation of the Magellanic maritory should be understood as part of a broader process of cartographic, commercial, and political redefinition in late seventeenth- and early eighteenth-century England.

Keywords: nautical cartography; mapmakers; England; Interoceanic Magellanic maritory; eighteenth century.

INTRODUCCIÓN

En julio de 1694, un alto funcionario naval inglés, Samuel Pepys, dijo en una carta dirigida a John Evelyn, miembro de la Royal Society¹:

“Señor Evelyn, al observar la tosquedad de los dibujos de Sir John Narborough que aparecen en el *Book of Voyages* que le envié, me comenta sus expectativas sobre los efectos que tendrá la educación matemática de los jóvenes en Christ’s Hospital en este ámbito. Además, me ofrece una observación muy pertinente sobre la importancia del dibujo para un navegante, tomando como ejemplo las vergonzosas deficiencias que se evidencian en el boceto original del Estrecho de Magallanes que Narborough me entregó, así como en los dibujos de hombres y animales realizados por su propia mano”².

El comentario de Pepys tuvo lugar veintitrés años después del viaje de John Narborough por el estrecho de Magallanes (1669-1671). Los historiadores han reconocido su contribución cartográfica para la época³. Sin embargo, para Pepys, los mapas de Narborough eran un reflejo de las deficiencias de la cartografía inglesa de la época. En su visión, una nación que aspiraba a ser la

1 Todas las citas en inglés han sido traducidas personalmente al español para dar fluidez a la lectura. Se ha incorporado el fragmento original en las referencias en caso que el lector quisiera consultarla. Agradezco también a quienes fueron evaluadores de este artículo, por sus valiosos comentarios y sugerencias.

2 Pepys, Samuel y Tanner, Joseph Robson (ed.). *Samuel Pepys’s Naval Minutes*. Londres, Printed for the Navy Records Society, 1926, pp. 391. “Mr. Evelyn, from the rudeness of Sir John Narborough’s drawings extant in the *Book of Voyages* I sent him, observes to me the expectations he has of the effects of our mathematical boy’s educations in Christ’s hospital upon that head, and gives me a very proper hint towards illustrating the usefulness of drawing in a navigator from the scandalous instances of the want of it visible in Sir John Narborough’s original draught he gave me of the Strait of Magellan and the drawings therein of men and beasts done by his own hand”.

3 Martinic, Mateo y Moore, David. “Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671. El mapa manuscrito de John Narborough”. *Anales del Instituto de la Patagonia*, N°13, 1982, pp. 7-20.

principal potencia marítima -y que además se proclamaba como tal- no podía permitirse una cartografía deficiente⁴. La observación de Pepys resultaba, en cierta medida, justificada: a pesar de su prolongada tradición marítima, Inglaterra no consolidó una producción cartográfica propia hasta la segunda mitad del siglo XVII⁵. Esta carencia se advierte con particular claridad en espacios donde Inglaterra no había establecido colonias ni reclamado dominio, como fue el caso del maritorio magallánico, que permaneció bajo control español durante todo el periodo colonial.

Entendemos “maritorio magallánico” como el espacio geográfico-marino que se extiende a lo largo del Chile austral⁶. Si bien el término no designa una geografía precisa, lo concebimos como la región que Mateo Martinic denominó el borde occidental de la *Magallania*, que corresponde al litoral que abarca desde el archipiélago de las Guaitecas hasta el cabo de Hornos⁷. En el presente artículo, nos centramos en una región específica de este amplio espacio, al que lo hemos llamado “maritorio magallánico interoceánico”, y se conforma por el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos. La categoría alude al uso histórico que las potencias europeas hicieron de este espacio, al concebirlo y practicarlo como un corredor geoestratégico entre el Atlántico y el Pacífico desde la Edad Moderna⁸.

Existe una gran cantidad de estudios dedicados a la cartografía inglesa, que abarcan desde la evolución técnica de la representación espacial hasta su función como herramienta de propaganda política, pasando por el impacto de los avances en navegación y exploración, el papel de la cartografía en la construcción del conocimiento imperial y la representación de sus territorios coloniales⁹. Un punto de partida para comprender dónde y entre quiénes surgió la

-
- 4 Para profundizar en la figura de Pepys, véase a Knighton, Charles. S. “Pepys, Samuel (1633-1703)”. *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford, Oxford University Press, 2004.
- 5 Tyacke, Sarah. “Chartmaking in England and its context, 1500-1660”. Woodward, David (ed.). *The History of Cartography*, Vol. 3. Chicago, University of Chicago Press, 2007, pp. 1722-1756. En el mismo volumen, Baldwin, Robert C. D. “Colonial Cartography under the Tudor and Early Stuart Monarchs, ca. 1480-ca. 1640”, pp. 1754-79.
- 6 El concepto fue acuñado por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso en 1971 para describir el modo en que el espacio marino puede ser concebido como territorio, a partir de las formas históricas de apropiación, uso y proyección de poder ejercidas sobre él. Escuela de Arquitectura UCV. *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago, Impreso en los Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas. Universidad Católica de Valparaíso, 1971, pp. 108-116.
- 7 Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica*. Tomo I. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006, pp. 20-22.
- 8 Cabe mencionar que, aunque los pueblos indígenas, principalmente los yaganes, fueron los navegantes históricos de estas aguas, la concepción del estrecho de Magallanes y del cabo de Hornos como un corredor para conexiones globales fue una construcción de los imperios modernos.
- 9 Para una visión general, véase Robinson, A. H. W. *Marine Cartography in Britain*. Leicester, Leicester University Press, 1962. Sobre los mapas como instrumentos para la construcción del imperio, véase. Harley, J. B. y Andrews, J. H. *The New nature of maps: essays in the History of Cartography*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002. Para una visión comparativa e interrelacionada, véase Petto, Christine Marie. *Mapping and Charting in Early Modern England and France: Power, Patronage and Production*. Lanham, Lexington Books, 2015.

cartografía náutica inglesa lo ofrecen de Thomas Smith, Tony Campbell y Sarah Tyacke, pues sus investigaciones permiten establecer diferencias de cantidad, circulación y alcance con la cartografía terrestre¹⁰. Por su parte, Alister Maeer ha analizado el desarrollo de una cartografía propiamente comercial, centrándose en la producción de mapas para el mercado inglés, su circulación en redes de prominentes comerciantes y su influencia en la expansión económica y colonial de Inglaterra¹¹.

Desafortunadamente, predomina en este cuerpo historiográfico un enfoque orientado a aquellas áreas que formalmente pertenecieron al imperio, como el este de Norteamérica y el Caribe¹². Esta orientación deja de lado territorios “periféricos”: espacios que, debido a su distancia geográfica de la metrópolis o a la ausencia de un control efectivo, fueron considerados márgenes del mundo americano¹³. Tal fue el caso del maritorio magallánico: geográfica y políticamente alejado de Inglaterra, pero igualmente recorrido y mapeado por sus navegantes¹⁴. Una excepción destacada es Katherine Parker, cuyas investigaciones sobre la producción y circulación del conocimiento geográfico del Pacífico austral durante el largo siglo XVIII constituyen una contribución fundamental para comprender las dinámicas imperiales y los mecanismos de representación del océano en la cultura intelectual europea¹⁵.

-
- 10 Campbell, Tony. "The Drapers' company and its school of Seventeenth century chart-makers." *Wallis, Helen y Tyacke, Sarah (eds.). My head is a map: Essays & memoirs in honour of R.V. Tooley*. Londres, Francis Edwards and Carta Press, 1973, pp. 81-106; Smith, Thomas R. "Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth century London." *Thrower, Norman J.W. (ed.). The Compleat Platmaker*. Berkeley, Los Ángeles y Londres, California University Press, 1978, pp. 45-100.
- 11 Maeer, Alastair. "The Cartography of Commerce: The Thames School of Nautical Cartography and England's Seventeenth century overseas expansion" Tesis de Doctorado, College of Liberal Arts, University of Texas at Arlington. Arlington, 2006. Del mismo autor "The cartography of the Sea: mapping England's 'Mastery of the Oceans'." Jowitt, Claire; Lambert, Craig y Mentz, Steve. *The Routledge Companion to Marine and Maritime Worlds, 1400-1800*. Londres y Nueva York, Routledge. Taylor & Francis Group, 2021, pp. 67-94.
- 12 Brückner, Martin (ed.). *Early American Cartographies*. Williamsburg, North Caroline University Press, 2011; Sutton, Angela y Yingling, Charlton W. "Projections of Desire and Design in Early Modern Caribbean Maps". *The Historical Journal*, Vol. 63, N°4, 2020, pp. 789-810.
- 13 Uno de los aspectos más estudiados en la cartografía del territorio magallánico es la representación de sus habitantes, los supuestos gigantes patagones. Hemos excluido un estado del arte sobre este tema en particular ya que escapa a los intereses de este artículo. Véase Davies, Surekha. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: New Worlds, Maps and Monsters*. Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press, 2016, pp. 148-182; van Groesen, Michiel. *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590-1634)*. Vol. 2. Leiden, Brill, 2008, pp. 271-274; Martínez, Carolina. "Patagonia en la Edad de Oro de la cartografía holandesa: una genealogía gel Gigantum Regio (S. XVII)", *Magallania*, número especial, 2020, pp. 123-145.
- 14 Sobre el concepto de periferia en el contexto magallánico véase a Urbina Burgos, Rodolfo. *La periferia meridional india: Chiloé en el siglo XVIII*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2012 [1983].
- 15 Parker, Katherine. "The Savant and the Engineer: exploration personnel in the Narbrough and Anson Voyage Accounts". *Terra Incognitae*, Vol. 49, N°1, 2017, pp. 6-20; "Pepys Island as a Pacific stepping stone: The Struggle to capture islands on Early Modern Maps". *The British Journal for the History of Science*, Vol. 51, N°4, 2018, pp. 659-677; "The Ship, the Map, the Chart, and the Book: The Role of the Royal Navy in the Publication of Pacific Geographic Knowledge in the Long-Eighteenth Century" *XVII-XVIII* [online], 78, 2021, <http://journals.openedition.org/1718/6939>

Muy por el contrario, la historiografía en habla hispana se ha caracterizado por un profuso estudio de la representación cartográfica del maritorio magallánico. Dos obras fundamentales en este ámbito son *Cartografía Magallánica*, de Mateo Martinic, y *Monumenta Cartographica Chiloensis*, de Gabriel Guarda y Rodrigo Moreno, que reúnen la cartografía austral y muestran la evolución del conocimiento geográfico y su papel en el imperio español¹⁶. Asimismo, Moreno ha explorado la evolución cartográfica y la toponimia del estrecho de Magallanes entre los siglos XVI y XVIII, analizando cómo este paso marítimo fue representado por distintos navegantes y cartógrafos¹⁷. Por su parte, Ximena Urbina ha evidenciado cómo la elaboración de mapas y la difusión del conocimiento geográfico derivados del viaje de John Narborough (1669-1671) por el extremo sur contribuyeron al temor español hacia el inglés¹⁸. Recientemente, Natalia Gándara ha analizado la producción y circulación del conocimiento hidrográfico y cartográfico sobre los pasos interoceánicos australes en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII, explorando su difusión en redes de conocimiento transimperial¹⁹. Gran interés ha suscitado también el papel que piratas y bucaneros desempeñaron en la construcción y circulación del conocimiento sobre el Mar del Sur y sus vías de acceso, demostrando que este saber trascendía los límites entre lo oficial y lo extraoficial²⁰.

Siguiendo estos aportes, y particularmente los estudios de Parker, el presente artículo propone dos argumentos. El primero sostiene que, a diferencia de otras áreas coloniales, la representación cartográfica inglesa del maritorio magallánico interoceánico presentó un doble desfase. El primero fue respecto de las colonias inglesas en América, ya que el maritorio magallánico estaba mucho menos cartografiado que Norteamérica y el Caribe, representados de manera más temprana. El segundo, frente a otras potencias europeas, en especial España y los Países Bajos. El segundo argumento tiene relación con los

-
- 16 Martinic, Mateo. *Cartografía magallánica 1523-1945*. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999; Guarda, Gabriel y Moreno, Rodrigo. *Monumenta Cartographica Chiloensis*. Santiago, Pehuén, 2010.
- 17 Moreno, Rodrigo. "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 419-439. Del mismo autor, "Magallanes entre los siglos XI al XVIII: cartografía hispana para un estrecho Incógnito". *Anales de Literatura Chilena*, Vol. 33, 2020, pp. 103-126.
- 18 Urbina, Ximena. "Los 'papeles de Londres' y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII". *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, N°48-2, 2018, pp. 235-264.
- 19 Gándara, Natalia. "Mapeando los pasos interoceánicos australes: la producción y circulación de conocimiento hidrográfico y cartográfico en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII". *Magallania*, número especial, 2020, pp. 167-188.
- 20 Montañez-Sanabria, Elizabeth. "Dos mapas ingleses impresos de origen pirata: 'A Description of the South Sea & Coasts of America' (1684-1685) y 'The city of Lima where the vice Roy of Peru is Resident' (c. 1702-1707)". *Bulletin for Spanish and Portuguese Historical Studies*, Vol. 48, N°1, 2023, pp. 204-232; Pinzón, Guadalupe. "Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)". *Investigaciones Geográficas*, N°95, 2018, pp. 1-15.

espacios donde surgió esta cartografía. En un contexto de crecientes oportunidades en el Pacífico, la representación de este territorio se gestó en ámbitos no especializados en cartografía, como casas gremiales, imprentas y espacios científicos. Ello dio lugar a una oferta diversa y adaptable, en la que se superponían tradiciones y manos de obra, desde artesanos traperos de la escuela del Támesis hasta impresores vinculados a la Royal Society. En este sentido, el artículo ofrece una contribución a la historiografía de la cartografía magallánica y de la expansión británica, al situar la representación del maritorio magallánico dentro de un proceso más amplio de redefinición cartográfica, comercial y política en la Inglaterra de la época. En última instancia, invita a reconsiderar la relación entre el mar y los imperios modernos desde la perspectiva del maritorio, ya que pone de relieve la dimensión territorial del mar como espacio de dominio, conocimiento y proyección imperial.

El artículo comienza con una revisión de las razones por las que el Pacífico empezó a perfilarse como un espacio de interés, para luego abordar el retraso de la cartografía inglesa en comparación con otras áreas coloniales y potencias europeas. Posteriormente, se examina la producción manuscrita e impresa sobre el maritorio magallánico interoceánico, a fin de analizar tanto su representación cartográfica como los diversos actores que intervinieron en el proceso. En conjunto, el artículo ofrece una visión integrada de la cartografía magallánica dentro de los procesos de expansión, circulación y transformación del conocimiento geográfico en la Inglaterra moderna.

EL RENOVADO INTERÉS INGLÉS EN EL MAR AUSTRAL

Las noticias del cruce de Hernando de Magallanes por el estrecho que hoy lleva su nombre llegaron a Inglaterra poco después de la primera circunnavegación²¹. Sin embargo, las duras condiciones de navegación desviaron la atención hacia regiones más favorables, como Jamestown (1607) y Plymouth (1620), en Norteamérica, y Barbados (1654) y Jamaica (1655), en el Caribe²². Fue un proceso acompañado de leyes profundamente proteccionistas -las Actas de Navegación²³- que reflejaban el intenso nivel de competencia entre las

21 Channing, Carmen. "De Magallanes a Drake: producción de conocimiento sobre el estrecho de Magallanes en Inglaterra (1520-1550)." García Redondo, José María y Pajuelo Moreno, Vicente (eds.). *"Toda la redondez de la Tierra." Ciencia y experiencia de la primera circunnavegación*. Barcelona, Ediciones Universidad de Barcelona, 2025, pp. 229-249.

22 Andrews, Kenneth. *Trade, Plunder, and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

23 Se promulgaron Actas de Navegación en 1651, 1660, 1662 y 1673.

potencias europeas, especialmente con los Países Bajos²⁴. El resultado fue un prolongado ciclo de conflictos navales en el siglo XVII, conocido como las Guerras Anglo-Holandesas, por la supremacía del comercio ultramarino²⁵.

En el intertanto, tres factores comenzaban a reavivar el interés por el Mar del Sur y, por extensión, el maritorio magallánico. En primer lugar, el debilitamiento del monopolio comercial español en América tras la disolución de la Unión Ibérica en 1640²⁶. La América Hispana funcionaba bajo un sistema comercial exclusivo mediante el cual la Corona controlaba el comercio entre sus colonias y la metrópoli, restringiendo el acceso a otras potencias y estableciendo rutas y puertos específicos para la conexión, como Sevilla y posteriormente Cádiz. Este modelo buscaba garantizar el flujo de riquezas hacia España y evitar el contrabando, pero su rigidez, las dificultades logísticas de implementarlo y la creciente demanda de productos en las colonias llevaron a su debilitamiento²⁷. Con la apertura progresiva de los puertos hispanoamericanos al comercio extranjero, la economía de la región adquirió una mayor flexibilidad, permitiendo la participación informal de comerciantes ingleses en redes hasta entonces dominadas por España²⁸.

El segundo factor fue el Tratado de Madrid de 1670, cuyas negociaciones habían comenzado poco después de la Guerra Anglo-Española (1655-1660). El acuerdo otorgó reconocimiento formal a las colonias inglesas y, aunque no abrió de inmediato el comercio americano, sentó las bases legales para futuras concesiones y para las aspiraciones inglesas de acceder al asiento de esclavos,

24 Brenner, Robert. *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*. Cambridge, Cambridge University Press, 1993; Dew, Benjamin. *Commerce, Finance and Statecraft Histories of England, 1600-1780*. Manchester, Manchester University Press, 2018, pp. 157-168.

25 Hubo cuatro guerras anglo-holandesas entre 1652-1654, 1665-1667, 1672-1674, y 1780-1784.

26 Burocky, Alex; Eltis, David y Wheat, David. "Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America" *The American Historical Review*, Vol. 120, N°2, 2015, pp. 433-461, p. 448. Africa, and Europe — was most immediately affected by the integration of the Old and New Worlds that Columbian contact triggered? On epidemiological grounds alone the Americas would be the choice of most scholars, with Europe, at least prior to the eighteenth century, the least affected. In terms of dramatic economic, demographic, and social consequences of the early stages of Atlantic integration, Africa lies somewhere between the two. Yet if we shift the focus to changes in the nature and size of connections between the continents as opposed to changes within them, the most striking developments between the 1640s and the 1770s relate to Africa, not Europe or the Americas. The Slave Coast was a major supplier of slaves to transatlantic markets. West Central Africa, by far the largest supplier of slaves to the Americas, experienced two diasporas. Captives from the northern ports went to the colonies of northern Europeans, those from Luanda and Benguela in the south went to Brazil. By the end of the third quarter of the eighteenth century, the transatlantic slave trade was close to the highest level it was ever to attain," container-title":"Africa, Slavery, and the Slave Trade, Mid-Seventeenth to Mid-Eighteenth Centuries,"language":"en,"note":"DOI: 10.1093/oxfordhb/9780199210879.013.0016,"page":"271-286,"publisher":"Oxford University Press,"source":"DOI.org (Crossref

27 Elliott, John H. *Empires of the Atlantic World*. New Haven, Yale University Press, 2007, p. 277.

28 Zahedieh, Nuala. "The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692" *The William and Mary Quarterly*, Vol. 43, N°4, 1986, p. 572.

aunque España no se lo concedería a Inglaterra hasta 1713²⁹. Si bien el acuerdo no concedía de inmediato a Inglaterra el acceso a mercados americanos, establecía un precedente legal para que, en el futuro, España estuviese dispuesto a la concesión.

El tercer factor fue el ataque de Henry Morgan a Panamá (1671) y la seguidilla de incursiones bucaneras que su ataque inspiró en el Mar del Sur³⁰. Es cierto que el viaje de Narborough a las costas australes de Chile había resultado infructuoso, pero en los círculos oficiales, comerciales y científicos creció el interés por un mar al que muy pocos podían acceder³¹. Para fines del siglo XVII, los ataques de Bartolomé Sharp (1680-1682) y las circunnavegaciones de Ambrose Cowley (1683), de William Dampier (1686-1688; 1699-1701) y de Woodes Rogers (1708-1711) -quien en 1709 logró capturar el galeón de Manila- consolidaron la idea de que el Pacífico ofrecía un potencial económico extraordinario y abrían, además, la perspectiva de articular rutas hacia Asia y el Índico. Siguiendo estos ejemplos, Inglaterra organizó expediciones más formales, como las de los corsarios Charles Swan (1684) y John Strong (1689-1690), aunque sin mayor éxito³².

Capitanes navales, bucaneros y corsarios describían el Mar del Sur en términos similares: un espacio vulnerable y desprotegido, con oficiales locales dispuestos a comerciar ilegalmente con extranjeros y temerosos de que una insurrección indígena arrasara sus ciudades³³. En una época en que la industria librera inglesa se expandía con rapidez, estas narraciones encontraron un público ávido de noticias del otro lado del mundo³⁴. Particularmente célebres fueron los relatos de los bucaneros, que, junto con narrar temerarios ataques, ofrecieron valiosa información geográfica, estratégica y natural sobre un espacio aún desconocido para la mayoría de los ingleses³⁵. Por su parte, la naciente

29 Esta posibilidad estaba insinuada en el noveno punto del Tratado. Véase una transcripción del tratado en Davenport, Frances Gardiner (ed.) "Treaty between Great Britain and Spain for the settlement of all disputes in America, SP 108/470". *European Treaties Bearing on the History of the United States and Its Dependencies (1650-1697)*. Vol. II. Washington, Carnegie Institution of Washington, 1917, pp. 187-196.

30 Williams, Glyndwr. *The Great South Sea. English Voyages and Encounters 1570-1750*. New Haven, Yale University Press, 2005, pp. 76-105.

31 Williams, Glyndwr. "The Inexhaustible Fountain of Gold: English Projects and Ventures in the South Seas, 1670-1750". Williams, Glyndwr (ed.). *Buccaneers, Explorers and Settlers. British Enterprise and Encounters in the Pacific, 1670-1800*. Londres y Nueva York, Routledge, 2005, pp. 27-52, p. 30.

32 Bradley, Peter. *Navegantes Británicos*. Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 272-276.

33 Williams, "The Inexhaustible Fountain of Gold"; Bradley, Peter. *The Lure of Peru: Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*. Londres, Palgrave Macmillan Limited, 1989.

34 Payton, Jason M. "Alexander Oliver Exquemelin's 'The Buccaneers of America' and the Disenchantment of Imperial History". *Early American Literature*, Vol. 48, N°2, 2013, pp. 337-365.

35 Paredes, Rogelio C. "Naturaleza colonial y experiencia bucanera. El conocimiento de América y los aventureros ingleses (1650-1700)". Gandini, María Juliana; López Palermo, Malena; Martínez, Carolina y Paredes, Rogelio C. (eds.). *Dominio y reflexión. Viajes reales y viajes imaginarios en la Europa Moderna Temprana (siglos XV a XVIII)*. Buenos Aires, Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, 2011, pp. 103-126.

Royal Society (1660) rápidamente adquirió varios de estos libros para comprender colecciones de viajes que, movidas por la curiosidad, buscaban nutrir sus estudios de historia natural³⁶. Toda esta producción contribuyó a la consolidación del género del relato de viajes como uno de los géneros más populares del siglo XVIII³⁷.

Finalmente, el interés por el Mar del Sur se logró cristalizar en dos proyectos comerciales. Ninguno exitoso, por cierto. El primero fue la colonia escocesa en el istmo del Darién, fundada en 1698 como un enclave de intercambio entre el Atlántico y el Pacífico bajo el nombre de Nueva Caledonia³⁸. La colonia fracasó apenas dos años después de su fundación, aunque algunos entusiastas, como Lionel Wafer, aún soñaban, a comienzos del siglo XVIII, con la posibilidad de retomar el plan³⁹. El segundo proyecto fue el establecimiento de la Compañía del Mar del Sur (1711), una casa comercial que aspiraba a abrir nuevas rutas comerciales con los territorios hispanoamericanos, pero que terminó desencañando uno de los mayores escándalos financieros del mundo moderno: la llamada Burbuja del Mar del Sur⁴⁰. Su fundador, Robert Harley, primer Conde de Oxford, contaba con el apoyo de prominentes figuras de la época, como el famoso escritor Daniel Defoe, el matemático Isaac Newton y el cartógrafo Herman Moll, lo que demuestra la notoriedad que habían adquirido estas aguas como espacio de expansión a comienzos del siglo XVIII⁴¹.

Dominar las rutas hacia el Mar del Sur se convirtió así en un objetivo crucial para Inglaterra: permitía afianzar su presencia en América, abrir paso a la incursión en los mercados hispanoamericanos y, eventualmente, disputar el control de los circuitos comerciales atlánticos y transpacificos. Para ello, resultaba imprescindible disponer de cartografía actualizada y de calidad.

36 Crone, Gerald Roe y Skelton, Raleigh Ashlin. "English Collections of Voyages and Travels, 1625-1846". Lynam, Edward (ed.). *Richard Hakluyt and his Successors*. Londres, The Hakluyt Society, 1946, pp. 63-140.

37 Pimentel, Juan. *Testigos del Mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2003.

38 Armitage, David. "The Scottish Vision of Empire: Intellectual Origins of the Darien Venture". Robertson, John (ed.). *A Union for Empire: Political Thought and the British Union of 1707*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 97-118.

39 El manuscrito de la propuesta de Wafer se encuentra en el British Museum. Add. Ms. 28079, f. 39-50. Para una transcripción del documento, véase Joyce, Elliot L.E. *A New Voyage and Description of the Isthmus of America*. Oxford, The Hakluyt Society, 1933. Appendix 1. "Wafer's Secret Report", pp. 133-151.

40 Williams, *The Great South Sea*, pp. 161-175.

41 Sobre la red de actores vinculados a la Compañía del Mar del Sur, véase Reinhartz, Dennis. *The Cartographer and the Literati: Herman Moll and His Intellectual Circle*. Nueva York, Edwin Mellen Press, 1997.

EL RETRASO DE INGLATERRA EN LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA

Inglaterra no consolidó su cartografía hasta el siglo XVII, aunque ya en el XVI hubo intentos iniciales por desarrollarla. En 1514, el rey Enrique VIII fundó Trinity House en Deptford, a orillas del Támesis, con el objetivo de entrenar marineros y elaborar cartas de navegación⁴². Sin embargo, el escaso material sobreviviente de la época dificulta determinar el impacto real de estas iniciativas⁴³. Más adelante, en 1558, el capitán Stephen Borough, impulsó la expansión de las atribuciones de Trinity House, incluyendo la creación del cargo de piloto principal del reino, posiblemente inspirado en el cargo del Piloto Mayor de España⁴⁴. Aunque los poderes y responsabilidades de Trinity House crecieron significativamente, no existen registros que indiquen una influencia directa en el desarrollo de la cartografía⁴⁵.

El retraso de la cartografía náutica en Inglaterra también estaba vinculado con la forma en que los marineros se relacionaban con estos instrumentos. La mayoría de los navegantes de los siglos XV y XVI eran reticentes a usar cartas de navegación, prefiriendo confiar en su propia experiencia, en anotaciones personales y, cuando era posible, en pilotos extranjeros capturados durante la navegación⁴⁶. Esto distaba profundamente de la relación que existía con los mapas terrestres, pues desde el siglo XIII que los ingleses venían elaborando y utilizando mapas de sus tierras, caminos y ciudades⁴⁷. Para la década de 1590, algunos navegantes comenzaron a elaborar y comercializar cartas náuticas manuscritas, pero la producción de estas no llegó a ser realmente influyente en el mundo marinero ni competitiva en el mercado cartográfico⁴⁸. Además, existía ya desde el siglo XVI una prolífica producción cartográfica en Europa que suplía la aún acotada demanda inglesa. En los círculos cortesanos y entre los navegantes más instruidos, se valoraban especialmente las cartas portulanas del Mediterráneo y los mapas elaborados por cartógrafos de España, Portugal e Italia, así como los de la escuela de Dieppe en Francia⁴⁹.

42 Sobre el Trinity House, ver Ruddock, Alwyn A. "The Trinity House at Deptford in the Sixteenth century". *English Historical Review*, Vol. 65, 1950, pp. 458-476.

43 Para una revisión de los mapas sobrevivientes de esta época, ver Tyacke, "Chartmaking in England and its context", p. 1726.

44 En 1553 Borough navegó por el Mar Blanco como parte de la expedición de la Compañía de Moscovia, cuyo objetivo era establecer relaciones comerciales con Rusia. Tras su travesía, viajó a Sevilla para presentar un informe detallado de su expedición y conocer cómo era el principal centro marítimo de Europa.

45 Ruddock, "The Trinity House at Deptford in the Sixteenth Century", p. 460.

46 Tyacke, "Chartmaking in England and its context", p. 1722

47 Barber, Peter. "Mapmaking in England, ca. 1470-1650". Woodward, David (ed.). *The History of Cartography*. Vol 3. Chicago, University of Chicago Press, 2007, pp. 1589-1669.

48 Tyacke, "Chartmaking in England and its context", p. 1722.

49 *Ibidem*, p. 1729.

En el siglo XVII, la demanda cartográfica fue cubierta casi por completa por la cartografía neerlandesa, reconocida por la precisión y calidad de sus mapas⁵⁰. Esto era parte de un fenómeno más amplio dentro de la Edad de Oro de los Países Bajos, que produjo libros de viaje, grabados y pinturas⁵¹. En Inglaterra, la cartografía neerlandesa causó verdadera fascinación por su sofisticación técnica y artística, impulsada en gran parte por el uso de planchas de cobre⁵². La producción de estos mapas se realizaba en talleres altamente especializados, donde colaboraban cartógrafos, grabadores, entintadores, impresores y editores para la confección de una sola pieza. Este modelo de trabajo aseguraba una estandarización en la producción y una calidad uniforme en cada ejemplar. Así, los mapas neerlandeses no solo se convirtieron en herramientas esenciales para la navegación y el comercio, sino también en símbolos de prestigio marítimo, poder económico y refinamiento artístico⁵³. Su elaboración meticulosa y su valor estético capturaron la atención de la élite inglesa, transformándose en objetos de lujo y estatus⁵⁴.

El éxito de la cartografía neerlandesa contrastaba notoriamente con las limitaciones de la producción inglesa. Uno de los principales obstáculos para el desarrollo cartográfico en Inglaterra era la falta de grabadores especializados, lo que impedía una producción propia a gran escala⁵⁵. Como consecuencia, los cartógrafos ingleses recurrieron a la compra de planchas de cobre neerlandesas para sus propios atlas y mapas náuticos. Un ejemplo notable fue John Seller y su *Atlas Maritimus*, elaborado a partir de antiguas planchas retocadas y adaptadas para el público inglés⁵⁶.

-
- 50 Wallis, Helen. "Geography is better than Divinitie. Maps, globes and cartography in the days of Samuel Pepys". Thrower, Norman J. W. (ed.). *The Compleat Plattmaker*. Berkeley, Los Ángeles y Londres, California University Press, 1978, pp. 1-44, p. 3. En el mismo volumen, Black, Jeanette. "Mapping the English colonies in North America: the beginnings", pp. 101-126, p. 104.
- 51 Rasterhoff, Claartje. "The Markets for Art, Books and Luxury Goods". Helmers, Helmer J. y Janssen, Geert H. (eds). *The Cambridge Companion to Dutch Golden Age*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018, pp. 249-267; Prak, Maarten. *The Dutch Republic in the Seventeenth Century: A Golden Age*. Cambridge, Cambridge University Press, 2019 [2005].
- 52 Coolie, Verner. "Copperplate printing". Woodward, David (ed.). *Five centuries of map printing*. Chicago, The University of Chicago Press, 1975, pp. 51-75
- 53 Koeman, Cornelis; Schilder, Günter; van Egmond, Marco y van der Krogt, Peter. "Commercial cartography and map production in the Low Countries, 1500-ca. 1672". Woodward, David. *The History of Cartography*. Vol. 3, partes 1 y 2. Chicago, University of Chicago Press, 2007, pp. 1296-1383. En el mismo volumen, Schilder, Günter y van Egmond, Marco, "Maritime Cartography in the Low Countries during the Renaissance", pp. 1384-1432.
- 54 Zandvliet, Kees. *Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and their role in Dutch Overseas Expansion during the 16th and 17th centuries*. Ámsterdam, De Bataafsche Leeuv, 1998, pp. 61-66; Buisseret, David. *The Mapmaker's Quest: depicting New Worlds in Renaissance Europe*. Oxford, Oxford University Press, 2003, pp. 49-70. Black, "Mapping the English colonies in North America: the beginnings", p. 104.
- 55 Black, "Mapping the English colonies in North America: the beginnings", p. 104.
- 56 Tyacke, "Chartmaking in England and Its Context", p. 1746.

La escasa producción nacional quedó aún más en evidencia tras el estallido de la Segunda Guerra Anglo-Holandesa (1665-1667), cuando la distribución de mapas en Inglaterra se interrumpió, limitando el acceso a obras clave como el *Atlas Maior* de Joan Blaeu⁵⁷. Además, hubo imprevistos que también empeoraron la situación. El Gran Incendio de Londres de 1666 devastó numerosas bibliotecas privadas y agravó la situación al interrumpir la producción libresca en su conjunto⁵⁸. Así, el creciente interés por la expansión en América tras el fin de la Unión Ibérica y la firma del Tratado de Madrid, la interrupción de la venta de mapas neerlandeses producto de la guerra y el incendio de Londres dejaron en evidencia una severa crisis cartográfica.

La historiografía ha reconocido un notorio crecimiento de la producción cartográfica inglesa hacia finales del siglo XVII⁵⁹. Esta expansión suele explicarse por las demandas de los sectores medios en crecimiento, que lograron incorporarse al mercado de objetos de lujo y semi-lujo, favorecidos por un mayor acceso al capital, el aumento de los salarios, la urbanización y los cambios en las normas sociales⁶⁰. Libros, grabados, cuadros y, por cierto, mapas formaban parte de este consumo⁶¹. Ahora bien, estos últimos no se integraron con la misma fuerza en la cultura material, artística y visual inglesa como ocurrió en otras partes de Europa⁶². En Inglaterra, la demanda de mapas y el desarrollo de la cartografía surgieron estrechamente ligados al florecimiento del comercio editorial y al impulso de la ciencia. A partir de la segunda mitad del siglo XVII, una creciente “constelación de actores”, en palabras de Parker, -artesanos, mecenas, nobleza, proyectistas y científicos- fue participando de este proceso⁶³.

Pese a su carácter atomizado -en el sentido de que no existía una única institución encargada de la producción y de que los mapas solían realizarse a gusto del patrocinante- la actividad cartográfica se desenvolvía en un mismo marco de urgencias propias de la escasez de la época. Se requerían mapas actualizados, desvinculados de las fluctuaciones en las relaciones con otras potencias europeas y alineados con los intereses de la nueva realidad geopolítica. Estos debían no solo ofrecer un conocimiento detallado de las recientes adquisi-

57 Wallis, “Geography is better than Divinitie”, p. 3.

58 *Ibidem*, p. 4; Field, Jacob F. *London, Londoners and the Great Fire of 1666. Disaster and Recovery*. Londres y Nueva York, Routledge Taylor & Francis, 2018, pp. 107-109.

59 Wallis, “Geography is better than Divinitie”, p. 3.

60 Weatherill, Lorna. *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain 1660-1760*. Londres, Routledge, 1988, p. 14

61 *Idem*.

62 Véase, por ejemplo, el estudio de Svetlana Alpers sobre el rol de los mapas en la cultura visual neerlandesa del siglo XVII. Alpers, Svetlana. “The mapping impulse in Dutch art”. Woodward, David (ed.). *Art and Cartography: six historical essays*. Chicago, Chicago University Press, 1987, pp. 55-57.

63 Parker, “The Ship, the Map, the Chart, and the Book”.

ciones territoriales, sino también servir como herramientas estratégicas para informar y orientar los proyectos de expansión que cobraron forma en este periodo. Una revisión de la cartografía manuscrita e impresa sobre el maritorio magallánico interoceánico arroja luz sobre relación entre el valor geopolítico que adquirió el Pacífico hacia finales del siglo XVII y los diversos actores que participaron en su construcción.

CARTOGRAFÍA MANUSCRITA

El 10 de junio de 1682, en Londres, los bucaneros Bartolomé Sharp, William Williams y John Cox fueron juzgados por piratería y el asesinato de Don Diego López, capitán del *Nuestra Señora del Rosario*, un navío peruano cargado de brandy, vino, aceite y un libro de mapas entre otras cosas. El juicio tuvo lugar en medio de las negociaciones del Tratado de Madrid, y fue impulsado por la presión del embajador de España en Londres, don Pedro de Ronquillo. Dado que cualquier desacuerdo con el embajador podía obstaculizar el avance del tratado, Inglaterra debía manejar el caso con cautela. Por razones desconocidas, los acusados fueron absueltos, aunque la posesión de aquellos mapas parece haber jugado un papel clave en el veredicto⁶⁴.

El manuscrito había sido apresado en julio del año anterior, cuando Sharp capturó el navío en las costas de Guayaquil. Su botín más valioso era un “libro lleno de Cartas Marinas... [con] descripciones muy exactas y precisas de todos los Puertos, Sondas, Riachuelos, Ríos, Cabos y Costas pertenecientes al Mar del Sur, y de todas las Navegaciones que suelen hacer los Españoles en aquel Océano”⁶⁵. Este documento, comúnmente llamado “derrotero” por los historiadores, compilaba 140 mapas manuscritos que abarcaban desde las costas de California hasta Tierra del Fuego, es decir, una enorme parte de las costas del Pacífico americano. Los derroteros eran documentos de uso privado, elaborados por pilotos a partir de su propia experiencia y la recopilación de información de otros navegantes. Estos registros contenían datos detallados que

64 Sobre las disputas entre Ronquillo y las autoridades inglesas, véase: Howse, Derek; Thrower, Norman J.W. y Bauer, Arnold (eds.). *A buccaneer's atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner: A Sea Atlas and Sailing Directions of the Pacific coast of the Americas, 1682*. Berkeley, University of California Press, 1992, pp. 27-28.

65 Exquemelin, Alexandre Olivier. *Bucaniers 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, &c.: From the Original Journal of the Said Voyage*. London, Printed for William Crooke, 1686, p. 80. “... a book full of Sea-Charts... [with] very accurate and exact descriptions of all the Ports, Soundings, Creeks, Rivers, Capes, and Coasts belonging to the South Sea, and all the Navigations usually performed by the Spaniards in that Ocean.”

permitían identificar desde altamar la ubicación de costas y bahías, señalar peligros a evitar, y destacar puntos estratégicos para hacer escala y reabastecerse. Sin duda, eran una de las herramientas más valiosas para la navegación en las costas americanas⁶⁶.

El derrotero capturado debe haber llamado la atención del rey Carlos II y su círculo, pues tras el juicio de 1682, el bucanero Basil Ringrose, abordo con Sharp, confeccionó una copia que complementó con observaciones personales sobre su navegación por el Mar del Sur y el cabo de Hornos, un paso que por entonces ningún navegante inglés había realizado. Las fechas del retorno de los bucaneros a Inglaterra y la copia del derrotero, sugieren que Ringrose debió haberlo realizado con premura, pues retornó a Inglaterra el 26 de marzo de 1682 y zarpó rumbo al Mar del Sur nuevamente el 1 de octubre de 1683. Ringrose llamó a su copia del derrotero español *The South Sea Waggoner*, e incluyó en él 111 mapas y 166 páginas manuscritas, organizadas de manera similar a los derroteros americanos, o sea, de norte a sur, desde California hasta Tierra del Fuego⁶⁷.

La obra de Ringrose rápidamente reveló un valor que iba más allá de lo náutico, siendo copiado en, al menos, catorce ocasiones por el cartógrafo William Hack⁶⁸. Estas copias, tituladas *Atlas of the Great South Sea of America*, se distinguían por su suntuosa decoración, con detalles en oro y elaboradas portadas. Auspiciado por Christopher Monk, segundo duque de Albemarle, y por John Lord Somers, canciller de Inglaterra, Hack dedicó algunas de sus copias a las personalidades más influyentes de la época, entre ellas el rey Carlos II y el duque de York -futuro Jacobo II-, a quienes ofreció ejemplares en 1684 y 1685, respectivamente. Además, tanto Monk como Somers estaban involucrados en actividades coloniales. Monk fue gobernador de Jamaica entre 1687 y 1688, mientras que Somers, en calidad de canciller, advirtió la preocupación de las

66 Pinzón, "Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa", p. 5. Para otros ejemplos de derroteros producidos por ingleses, véase: Ortiz Sotelo, Jorge. *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703-1704*. Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988. Del mismo autor, "La expedición de William Dampier y un derrotero inglés en Perú". Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (eds.). *El Mar del Sur en la historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Viña del Mar, Universidad Adolfo Ibáñez, 2014, pp. 217-238; Moreno, Rodrigo y Ortiz Sotelo, Jorge. *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVIII*. Santiago, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2018; Pinzón, 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, N°1, 2011, pp. 74-101.

67 El término "Waggoner" provenía del cartógrafo neerlandés Lucas Janszoon Wagghenaer (c. 1533-1606), autor del famoso *De Spieghel der Zeevaerdert*, el primer atlas náutico impreso de la historia y un hito en el desarrollo de la cartografía de la época moderna.

68 Para una lista de los atlas de Hack con sus respectivas dedicatorias, véase: Adams, Thomas R. "William Hack's Manuscript Atlases of the Great South Sea of America". *Annual Report for 1965-1966*. Providence, John Carter Brown Library, 1967, pp. 45-52.

potencias europeas por el control del asiento⁶⁹. Su participación en el encargo de estos mapas, el perfil de sus destinatarios -un monarca en ejercicio y otro por serlo-, el elevado número de copias producidas en corto lapso y su costosa factura, revelan aspectos clave sobre el público en el que circulaban estos artefactos: un mundo compuesto por políticos y administradores coloniales que concebían la cartografía como un repositorio de información geopolítica, a la vez que un objeto artístico y de lujo.

Tanto en el *South Sea Waggoner* de Ringrose como en el *Atlas* de Hack, la representación del maritorio magallánico interoceánico ocupa un folio completo, que lo distingue como una unidad geográfica en sí misma (Imagen N°1 y N°2). En ambos mapas, Tierra del Fuego se encuentra al centro, con el estrecho de Magallanes por el norte y el cabo de Hornos por el sur. Mientras que, en el mapa de la isla de Chiloé, límite septentrional de la Patagonia Occidental, o Lima, capital virreinal, hay signos de actividad social y económica, indicados a partir de dibujos de casas, iglesias y fortificaciones, la representación de Tierra del Fuego muestra un territorio vacío, compuesto únicamente por montañas e islas circundantes. Este contraste visual contribuía a reforzar las nociones modernas sobre la jerarquía espacial en la América hispana, en la que ciertos puntos se entendían como centros articuladores de poder político y económico, mientras que otros quedaban definidos como márgenes inhóspitos y sin valor aparente. La ausencia de huellas humanas en Tierra del Fuego no solo sugería un vacío poblacional, sino que lo construía cartográficamente como una periferia extrema, en oposición a los espacios representados con signos de orden, sociabilidad e institucionalidad imperial.

Al comparar los mapas de Ringrose y Hack, las diferencias saltan a la vista. Por ejemplo, Ringrose incluye los topónimos en español, como lo hacía seguramente el derrotero original, mientras que, Hack los traduce al inglés. En algunos casos, esta decisión no tiene mayor impacto, pero en otros denota un ambicioso sentido de poder mediante la apropiación simbólica de territorios pertenecientes al Imperio español. Un ejemplo revelador de esta práctica se encuentra en la versión del *Atlas* que Hack dedicó al duque de Albemarle, donde renombró las islas de los Estados -un hito establecido por la cartografía neerlandesa desde el siglo XVII- como *Albemarle Isle*, en honor a su mecenas. Este nuevo topónimo figura también en la portada del *Atlas*, donde se lee: "A Waggoner of the South Sea. From Acapulco

69 Ward, Estelle Frances. *Christopher Monk, Duke of Albemarle*. Londres, John Murray, Albemarle Street, W. 1915, pp. 281-290; Handley, Stuart. "Somers, John, Baron Somers (1651-1716), lawyer and politician". *Oxford Dictionary of National Biography [online]* 2004. <https://www.oxforddnb.com/view/10.1093/ref:odnb/9780198614128.001.0001/odnb-9780198614128-e-26002>.

to Albemarle.” Mientras que nombres como “Straits of Magellan” y “Straights of Le Maire” se alinean con la nomenclatura cartográfica estandarizada de la época, *Albemarle Isle* constituye una invención personal de Hack. Este gesto atribuía al duque de Albemarle, y por extensión a Inglaterra, un falso sentido de posesión sobre el rincón más austral de América que, a su vez, reflejaba un intento simbólico por redefinir y reclamar espacios estratégicos dentro del imaginario geográfico inglés.

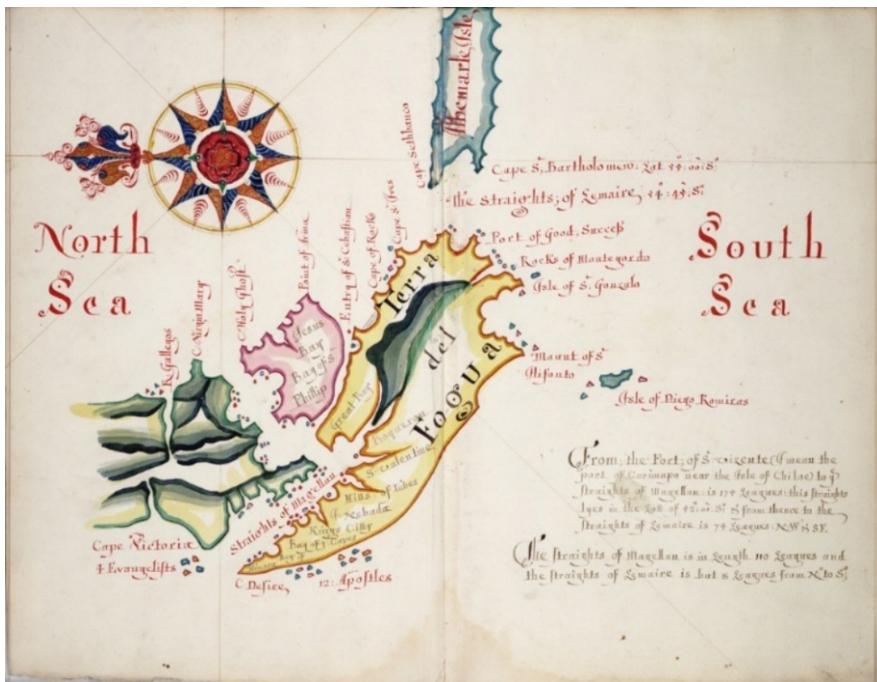
Imagen N°1. Mapa del bucanero Basil Ringrose de Tierra del Fuego



Ringrose, Basil. Map of the Strait of Magellan and Tierra del Fuego. "The South Sea Waggoner. Shewing the making & bearing of all the coast from California to the Streights of Le Maire, done from the Spanish Original by Basil Ringrose." The South Sea Waggoner. Londres, ca.1682. National Maritime Museum, Londres. Object ID: P/32.

https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgb_object-492506

Imagen N°2. Mapa de William Hack de Tierra del Fuego



Hack, William. *Tierra del Fuego and the Strait of Magellan. Atlas of the Great South Sea of America*, Londres, 1685. National Maritime Museum, Londres. Object ID: P/33(147).
<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmrgc-object-492507>

La flexibilidad de la toponimia magallánica en el *Atlas* de Hack refuerza su carácter comercial, sobre todo si se lo compara con la obra de Ringrose. Mientras que este último respondía más directamente a una lógica práctica de navegación, el *Atlas* adaptaba y reconfiguraba los nombres de lugares para hacerlos más atractivos a un público no necesariamente formado en la práctica marítima. Ahora bien, no todos los topónimos eran fáciles de modificar. Mientras que nombres como "Acapulco", "Lima" o "Potosí" permanecían inalterables debido a su centralidad y constante presencia en el imaginario europeo de América, otras regiones menos transitadas y, por ende, más relegadas, como las islas cercanas al cruce austral, eran mucho más susceptibles a cambios. Esto demuestra que la toponimia no era un sistema fijo e inmutable, sino una construcción flexible que podía ajustarse a los intereses y preconcepciones

de quienes creaban o financiaban los mapas⁷⁰. En nuestro caso, que un reflejo fiel del mundo se trataba de modelar sobre el papel una geografía acorde con las ambiciones comerciales y estratégicas de sus patrocinadores. Desde este punto de vista, una pequeña isla en el confín meridional de América marcaba el inicio de lo que ya comenzaba a imaginarse como una expansión comercial por el Mar del Sur.

Otra diferencia notoria entre los dos documentos es el dibujo de Tierra del Fuego. En su *Atlas*, Hack representa la isla en un tamaño más pequeño y centrado, dejando espacio en los márgenes para elementos decorativos e informativos, como la rosa de los vientos y la leyenda. En contraste, el mapa de Ringrose, pese a contener menos información, parece abarrotado. Hack destaca por su escritura meticulosa, alineando los topónimos de forma vertical, horizontal o adaptada a la orientación del mapa, mientras que Ringrose los distribuye sin un orden claro. El resultado es un mapa visualmente más claro y ordenado. A su vez, Hack empleó colores como verde, amarillo, rojo, negro y azul para diferenciar las características geográficas de un mismo espacio. Por ejemplo, en el mapa de Tierra del Fuego los diferentes tonos de verde indican la altura de colinas y montañas, mientras que el rojo y el amarillo diferencian las tierras al norte del Estrecho de Magallanes de la Tierra del Fuego. La decoración es otra diferencia evidente. La caligrafía de Hack es tanto cuidada como ornamental, y la rosa de los vientos, dibujada con un diseño intrincado y decorada con oro, refleja un signo de extravagancia. El estilo audaz y colorido de Hack, junto con los materiales sofisticados que empleó, lo separan rápidamente de la obra de Ringrose.

Este resultado no fue azaroso, sino fruto de decisiones deliberadas vinculadas a un estilo en particular. Hack pertenecía a lo que los historiadores han llamado la “escuela del Támesis”, un movimiento cartográfico ocurrido entre 1590 y 1720 a orillas del río homónimo⁷¹. Más que una escuela formal, fue una tradición estilística que, inspirado por las cartas portulanas italianas y portuguesas, fue configurando un estilo cartográfico propio mediante relaciones maestro-aprendiz, que terminaría por distinguir la producción inglesa del resto de Europa⁷². Entre sus exponentes más conocidos, se encuentran John Thorn-

70 Harley, John B. “Deconstructing the Map”, *Cartographica*, Vol. 26, N°2, 1989, pp. 1-20; Lois, Carla. *Terrae Incognitae. Modos de pensar y mapear geografías desconocidas*. Buenos Aires, EUDEBA 2018, pp. 10-35; Edney, Matthew. *Cartography: The Ideal and Its History*. Chicago y Londres, University of Chicago Press, 2019, pp. 1-8.

71 Maeer, “The Cartography of Commerce”.

72 Los primeros en notar la consistencia estilística de estos mapas fueron: García-Camarero, Ernesto. *La Escuela Cartográfica Inglesa 'At the Sign of the Platt'*. Vol. 1. Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, Serie B. N°399, 1959; Taylor, Eva Germaine Rimington. *The Mathematical Practitioners of Tudor & Stuart England*. Cambridge, For the Institute of Navigation at the University Press, 1954.

ton y John Seller, quienes también se dedicarían a la cartografía impresa. A diferencia de la Casa de India, la Casa de Contratación, la Compañía de las Indias Orientales o la Royal Society, la escuela del Támesis nunca fue una institución formalmente establecida. De hecho, se desarrolló dentro de otro espacio cuya conexión con la cartografía no es del todo evidente: la *Drapers' Company*, una de las más grandes y antiguas asociaciones gremiales de Londres⁷³.

Aunque en sus orígenes las compañías gremiales eran espacios definidos casi exclusivamente por el oficio que representaban -en este caso, el comercio traper-, la expansión de la economía mercantil provocó el declive del sistema de monopolio artesanal, debilitando su estructura rígida y abriéndolas a nuevas prácticas, como la cartografía⁷⁴. Esta apertura no solo diversificó las actividades dentro de las casas gremiales, sino que también amplió sus redes de influencia, permitiendo que mecenas y patrocinadores encargaran trabajos especializados. En este sentido, desde finales del siglo XVI que la *Drapers' Company* venía desarrollando vínculos con el mundo de las exploraciones con el fin de familiarizarse con posibles nuevos mercados⁷⁵.

En este sentido, la obra de Hack resulta representativa de estas transformaciones económicas y culturales. Primero, se ajusta a un estilo definido y reconocible, fruto de la disciplina impuesta por el sistema de aprendizaje gremial, que aseguraba continuidad y coherencia en la producción cartográfica. Al mismo tiempo, Hack revela una marcada orientación comercial, al adecuar tanto los recursos estilísticos como topónimos a los intereses específicos del patrocinante y del destinatario del *Atlas*. Por último, en su obra convergen desde el bucanero Ringrose que capture el mapa en el Mar del Sur hasta el rey Carlos II y el futuro rey Jacobo II, pasando por Monk y Somers.

Que las primeras representaciones inglesas del maritorio magallánico interoceánico surgieran en un entorno como la escuela del Támesis es valioso de estudiar, pues muestra que tanto estos mapas como el desarrollo de la carto-

73 Smith, "Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth century London" pp. 53-56; Campbell, "The Drapers' Company and its school of Seventeenth century chart-makers".

74 Berlin, Michael. "Guilds in Decline? London Livery Companies and the Rise of a Liberal Economy, 1600-1800". Epstein, S. R. y Prak, Maarten. *Guilds, Innovation and the European Economy, 1400-1800*. Cambridge, Cambridge University Press, 2008, pp. 316-342

75 Desde el siglo XVI que los traperos participaron en viajes a través del Atlántico, Rusia y África Occidental, familiarizándose con nuevos lugares y posibles mercados. James Walsh y John Daniell, señalados por Smith y Campbell como parte de la escuela del Támesis, navegaron dos veces a Guinea entre 1588 y 1591. Véase Towns, Lydia. "Merchants, Monarchs, and Sixteenth-century Atlantic Exploration: New Insight into Henry VIII's Planned Voyage of 1521". *Terra Incognitae*, Vol. 52, N°2, 2020, pp. 214-228; Hair, P. E. H. "The Experience of Sixteenth-century English voyages to Guinea" *Mariner's Mirror*, Vol. 83, N°1, 1997, pp. 3-13; Johnson, Arthur Henry. *The History of the Worshipful Company of the Drapers of London*. Oxford, Clarendon Press, pp. 184-189.

grafía inglesa en general no fueron fruto de una estrategia institucionalizada ni de un plan deliberado. Por el contrario, respondieron al ingenio y la capacidad de adaptación de artesanos que supieron aprovechar las oportunidades que ofrecía un creciente mercado de compradores y patrocinadores interesados en acceder a información geográfica útil para el comercio ultramarino, fortalecer sus aspiraciones políticas o poseer objetos lujosamente confeccionados. Bastante distinta sería la situación en los siglos XVIII y XIX, cuando, bajo la dirección la Royal Navy y la Royal Society, la producción cartográfica pasó a integrarse a un esfuerzo centralizado y sistemático al servicio del imperio⁷⁶. En este marco, los mapas dejaron de ser mercancías dependientes del gusto o del mecenazgo privado para convertirse en instrumentos científicos y administrativos, concebidos para medir, ordenar y gobernar el espacio imperial⁷⁷.

CARTOGRAFÍA IMPRESA

Hacia 1660, las relaciones maestro-aprendiz dentro de la escuela del Támesis se expandieron considerablemente, provocando de manera consiguiente un aumento en la producción cartográfica⁷⁸. Sin embargo, la mayoría de estos mapas no se enfocaban en la región austral de América. De hecho, las representaciones de Hack -el más prolífico de su escuela- sobre el maritorio magallánico son escasas en comparación con el resto de su obra, que se centra en el océano Índico, así como en el este y sur de Asia⁷⁹. Para observar cómo los ingleses mapearon el maritorio magallánico en el siglo XVII, hay que prestar atención a la producción impresa, pues mientras el sistema de maestro-aprendiz de la escuela del Támesis favorecía la consolidación de un estilo, otros hábiles grabadores impulsaron una próspera industria que aceleró la producción y circulación de mapas.

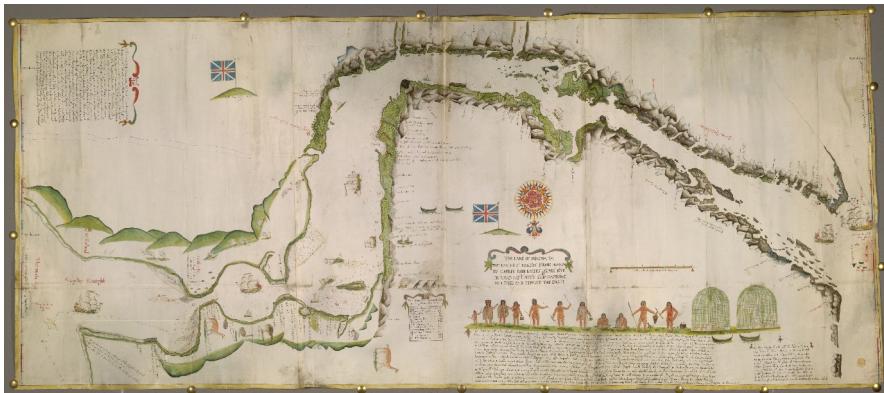
76 Parker, "The Ship, the Map, the Chart, and the Book"

77 Withers, Charles. "Enlightenment, Cartography and the" Edney, Matthew y Spondler Pedly, Mary. *The History of Cartography*, Vol. 4. Chicago, University of Chicago Press, 2020, 396-398; Edney, Matthew. "Reconsidering Enlightenment Geography and Map Making: Reconnaissance, Mapping, Archive" Livingstone, David N. y Withers, Charles W. J. *Geography and Enlightenment*. Chicago, University of Chicago Press, pp. 165-198, pp. 167-168.

78 Smith, "Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth Century London"

79 *Ibidem*, anexo 3.

Imagen N°3. Mapa de John Narborough del estrecho de Magallanes (1670)



Narborough, John. *The Land of Patagona, etc. The draught of Magellan Straits, drawn by Captain John Narbrough, anno 1670* © Copyright The British Library Board.
Maps K.Top 124.84.

Las representaciones impresas del maritorio magallánico fueron principalmente a partir del viaje de John Narborough, capitán de la Royal Navy, quien navegó las costas australes de Chile cruzando el estrecho de Magallanes de ida y de vuelta. Producto de la apremiante necesidad de recolectar información geográfica para posibles planes despertados por el Tratado de Madrid, su objetivo era realizar observaciones “lo más precisas posibles” del Estrecho⁸⁰. Narborough regresó a Inglaterra el 14 de junio de 1671, y a los pocos días de su retorno, mostró sus mapas y descripciones a destacados miembros de la corte, como Lord Digby, Earl de Bristol, Mathew Wren y al propio rey Carlos II. Sin embargo, sus observaciones no despertaron mayor interés en su tiempo, ya que su relato de navegación no se publicó hasta 1694, después de su muerte (Imagen N°3). Esta percepción contrasta con la de los historiadores Mateo Martinic y David Moore, quienes sostienen que la labor cartográfica de Narborough anticipó los mapas hidrográficos de los siglos XVIII y XIX⁸¹.

Sus cartas náuticas, en cambio, tuvieron mejor acogida. En 1673, John Thornton, miembro de la escuela del Támesis, imprimió el mapa de Narborough

80 Narborough, *The voyage of captain John Narbrough to the strait of Magellan and the South Sea in His Majesty's ship Sweepstakes, 1669-1671*, pp. 373-374, “take observations with as much accuracy as you can”.

81 Martinic y Moore, “Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671”, pp. 7-20.

(Imagen N°4)⁸². Sus mapas, dirigidos a una audiencia compuesta por comerciantes y oficiales navales, se distinguían por un estilo mixto entre la cartografía manuscrita e impresa, lo que le permitió distinguirse rápidamente de sus contemporáneos⁸³. Si Hack se dedicó casi exclusivamente a la cartografía manuscrita, Thornton combinó ambos formatos, distinguiéndose de la mayoría de los cartógrafos de la época⁸⁴.

En la representación de Thornton, se observan bastantes elementos incluidos por el autor original, como la ruta a través del Estrecho, las mediciones y puntos estratégicos de agua fresca, animales y abastecimiento. Sin embargo, un elemento notoriamente ausente en el mapa de Thornton es el dibujo de los indígenas en la sección inferior del mapa de Narborough. En su lugar, los habitantes del lugar son representados en la sección superior a partir de una mujer y un hombre que sujetan un lienzo que indica el título del mapa, el capitán del viaje y la autoría de Thornton. No contamos con razones concretas para explicar estas decisiones, pero es posible que dos factores hayan influido. Primero, la primacía del contenido náutico sobre el etnográfico en el contexto de la producción cartográfica. Cabe recordar que, hacia el siglo XVIII, la cartografía adquirió un carácter cada vez más instrumentalista, orientado a medir, ordenar y administrar el territorio, lo que pudo haber llevado a que lo náutico desplazara lo etnográfico como eje de representación⁸⁵. Segundo, las dificultades técnicas de trasladar un dibujo, por más rudimentario que fuera, a un medio reproducible. Como mencionamos anteriormente, la elaboración de estos mapas era una tarea compleja y costosa, lo que requería una estrategia cuidadosa en el uso de recursos y técnicas.

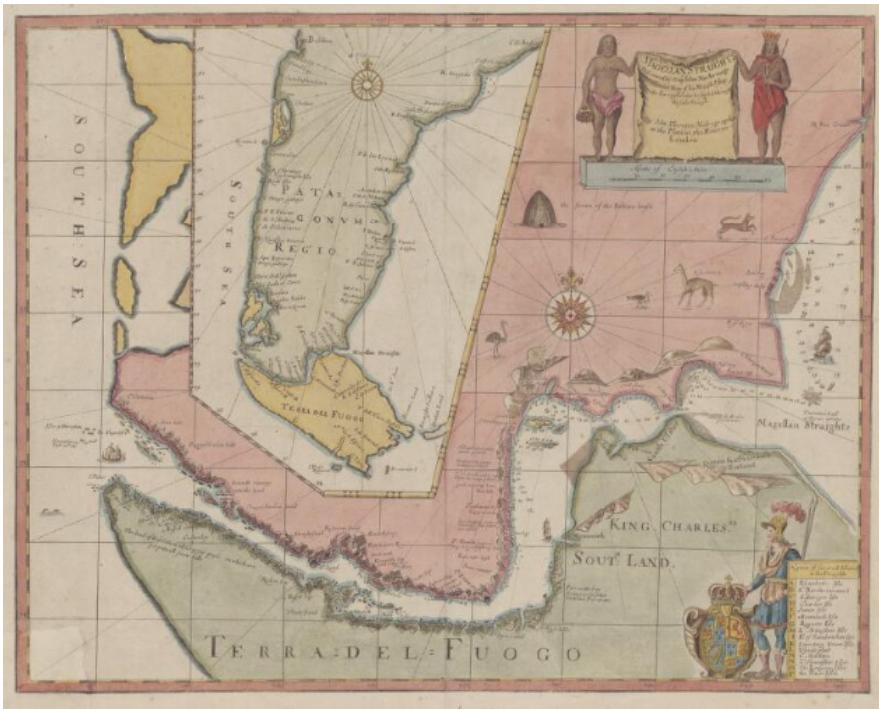
82 Entre sus conexiones más importantes estaba John Seller, autor del *Atlas Maritimus* (1675) y de *The English Pilot* (1671), donde Thornton participó en la impresión del tercer libro, publicado en 1703.

83 Parker, "The Savant and the Engineer", pp. 11. De la misma autora, "The Ship, the Map, the Chart, and the Book".

84 Smith, "Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth Century London", p. 79.

85 Edney. "Reconsidering Enlightenment Geography and Map Making", p. 168.

Imagen N°4. Mapa de John Thornton sobre el estrecho de Magallanes (1673)



Thornton, John. *A new mapp of Magellan Straights: discovered by Capt. John Narbrough (Commander then of His Majesties ship the Sweepstakes) as he sayled through the sade straights by John Thornton, hidrographer [i.e. hydrographer] at the Platt in the Minories, London. Sold by James Atkinson at Cherry-Garden-staires on Rotherhith wall, 1670?* <https://nla.gov.au/nla.obj-231178953/view>

El mapa de Thornton habría de ser popularizado más tarde en el siglo XVII, cuando la Royal Society publicó el diario de Narborough en *An Account of Several Late Voyages*, una colección de viajes al extremo sur y norte publicada en 1694 (Imagen N°5). La compilación y organización del volumen estuvo a cargo de John Ray y Hans Sloane, mientras que la impresión fue realizada por Samuel Smith y Benjamin Waldorf, impresores oficiales de la institución desde 1691⁸⁶. Desde su fundación, la Royal Society obtuvo autorización real para

⁸⁶ John Narborough et al. *An account of several late voyages & discoveries to the south and north towards the Straights of Magellan, the South Seas, the vast tracts of land beyond Hollandia Nova &c.: also towards Nova Zembla, Greenland or Spitsberg, Groynland or Engrondland, &c./ by Sir John Narborough, Captain Jasmen Tasman, Captain John Wood, and Frederick Marten of Hamburg; to which are annexed a large introduction and supplement, giving an account of other navigations to those regions of the globe, the whole illustrated with charts and figures.* London: Printed for Sam. Smith & Benj. Waldorf. Printers to the Royal Society at the Prince Arms in St. Paul's Churchyard, 1694. Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

nombrar impresores con el fin de publicar sus investigaciones. En la práctica, el cargo era ocupado principalmente por libreros y editores, quienes se encargaban de la impresión, siguiendo estrictamente las órdenes del consejo de la institución. Esto tendría un impacto profundo en la producción de literatura de viajes y de cartografía, pues permitió sistematizar y difundir relatos, observaciones y representaciones del mundo natural, integrándolos en un circuito impreso que amplificaba su alcance y legitimaba su valor científico⁸⁷.

La labor de estos libreros solo implicaba la publicación y distribución de las obras, sino también garantizar la precisión de las ediciones, el control del número de copias, la calidad del papel, la selección de los caracteres tipográficos y la incorporación de ilustraciones conforme a los estándares de la Royal Society⁸⁸. Similar a la confección del *Atlas* de Hack, incluir el mapa de Narborough impreso por Thornton en el volumen de la Royal Society estaba sujeto a los intereses de los distintos actores que convergían en él, desde los compiladores del volumen, Ray y Sloan, hasta el potencial lector, pasando por los impresores, Smith y Waldorf, y el propio consejo de la institución.

El mapa publicado por la Royal Society constituye un buen ejemplo del modo en que la institución transformaba materiales de viaje en objetos impresos de mayor autoridad. Mientras que Thornton aún conservaba algunos de los dibujos de los indígenas, animales y chozas, la versión impresa por Smith y Walford redujo el contenido visual a mediciones y sondeos. Es posible que el duro comentario de Pepys sobre la cartografía de Narborough haya influido en la decisión de la Royal Society, impulsándola a optar por una presentación más ordenada y estilísticamente depurada. Irónicamente, la única ilustración presente en esta versión es una elaborada dedicatoria al propio Pepys.

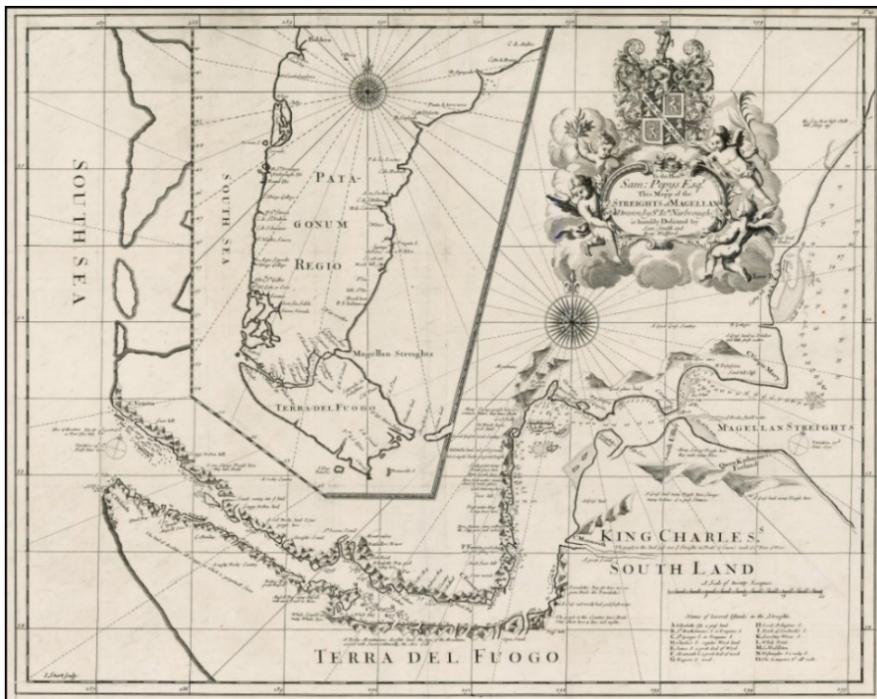
Una segunda versión de *An Account of Several Late Voyages*, de 1711, incluye el mapa del viaje de Narborough, pero ahora con una dedicatoria a Robert Harley, primer Earl de Oxford y Earl de Mortimer. La dedicatoria a Harley en esta fecha en particular no es casualidad. El 11 de mayo de ese mismo año, bajo el impulso de Harley, se fundó la Compañía del Mar del Sur, una empresa comercial concebida para gestionar y saldar la deuda adquirida durante la Guerra de Sucesión Española (1703-1713). Para promover la inversión en la compañía, Harley encargó al cartógrafo y geógrafo Herman Moll la elaboración de un tratado geográfico de la región en que operaría la compañía. Para 1711, Moll

87 Carey, Daniel. "Compiling Nature's History: Travellers and Travel Narratives in the Early Royal Society". *Annals of Science*, Vol. 54, 1997, pp. 269-292.

88 Rivington, Charles. "Early printers to the Royal Society 1663-1708". *Notes and Records of the Royal Society of London*, Vol. 39, N°1, 1984, pp. 1-27, p. 3.

ya era un célebre creador de mapas, con múltiples vínculos con el mundo comercial, intelectual, de las exploraciones y de la producción de libros⁸⁹. Entre sus contactos, se encontraban Cowley y Dampier, de quienes consiguió valiosa información sobre historia natural, navegación y comercio, que luego incorporó a sus obras⁹⁰.

Imagen N°5. Mapa del estrecho de Magallanes por John Thornton
impreso para la Royal Society



Thornton, John. To the Honble. Sam: Pepys Esqr. This Mapp of the Streights of Magellan
Drawn by Sr. Ion. Narbrough is humbly Dedicated by Sam Smith and Benj: Wallford.
An account of several late voyages & discoveries to the south and north. Londres,
Printed for Sam. Smith & Benj. Waldorf. Printers to the Royal Society at the Prince Arms
in St. Paul's Churchyard, 1694, xxxvii-xxxviii.

https://www.raremaps.com/gallery/detail/23297/To_the_Honble_Sam_%20Pepys_Esqr_%20This_Mapp_of_the_Streights_of_Magellan/Narborough.html

-
- 89 Koyoumjian, Phillip. "Herman Moll and the London Map Trade, 1678-1732." *Imago Mundi*, Vol. 70, N°2, pp. 252-253; Reinhartz, Dennis. *The Cartographer and the Literati: Herman Moll and his intellectual circle*. Nueva York, Edwin Mellen Press, 1997, p. 73
- 90 Entre ellas se encuentran *A New Voyage Around the World* (1697) y *A Voyage Round the World* (1707), ambas de Dampier; *Voyage Round the Globe* (1699) de Cowley, incluida en la *Collection of Original Voyages*, editada por Hack; así como sus propios tratados geográficos, *A New System of Geography* (1701) y *The World Described* (1715).

La participación de Moll en mapas que representaban circunnavegaciones lo familiarizó con la vastedad del mundo y las posibilidades que existían en lugares menos conocidos por Inglaterra. Así, en 1711, Moll publicó *A New & Exact Map of the Coast, Countries and Islands within the Limits of the South Sea Company* (Imagen N°6), quizás el mapa más emblemático de toda su producción⁹¹. En él se representaba a la América española desde baja California y el norte de Nueva España hasta el cabo de Hornos. En el confín austral de América, Moll trazó tanto la ruta seguida por Narborough, quien atravesó el Estrecho de Magallanes, como la de Dampier, que bordeó el Cabo de Hornos. Esto fue acompañado de un recuadro específico del Estrecho, lo que podría reflejar una preferencia por esta vía o, alternativamente, una mayor disponibilidad de información cartográfica al respecto. No obstante, la inclusión simultánea de ambos trayectos sugiere que la cartografía británica consideraba viables ambas opciones, y que la posibilidad de elegir entre ellas era un factor estratégico fundamental para asegurar el acceso al Pacífico⁹².

Doce recuadros dispuestos en los márgenes del mapa destacan puntos clave de reabastecimiento para las navegaciones, especialmente en el contexto del cruce austral. Entre ellos, adquieren particular relevancia Chiloé y Valdivia, representados en las esquinas superiores izquierda y derecha, respectivamente. Aunque geográficamente lejanos de los cruces australes, estos espacios eran conocidos entre ingleses como lugares fundamentales para la recalada y el aprovisionamiento tras el exigente paso por el sur. En contraste, las islas Pepys -ubicadas en la esquina inferior derecha del mapa, en el Atlántico- eran una invención cartográfica originada en la navegación de Cowley, pero aun así fueron integradas en un sistema insular destinado a apoyar y facilitar la difícil travesía hacia el Pacífico⁹³. Su inclusión evidencia cómo la cartografía de Moll articulaba territorios reales y ficticios en un entramado logístico destinado a sostener la circulación en el extremo sur del continente.

91 El mapa formaba parte de *A view of the coasts, countries, & Islands within the limits of the South Sea Company containing and account of the discoveries, settlements, progress and present state*, un libro que ofrecía una visión panorámica de la historia y geografía del Mar del Sur.

92 Parker, Katherine. "Magellan's Straits or Round the Horn?: The British Discourse on Passing from Atlantic to Pacific, 1670-1770". *The Globe*, N°1, 2023, pp. 1-9. <https://search.informit.org/doi/10.3316/informit.093637959789897>.

93 Parker, "Pepys Island as a Pacific stepping stone".

Imagen N°6. Mapa de los límites de la Compañía del Mar del Sur



Moll, Herman. *A New & Exact Map of the Coast, Countries and Islands within ye Limits of ye South Sea Company. A view of the coasts, countries and islands within the limits of the South-Sea-Company.* Londres, Printed for J. Morphew near Stationers Hall, 1711.

Estos recuadros dialogaban con otros que destacaban espacios igualmente estratégicos para las actividades en el Mar del Sur, como Acapulco, clave en la conexión con Manila, o Darién, punto de articulación terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico. Así, el mapa de Moll no solo delineaba los límites marinos de la Compañía, sino que proyectaba un sistema de conexiones globales que enlazaba Inglaterra con el Orinoco, ofrecía múltiples posibilidades de cruce interoceánico, y destacaba territorios que podían funcionar como apoyo logístico o como enlaces entre regiones distantes. Al subrayar estos lugares, el mapa actuaba como una herramienta visual de proyección imperial, orientada a promover la empresa británica en ultramar y a reforzar la idea de que el dominio marítimo y comercial del imperio podía alcanzar, e incluso consolidarse, en las costas del Pacífico⁹⁴.

Tanto el mapa del estrecho de Magallanes impreso por la Royal Society a fines del siglo XVII como el mapa promovido por la Compañía del Mar del Sur en las primeras décadas del XVIII compartían un mismo rasgo: no estaban concebidos principalmente para marineros o pilotos, sino para un público compuesto por intelectuales, comerciantes y proyectistas. En ambos casos, los mapas funcionaban más allá de su valor práctico, perfilando el Pacífico como un escenario de oportunidades comerciales, científicas y políticas, disponible para ser imaginado, reclamado y explotado por los intereses británicos.

CONCLUSIONES

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, el maritorio magallánico comenzó a adquirir una presencia cada vez más visible en la cartografía náutica inglesa. Este interés respondió tanto a la necesidad de producir mapas de manufactura propia sobre regiones aún no cartografiadas por ingleses como al renovado valor estratégico del extremo austral en un contexto de redefinición imperial. Impulsado por la apertura parcial del monopolio comercial español, las negociaciones del Tratado de Madrid y las incursiones bucaneras en el Pacífico, el Mar del Sur despertó un interés creciente entre comerciantes, proyectistas y miembros del gobierno. En este marco, los pasos interoceánicos dejaron de ser concebidos como meras periferias para asumir un papel más central. No se trataba de territorios productivos ni de centros de poder, como las posesiones

⁹⁴ Souto Mantecón, Matilde, "Mapas, imperios y comercio: Herman Moll y el caso inglés en la América española". Souto Mantecón, Matilde y Salmerón Castro, Alicia (eds). *Hacia una historia global e interconectada: fuentes y temas para la enseñanza (siglos XVI-XIX)*. Ciudad de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de México, 2017, pp. 118-144.

del Caribe y de Norteamérica, sino de espacios funcionales: medios necesarios para alcanzar fines más amplios vinculados al comercio transpacífico y a la expansión marítima inglesa en el ámbito americano.

Para llenar el vacío cartográfico, Inglaterra recurrió tanto a la producción propia como a la apropiación de mapas ajenos. El *South Sea Waggoner* de Basil Ringrose es un ejemplo paradigmático de esta práctica, pues fue copiado a partir de un derrotero sustraído de un barco español. Dada la urgencia por disponer de la información que contenía, la copia del documento fue realizada de inmediato, asegurando así su rápida circulación entre los navegantes ingleses. Además, espacios como la escuela del Támesis desempeñaron un papel central en la creación y difusión del conocimiento geográfico sobre América. Su desarrollo dentro de un entorno gremial como la *Drapers' Company* favoreció enormemente la producción cartográfica. Al estar estrechamente vinculada al mundo de las exploraciones y contar con redes de trabajo consolidadas mediante la relación maestro-aprendiz, la cartografía inglesa adquirió un perfil distintivo dentro de un mercado sumamente extenso y competitivo. Estas redes, además, se beneficiaban del patrocinio de influyentes comerciantes que, ya fuera por necesidades náuticas o por prestigio, encargaban mapas a los cartógrafos de la escuela. Un caso ilustrativo es el *Atlas* de William Hack, cuya manipulación toponímica demuestra que los mapas no solo documentaban territorios, sino que también operaban como herramientas de apropiación simbólica sobre espacios que, aunque solo de manera nominal, seguían bajo dominio español.

A pesar del auge de la cartografía manuscrita, el maritorio magallánico nunca alcanzó la misma representación que otras regiones americanas, como el Caribe o las colonias de Norteamérica, ni que la vasta cuenca del Pacífico con sus conexiones hacia Asia y el Índico. Para encontrar representaciones más detalladas del extremo austral, es necesario recurrir a la cartografía impresa. Uno de los mapas más influyentes en este contexto fue el de John Narborough, impreso por John Thornton en 1673 y posteriormente reproducido por la Royal Society en 1694 y 1711. Se evidencian una serie de diferencias entre el mapa manuscrito original y sus versiones impresas. Estos cambios apuntan a una representación náutica del territorio, en el sentido que retiene mediciones y sondeos para prescindir de la información etnográfica y natural que contenía el mapa original. Más que una representación del territorio en sí mismo, la cartografía del maritorio austral se enfocó en su papel como espacio de conectividad interoceánica. Esto se hace evidente en el mapa de Herman Moll de 1711 para la Compañía del Mar del Sur, donde tanto el cabo de Hornos como el estrecho de Magallanes aparecen como nodos clave dentro de una red de rutas que articulaban el comercio y la navegación global.

En conjunto, este corpus cartográfico revela un momento de transición en la mirada británica hacia el extremo austral. A través de manuscritos e impresos, la región magallánica comenzó a ser comprendida no solo como un límite geográfico, sino como un punto de articulación dentro de la proyección marítima inglesa. En este sentido, el estudio de los inicios de la cartografía magallánica permite entender los primeros pasos en la reconfiguración de la proyección oceánica británica. A medida que Inglaterra expandía su conocimiento sobre la región meridional de América y desarrollaba su propia cartografía, sentaba las bases para una renovada presencia ultramarina. Este proceso fue fundamental para la consolidación del dominio británico en los mares, anticipando la gran expansión colonial y comercial que marcaría el imperio y la historia global del siglo XVIII.

Estudiar la cartografía náutica del maritorio magallánico interoceánico permite comprender cómo este espacio fue incorporado -conceptual y materialmente- al imaginario cartográfico inglés. Este enfoque revela la interacción entre las prácticas locales de representación y las dinámicas imperiales de producción de conocimiento geográfico. Con ello, el artículo ofrece una contribución historiográfica que integra la escala regional del maritorio magallánico en los procesos más amplios de expansión, circulación y transformación de la cartografía inglesa en la Edad Moderna.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes cartográficas

Hack, William. Tierra del Fuego and the Strait of Magellan. *Atlas of the Great South Sea of America*, Londres, 1685. National Maritime Museum, Londres. Object ID: P/33(147). <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmhc-object-492507>

Moll, Herman. A new & exact map of the coast, countries and islands within the limits of the South Sea Company. *A view of the coasts, countries and islands within the limits of the South-Sea-Company*. Londres, Printed for J. Morphew near Stationers Hall, 1711.

Narborough, John. The land of Patagona, etc. The draught of Magellan Straits, drawen by Captain John Narbrough, anno 1670. © Copyright The British Library Board. Maps K.Top 124.84.

Ringrose, Basil. Map of the Strait of Magellan and Tierra del Fuego. The South Sea Waggoner. shewing the making & bearing of all the coast from California to the Streights of Le Maire, done from the spanish original by Basil Ringrose. The South Sea Waggoner. Londres, ca. 1682. National Maritime Museum, London. Object ID: P/32. <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmhc-object-492506>

Thornton, John. A new mapp of Magellan Straights: discovered by Capt. John Narbrough (Commander then of His Majesties ship the Sweepstakes) as he sayled through the sade straights by John Thornton, hidrographer [i.e. hydrographer] at the Platt in the Minories. Londres, Sold by James Atkinson at Cherry-Garden-staires on Rotherhithe wall, 1670? <https://nla.gov.au/nla.obj-231178953/view>

Thornton, John. To the Honble. Sam: Pepys Esqr. This Mapp of the Streights of Magellan Drawn by Sr. Ion. Narbrough is humbly dedicated by Sam Smith and Benj: Wallford. Narborough, John, et al. *An account of several late voyages & discoveries to the south and north*. Londres, Printed for Sam. Smith & Benj. Waldorf. Printers to the Royal Society at the Prince Arms in St. Paul's Churchyard, 1694. https://www.raremaps.com/gallery/detail/23297/To_the_Honble_Sam_%20Pepys_Esqr_%20This_Mapp_of_the_Streights_of_Magellan/Narborough.html

Fuentes escritas

Davenport, Frances Gardiner (ed.). "Treaty between Great Britain and Spain for the settlement of all disputes in America, SP 108/470". *European treaties bearing on the History of the United States and its dependencies (1650-1697)*. Vol. II. Washington, Carnegie Institution of Washington, 1917.

Narboroug, John, et. al. *An account of several late voyages & discoveries to the south and north towards the Streights of Magellan, the South Seas, the vast tracts of land beyond Hollandia Nova &c.: also towards Nova Zembla, Greenland or Spitsberg, Groyland or Engrondland, &c./ by Sir John Narborough, Captain Jasmen Tasman, Captain John Wood, and Frederick Marten of Hamburgh; to which are annexed a large introduction and supplement, giving an account of other navigations to those regions of the globe, the whole illustrated with charts and figures*. Londres, Printed for Sam. Smith & Benj. Waldorf. Printers to the Royal Society at the Prince Arms in St. Paul's Churchyard, 1694.

Pepys, Samuel y Tanner, Joseph Robson (ed.). *Samuel Pepys's Naval Minutes*. Londres, Printed for the Navy Records Society, 1926.

Bibliografía

Adams, Thomas R. "William Hack's manuscript atlases of the Great South Sea of America". *Annual Report for 1965-1966*. Providence, John Carter Brown Library, 1967, pp. 45-52.

- Alpers, Svetlana. "The mapping impulse in Dutch art." Woodward, David (ed.). *Art and cartography: six historical essays*. Chicago, Chicago University Press, 1987, pp. 51-96.
- Andrews, Kenneth. *Trade, plunder, and settlement: maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- Armitage, David. "The scottish vision of empire: intellectual origins of the Darien venture." Robertson, John (ed.). *A union for empire: political thought and the British Union of 1707*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 97-120.
- Berlin, Michael. "Guilds in decline? London livery companies and the rise of a liberal economy, 1600-1800" Epstein, Stephan R. y Prak, Maarten. *Guilds, innovation and the european economy, 1400-1800*. Cambridge, Cambridge University Press, 2008, pp. 316-342.
- Black, Jeanette. "Mapping the English colonies in North America: the beginnings" Thrower, Norman J. W. (ed.). *The Compleat Plattmaker*. Berkeley, Los Angeles y Londres, California University Press, 1978, pp. 101-126.
- Brenner, Robert. *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*. Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- Bradley, Peter. *Navegantes británicos*. Madrid, MAPFRE, 1992.
- Bradley, Peter. *The lure of Peru: maritime intrusion into the South Sea, 1598-1701*. Londres, Palgrave Macmillan Limited, 1989.
- Brückner, Martin (ed.). *Early American Cartographies*. Williamsburg, North Carolina University Press, 2011.
- Buisseret, David. *The Mapmaker's Quest: depicting new worlds in Renaissance Europe*. Oxford, Oxford University Press, 2003.
- Burocki, Alex; Eltis, David y Wheat, David. "Atlantic history and the slave trade to spanish America" *The American Historical Review*, Vol. 120, N°2, 2015, pp. 433-461.
- Campbell, Tony. "The Drapers' Company and its school of seventeenth century chart-makers" Wallis, Helen y Tyacke, Sarah (eds.). *My head is a map: essays & memoirs in honour of R.V. Tooley*. Londres, Francis Edwards and Carta Press, 1973, pp. 81-106.
- Channing, Carmen. "De Magallanes a Drake: producción de conocimiento sobre el estrecho de Magallanes en Inglaterra (1520-1550)" García Redondo, José María y Pajuelo Moreno, Vicente (eds.). *Toda la redondez de la Tierra*. Ciencia y experiencia de la primera circunnavegación. Barcelona, Ediciones Universidad de Barcelona, 2025, pp. 229-246.
- Coolie, Verner. "Copperplate printing" Woodward, David (ed.). *Five centuries of map printing*. Chicago, The University of Chicago Press, 1975, pp. 51-75.
- Crone, Gerald Roe y Skelton, Raleigh Ashlin. "English collections of voyages and travels, 1625-1846" Lynam, Edward (ed.). *Richard Hakluyt and his successors*. Londres, The Hakluyt Society, 1946, pp. 63-140.
- Davies, Surekha. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human: New Worlds, Maps and Monsters*. Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press, 2016.

- Dew, Benjamin. *Commerce, Finance and Statecraft Histories of England, 1600-1780*. Manchester, Manchester University Press, 2018.
- Edney, Matthew. *Cartography: the ideal and its history*. Chicago y Londres, University of Chicago Press, 2019.
- Edney, Matthew. "Reconsidering Enlightenment Geography and Map Making: Reconnaissance, mapping, archive". Livingstone, David N. y Withers, Charles W. J. (eds.). *Geography and enlightenment*. Chicago, University of Chicago Press, pp. 165-198.
- Elliott, John H. *Empires of the Atlantic World*. New Haven, Yale University Press, 2007.
- Escuela de Arquitectura UCV. *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica de Valparaíso*. Santiago, Impreso en los Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilena, Universidad Católica de Valparaíso, 1971.
- Field, Jacob F. *London, Londoners and the Great Fire of 1666. Disaster and Recovery*. Londres y Nueva York, Routledge Taylor & Francis, 2018.
- Gándara, Natalia. "Mapeando los pasos interoceánicos australes: la producción y circulación de conocimiento hidrográfico y cartográfico en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII". *Magallania*, Vol. 48, N° especial, 2020, pp. 167-188.
- García-Camarero, Ernesto. *La escuela cartográfica inglesa 'At the Signe of the Platt'*. Vol. 1. Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, Serie B, N°399, 1959.
- Guarda, Gabriel y Moreno, Rodrigo. *Monumenta Cartographica Chiloensis*. Santiago, Pehuén, 2010.
- Handley, Stuart. "Somers, John, Baron Somers (1651-1716), lawyer and politician". *Oxford Dictionary of National Biography* [online]2004. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/26002>.
- Hair, Paul E. "The Experience of sixteenth-century English Voyages to Guinea". *Mariner's Mirror*, Vol. 83, N°1, 1997, pp. 3-13.
- Harley, John B. y Andrews, John H. *The new nature of maps: essays in the History of Cartography*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002.
- Harley, John B. "Deconstructing the map". *Cartographica*, Vol. 26, N°2, 1989, pp. 1-20.
- Howse, Derek; Thrower, Norman J. W. y Bauer, Arnold (eds.). *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner: A sea atlas and sailing directions of the Pacific coast of the Americas, 1682*. Berkeley, University of California Press, 1992.
- Johnson, Arthur Henry. *The History of the Worshipful Company of the Drapers of London*. Oxford, Clarendon Press, 1914-1922.
- Joyce, Elliot L.E. *A new voyage and description of the Isthmus of America*. Oxford, The Hakluyt Society, 1933.
- Knighton, Charles. "Pepys, Samuel (1633-1703)". *Oxford Dictionary of National Biography* [online] 2004. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/21906>.

Koyoumjian, Phillip. "Herman Moll and the London map trade, 1678-1732". *Imago Mundi*, Vol. 70, N°2, 2018, pp. 252-253.

Lois, Carla. *Terrae Incognitae. Modos de pensar y mapear geografías desconocidas*. Buenos Aires, EUDEBA 2018.

Maeer, Alistair. "The cartography of commerce: The Thames School of Nautical Cartography and england's seventeenth century overseas expansion" Tesis de Doctorado, College of Liberal Arts, University of Texas at Arlington. Arlington, 2006.

Maeer, Alistair. "The Cartography of the Sea: Mapping England's 'Mastery of the Oceans'" Jowitt, Claire; Lambert, Craig y Mentz, Steve. *The Routledge Companion to Marine and Maritime Worlds, 1400-1800*. Londres y Nueva York, Routledge. Taylor & Francis Group, 2021, pp. 67-94.

Martínez, Carolina. "Patagonia en la Edad de Oro de la cartografía holandesa: una genealogía del *Gigantum Regio* (s. XVII)". *Magallania*, Vol. 48, N° especial, 2020, pp. 123-145.

Martinic, Mateo y Moore, David. "Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671. El mapa manuscrito de John Narborough". *Anales del Instituto de la Patagonia*, Vol. 13, 1982, pp. 7-20.

Martinic, Mateo. *Cartografía magallánica 1523-1945*. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.

Martinic, Mateo, *Historia de la Región Magallánica*. Tomo I. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2006.

Montañez-Sanabria, Elizabeth. "Dos mapas ingleses impresos de origen pirata: 'A Description of the South Sea & Coasts of America' (1684-1685) y 'The city of Lima where the vice Roy of Peru is Resident' (c. 1702-1707)". *Bulletin for Spanish and Portuguese Historical Studies*, Vol. 48, N°1, 2023, pp. 204-232.

Moreno, Rodrigo. "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 419-439.

Moreno, Rodrigo. "Magallanes entre los siglos XI al XVIII: cartografía hispana para un estrecho Incógnito". *Anales de Literatura Chilena*, Vol. 33, 2020, pp. 103-126.

Moreno, Rodrigo y Ortiz Sotelo, Jorge. *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVIII*. Santiago, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, 2018.

Ortiz Sotelo, Jorge. *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703-1704*. Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1988.

Ortiz Sotelo, Jorge. "La expedición de William Dampier y un derrotero inglés en Perú". Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (eds.). *El Mar del Sur en la Historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Viña del Mar, Universidad Adolfo Ibáñez, 2014, pp. 217-238.

Paredes, Rogelio. "Naturaleza colonial y experiencia bucanera. El conocimiento de América y los aventureros ingleses (1650-1700)". Gandini, María Julia; López Palermo, Malena; Martínez, Carolina y Paredes, Rogelio C. (eds.). *Dominio y reflexión. Viajes reales y viajes imaginarios en la Europa Moderna Temprana (siglos XV a XVIII)*. Buenos Aires, Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, 2011, pp. 103-126.

- Parker, Katherine. "The Savant and the Engineer: Exploration personnel in the Narbrough and Anson Voyage Accounts". *Terra Incognitae*, Vol. 49, N°1, 2017, pp. 6-20.
- Parker, Katherine. "Pepys Island as a Pacific stepping stone: The Struggle to capture islands on Early Modern Maps". *The British Journal for the History of Science*, Vol. 51, N°4, 2018, pp. 659-677.
- Parker, Katherine. "Magellan's Straits or Round the Horn?: The British Discourse on Passing from Atlantic to Pacific, 1670-1770". *The Globe*, N°1, 2023, pp. 1-9. <https://search.informit.org/doi/10.3316/informit.093637959789897>.
- Petto, Christine Marie. *Mapping and Charting in Early Modern England and France: Power, Patronage and Production*. Lanham, Lexington Books, 2015.
- Pimentel, Juan. *Testigos del Mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2003.
- Pinzón, Guadalupe. "Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)". *Investigaciones Geográficas*, N°95, 2018, pp. 1-15.
- Pinzón, 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, N°1, 2011, pp. 74-101.
- Prak, Maarten. *The Dutch Republic in the seventeenth century: A Golden Age*. Cambridge, Cambridge University Press, 2019 [2005].
- Rasterhoff, Claartje. "The Markets for Art, Books and Luxury Goods". Helmers, Helmer J. y Janssen, Geert H. (eds). *The Cambridge Companion to Dutch Golden Age*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018, pp. 249-267.
- Reinhartz, Dennis. *The Cartographer and the Literati: Herman Moll and his intellectual circle*. Nueva York, Edwin Mellen Press, 1997.
- Rivington, Charles. "Early printers to the Royal Society 1663-1708". *Notes and records of the Royal Society of London*, Vol. 39, N°1, 1984, pp. 1-27.
- Robinson, A. H. W. *Marine Cartography in Britain*. Leicester, Leicester University Press, 1962.
- Ruddock, Alwyn A. "The Trinity House at Deptford in the Sixteenth Century". *English Historical Review*, Vol. 65, 1950, pp. 458-476.
- Smith, Thomas R. "Manuscripts and Printed Sea Charts in Seventeenth Century London". Thrower, Norman J. W. (ed.). *The Compleat Plattmaker*. Berkeley, Los Ángeles y Londres, California University Press, 1978, pp. 45-100.
- Souto Mantecón, Matilde, "Mapas, imperios y comercio: Herman Moll y el caso inglés en la América española". Souto Mantecón, Matilde y Salmerón Castro, Alicia (eds.). *Hacia una historia global e interconectada: fuentes y temas para la enseñanza (siglos XVI-XIX)*. Ciudad de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de México, 2017, pp. 118-144.
- Sutton, Angela y Yingling, Charlton W. "Projections of Desire and Design in Early Modern Caribbean Maps". *The Historical Journal*, Vol. 63, N°4, 2020, pp. 789-810.
- Taylor, Eva Germaine Rimington. *The Mathematical Practitioners of Tudor & Stuart England*. Cambridge, For the Institute of Navigation at the University Press, 1954.

Towns, Lydia. "Merchants, Monarchs, and Sixteenth-Century Atlantic Exploration: New insight into Henry VIII's Planned Voyage of 1521". *Terra Incognitae*, Vol. 52, N°2, 2020, pp. 214-228.

Urbina Burgos, Rodolfo. *La periferia meridional india: Chiloé en el siglo XVI-II*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2012 [1983].

Urbina, Ximena. "Los 'papeles de Londres' y alertas sobre ingleses. Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII". *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, Vol. 48, N°2, 2018, pp. 235-264.

van Groesen, Michiel. *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590-1634)*. Vol. 2. Leiden, Brill, 2008.

Wallis, Helen. "Geography is better than Divinitie. Maps, globes and cartography in the days of Samuel Pepys". Thrower, Norman J. W (ed.). *The Compleat Plattmaker*. Berkeley, Los Ángeles y Londres, California University Press, 1978, pp. 1-44.

Ward, Estelle Frances. *Christopher Monk, Duke of Albemarle*. Londres, John Murray, Albemarle Street, W. 1915, pp. 281-290.

Weatherill, Lorna. *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain 1660-1760*. Londres, Routledge, 1988.

Williams, Glyndwr. *The Great South Sea. English voyages and encounters 1570-1750*. New Haven, Yale University Press, 2005.

Williams, Glyndwr. "The inexhaustible fountain of gold: English projects and ventures in the South Seas, 1670-1750". Williams, Glyndwr (ed). *Buccaneers, explorers and settlers. British enterprise and encounters in the Pacific, 1670-1800*. Londres y Nueva York, Routledge, 2005, pp. 27-52.

Withers, Charles. "Enlightenment, cartography and the". Edney, Matthew y Spondler Pedly, Mary. *The History of Cartography*, Vol. 4. Chicago, University of Chicago Press, 2020, pp. 396-398.

Woodward, David (ed.). *The History of Cartography*. Vol. 3. Chicago, University of Chicago Press, 2007.

Zahedieh, Nuala. "The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692". *The William and Mary Quarterly*, Vol. 43, N°4, 1986, pp. 570-593.

Zandvliet, Kees. *Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and their role in Dutch Overseas Expansion during the 16th and 17th centuries*. Ámsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998.

Recibido el 31 de marzo de 2025

Aceptado el 1 de agosto de 2025

Nueva versión: 1 de septiembre de 2025