

# Históricas Digital

Elizabeth Montañez Sanabria

“Corsarios y cartografía neerlandesa en la apertura del Mar del Sur, ca. 1590-1650”

p. 91-120

*Construcción de un espacio marítimo. El Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas 1521-1821*

Guadalupe Pinzón Ríos y Raquel E. Güereca Durán  
(coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

242 p.

Cuadros y mapas

(Historia Novohispana 117)

ISBN 978-607-30-7914-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html>



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



## CORSARIOS Y CARTOGRAFÍA NEERLANDESA EN LA APERTURA DEL MAR DEL SUR, CA. 1590-1650<sup>1</sup>

ELIZABETH MONTAÑEZ SANABRIA  
Austrian Academy of Sciences

En 1616, un grupo de prisioneros de la expedición neerlandesa de Joris van Spilbergen declaró ante los oidores de la Real Audiencia de Chile acerca del propósito de su viaje y su paso por el estrecho de Magallanes hacia el Mar del Sur. Con gran asombro, las autoridades virreinales afirmaron que “todos [ellos son] gente muy diestra, tanto que ninguno entendió que hubiesen pasado el estrecho [de Magallanes] ni vístolo, ni estas costas del Perú, y venían tan confiados como si toda su vida hubieran navegado y andaban por estas partes”<sup>2</sup>. El asombro por el exitoso cruce de Spilbergen y su tripulación a través del estrecho de Magallanes era de esperar, pues navegar a través de él era una tarea muy complicada aún para un piloto experimentado por la sinuosa geografía, las intensas mareas y los fuertes vientos que lo azotan. La compleja navegación por el estrecho de Magallanes hizo que el imperio hispánico no sólo dejase de lado este paso al Mar del Sur, usando en su lugar la ruta terrestre por el istmo de Panamá, sino que también confiara que su difícil navegación serviría de “candado” ante la posible llegada de enemigos europeos a su imperio ultramarino en el Mar del Sur.

Esta creencia se trastocó cuando en 1578 Francis Drake llegó a las costas del virreinato del Perú usando la ruta del estrecho, atacó el

<sup>1</sup> Esta investigación es resultado del programa de Apoyo a la Formación de Redes Internacionales para Investigadores en Etapa Inicial. REDI170635: “Información y cultura material en América bajo el gobierno de los Austrias, s. XVI-XVII” y del *Marie L. and William R. Hartland Fellowship* de la John Carter Brown Library.

<sup>2</sup> “Derrotero y declaraciones que hicieron en el Reyno de Chile (...) sobre el viaje que el año de 615 hizo por el estrecho a la Mar del Sur el holandés Jorge Esperuet en cuya armada pararon”, Archivo Naval de Madrid, Madrid (en adelante ANM), MSS 11.12; *British Library*, Ms. 17621, f. 136.

Callao —puerto de la capital virreinal— y se hizo de un rico botín en sus correrías en el virreinato peruano. Si bien esta incursión fue un punto de quiebre en la concepción de la defensa del virreinato, que condujo a la creación de la Armada de la Mar del Sur y al fallido intento de establecer dos ciudades en el estrecho de Magallanes, sólo dos de las seis excursiones corsarias inglesas al Mar del Sur que le siguieron a Drake en el contexto de la guerra anglo-española (1585-1604) lograron cruzar exitosamente.<sup>3</sup>

Este inconsistente éxito en atravesar el paso marítimo al Mar del Sur reafirmó entre las autoridades virreinales la confianza de que el estrecho de Magallanes sería una defensa natural ante posibles excursiones corsarias y piratas, tal como señaló en 1597 el virrey del Perú, Luis de Velasco: “toda la defensa de las Indias consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles”.<sup>4</sup> No obstante, durante la primera mitad del siglo XVII, los corsarios neerlandeses no sólo demostraron gran maestría en navegar por el estrecho de Magallanes, sino que también hallaron una nueva ruta a través del cabo de Hornos, y pusieron más de una vez en jaque al sistema de defensa del imperio en el virreinato del Perú.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Las dos excursiones que siguieron a Drake y cruzaron el estrecho de Magallanes fueron las de Thomas Cavendish, quien atacó y robó las costas de Guayaquil en 1587, y la de Richard Hawkins quien asaltó Valparaíso, pero cayó prisionero en las costas de Ecuador en 1594. Elizabeth Montañez Sanabria, “The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean”, *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, 2023 (DOI:<https://oxfordre.com/latinamericanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199366439.001.0001/acrefore-9780199366439-e-948>).

<sup>4</sup> Citado en Peter Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014, p. 26.

<sup>5</sup> Para las autoridades virreinales, pirata era todo extranjero, sobre todo protestante, que atacaba sus costas. Sin embargo, este término podía incluir otras categorías como corsario, quien contaba con patente de corso de sus monarquías o compañías comerciales. Éste fue el caso de las incursiones neerlandesas en el virreinato peruano. Si bien estas expediciones se organizaron a través de compañías comerciales, sus objetivos no eran meramente mercantiles ya que estaban preparadas para atacar posiciones españolas en ultramar por lo cual iban equipadas militarmente. Montañez Sanabria, “The Spanish Lake...”.

Este artículo analiza el papel fundamental que corsarios neerlandeses tuvieron como creadores de conocimiento cartográfico y náutico. Para ello, examinamos las estrategias que les permitieron dejar de ser dependientes del conocimiento de otras naciones —incluyendo la española, portuguesa e inglesa— para generar un corpus propio de gran calidad. Esto les permitió, en última instancia, abrir el Mar del Sur a través de la navegación por el estrecho de Magallanes, el paso marítimo más peligroso para acceder el Océano Pacífico, e incluso, descubriendo una nueva ruta por el Cabo de Hornos.

*Surcar por mares desconocidos. Las estrategias neerlandesas en pos del Mar del Sur*

Entre 1568 y 1648, las Provincias Unidas de los Países Bajos, o “provincias rebeldes” como la monarquía hispánica las llamaba, buscaron el reconocimiento de su independencia. La guerra de los Ochenta Años fue uno de los frentes militares más importantes, incluso una parte significativa de los ingresos de plata de las Indias se utilizó para financiarla. En ese contexto, y bajo la Unión Ibérica, Felipe II prohibió el comercio luso-neerlandés, y con ello el acceso de la naciente República Neerlandesa al mercado asiático por lo que se vio obligada a establecer su propio comercio de especies y productos con oriente.<sup>6</sup>

Mercaderes de las principales ciudades portuarias, especialmente de Holanda y Zelanda, crearon las primeras compañías comerciales neerlandesas con aprobación de los Estados Generales en la década de 1590.<sup>7</sup> Entre 1598 y 1602, año en que se crea la Compañía de Indias Orientales, se fundaron doce compañías y organizaron catorce expediciones a Asia utilizando la ruta al oriente vía

<sup>6</sup> Djoeko van Netten, “Mapping Travel Knowledge: The Use of Maps on the First Dutch Voyages to Asia”, en *Trading Companies and Travel Knowledge in the Early Modern World*, edición de Aske Laursen Brock, Guido van Meersbergen y Edmond Smith, Londres/Nueva York, Routledge, 2022, p. 25.

<sup>7</sup> Los Estados Generales de las Provincias Unidas era la asamblea que reunía a los delegados de las provincias de los Países Bajos y que tomaban las decisiones de defensa y política exterior de la república neerlandesa.



África, salvo las Compañías Magallánicas que enviaron dos expediciones hacia las Islas Molucas a través de la ruta occidental vía el estrecho de Magallanes.<sup>8</sup> La navegación por esta ruta respondía al interés de un grupo de mercaderes neerlandeses quienes, apoyados por los Estados Generales, enfocaron sus esfuerzos en el virreinato del Perú, conocido por la famosa mina de plata de Potosí, cuyas remesas a España financiaban la guerra de Flandes, así como por la exitosa excursión de Drake, que esperaban replicar.

En 1598, los Estados Generales junto con las Compañías Comerciales Magallánicas enviaron dos expediciones con el fin de abrir una ruta a través del Pacífico y, de ser posible, establecer bases permanentes en la región. La primera expedición, patrocinada por la Magellaanse of Rotterdamse Compagnie, estuvo a cargo de Jacques Mahu cuya flota parcialmente militarizada de cinco navíos y 800 hombres salió de Holanda en junio de 1598 con el objetivo de “hacer todo lo posible para hacer triunfar las armas de Holanda en el país de donde el Rey de España saca estos tesoros que ha empleado durante tantos años en la opresión de los Países Bajos”.<sup>9</sup> La segunda expedición, enviada por la Magellaanse Compagnie, compuesta de cuatro navíos y 248 hombres, partió de Holanda dos meses después de la de Mahu bajo el comando de Olivier van Noort con el propósito de navegar a través del estrecho de Magallanes al Mar del Sur, surcar las costas de Chile y Perú, comerciar en las Molucas y completar la primera circunnavegación neerlandesa.

Como la navegación por estos mares era completamente desconocida para los neerlandeses, recurrieron a varias estrategias que les permitieran conocer la travesía por el estrecho de Magallanes y el Mar del Sur que, a la larga, les permitió cimentar su posición como

<sup>8</sup> Estas eran la Magellaanse of Rotterdamse Compagnie, fundada por los mercaderes Pieter van der Haeghen y Johan van der Veken, y la Magellaanse Compagnie, con sede en Ámsterdam y patrocinada por Pieter van Beveren, Huyg Gerritsz van der Buys y Jan Bennink. Femme Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, De Walburg Pers, 2002, p. 20-21 y 46; José María Moreno Madrid y Henrique Leitão, *Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620*, Lisboa, By the Book, 2020, p. 73.

<sup>9</sup> James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, impreso por Luke Hansard, 1806, v. II, p. 191.

potencia marítima, así como principal productor cartográfico en la primera mitad del siglo XVII.<sup>10</sup> Las fuentes sobre las cuales los neerlandeses construyeron su conocimiento cartográfico y náutico del Mar del Sur son diversas: reportes y diarios de expediciones al Pacífico, el acceso a mapas y cartas náuticas ibéricas e inglesas, el empleo de pilotos extranjeros con experiencia en el paso por el estrecho, la captura de pilotos locales y, especialmente, la información de primera mano obtenida en sus incursiones que les permitía trazar nuevos mapas.

El acceso a relatos de viajes impresos fue fundamental, siendo el más importante la relación de Antonio Pigafetta, uno de los 18 sobrevivientes de la primera circunnavegación de Fernando de Magallanes y Sebastián Elcano entre 1519 y 1522. Su *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, publicado en Venecia en 1536, sirvió también de guía a Francis Drake en su navegación por el estrecho de Magallanes en 1578. Si bien los relatos publicados fueron importantes, la información más valiosa no era la que se encontraba disponible en forma impresa, si no la que se mantenía reservada en círculos muy reducidos.

Documentos de las exitosas incursiones de Drake y Cavendish en el Mar del Sur llegaron a las Provincias Unidas a través de agentes de la república. Ejemplo de ello es un dossier en torno al viaje de Cavendish que Richard Hakluyt vendió en 1595 al cónsul neerlandés en Londres, Emanuel van Meteren. Gracias a esta información, Meteren pudo publicar en Ámsterdam el diario de Cavendish en 1598 —dos años antes que en inglés— a través del impresor Cornelis Claesz.<sup>11</sup> Por su parte, Claesz contaba con otras fuentes de información a su disposición como la descripción del experimentado piloto

<sup>10</sup> Algunos pilotos neerlandeses estaban familiarizados con la navegación en el Atlántico al haber estado al servicio de ingleses, franceses, españoles y portugueses. Kees Zandvliet, *Mapping for money: Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries*, Amsterdam, Batavian Lion International 1998, p. 35.

<sup>11</sup> Günter Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (c. 1580–c. 1620)*, Leiden, Brill, Hes & De Graaf, 2017, p. 355. El diario se publica bajo el nombre de *Beschryvinge vande overtreffelijcke ende wijdt-vermaerde Zee-vaerdt vande Edelen Heer ende Messter Thomas Candish*.

y cartógrafo John Davis, quien navegó con Cavendish en su segundo (fallido) intento por llegar al Mar del Sur en 1592. Basado en la descripción de Davis, Claesz pudo trazar un mapa del estrecho de Magallanes que incluyó en su mapa mural de 1602.<sup>12</sup>

La cartografía neerlandesa, especialmente en su etapa inicial, dependió fuertemente de la producción cartográfica de Portugal y España. En ambos casos el conocimiento náutico y cartográfico estuvo institucionalizado por mandato de sus monarquías —en Portugal a través del *Casa da Índia* y en España por medio de la Casa de la Contratación— con el fin de resguardar los mapas y derroteros a las Indias.<sup>13</sup> En el caso particular de España, se buscó limitar el acceso a los derroteros y bitácoras controlando la divulgación de este conocimiento a través de las publicaciones impresas, cuyo contenido sea estratégicamente sensible.<sup>14</sup>

Es así como, según Alison Sandman, la corona española enfrentó el dilema de mantener una política de secretismo, que protegera la información estratégica de las monarquías enemigas y la importancia de llevar una política de propaganda, útil para exhibir su posesión territorial. Por ello, argumenta, se desarrollaron dos tipos de conocimiento: uno en manos de cosmógrafos, quienes plasaban información cartográfica acerca de la ubicación de lugares, y otro, a cargo de pilotos, quienes tenían la experiencia práctica de cómo llegar de un lugar a otro. Consecuentemente, la primera era una cartografía geográfica de latitudes y longitudes, útil para ser diseminada a través de la diplomacia; mientras que la segunda era

<sup>12</sup> Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography...*, p. 356.

<sup>13</sup> En cuanto a la producción del padrón real véanse Antonio Sánchez, *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico, 1508-1598*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013 y José María García Redondo, *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo*, Madrid, Doce Calles, 2018.

<sup>14</sup> Maria Portuondo, *Secret Science: Spanish Cosmography and the New World*, Chicago, The University of Chicago Press, 2009, p. 104. Para el caso portugués véanse Bailey W. Diffie, “Foreigners in Portugal and the ‘Policy of Silence’”, *Terrae Incognitae*, v. 1, n. 1, 1969, p. 23-34 y Francisco Contente Domingues “A política do sigilo e as navegações portuguesas no Atlântico”, *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, v. XLV, 1987, p. 189-220.

una cartografía para la navegación, con información empírica que se mantenía controlada.<sup>15</sup>

Esta medida del sigilo cartográfico respondería a una intencionalidad política de suprimir u ocultar conocimiento táctico en los mapas, especialmente cuando tiene fines militares, comerciales o estratégicos.<sup>16</sup> De hecho, esta política no era exclusiva de las monarquías ibéricas. Por ejemplo, tras el viaje de circunnavegación de Francis Drake, entre 1577 y 1580, los bocetos de los mapas, incluyendo el diario de Drake, se mantuvieron en secreto por orden expresa de la reina Isabel.<sup>17</sup> Incluso Drake ordenó que no se hicieran mapas o descripciones del viaje, veto que se mantuvo hasta 1588.<sup>18</sup> Sin embargo, un grabado publicado en Amberes en 1583 por Nicola van Sype, *La Herdike Enterprinse faict par le signeur Draeck*, parece ser una copia no autorizada hecha de los documentos originales mantenidos en secreto y contrabandeados fuera de Inglaterra.<sup>19</sup>

La política de sigilo ibérico no fue del todo exitosa en tanto el conocimiento cartográfico portugués y español circuló fácilmente a los Países Bajos. Por un lado, hubo un frecuente intercambio de conocimiento e información entre cartógrafos del norte de Europa y de la península ibérica.<sup>20</sup> Ejemplo de ello es la fluida correspondencia entre el cartógrafo portugués Luis Texeira y el neerlandés Abraham Ortelius, a quien influyó notablemente al publicar en su famoso atlas *Theatrum Orbis Terrarum* (1595) mapas diseñados por

<sup>15</sup> Alison Sandman, "Controlling Knowledge: Navigation, Cartography, and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic", en *Science and Empire in the Atlantic World, 1500-1800*, edición de Nicholas Dew y James Delbourgo, Nueva York, Routledge, 2007, p. 32-33.

<sup>16</sup> John Brian Harley, "Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe", *Imago Mundi*, v. XL, 1988, p. 57.

<sup>17</sup> Helen Wallis, "The Cartography of Drake's Voyage", en *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth*, edición de William Thrower, Berkeley, Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1984, p. 133-134.

<sup>18</sup> Harley, "Silences and Secrecy...", p. 61.

<sup>19</sup> Wallis, "The Cartography...", p. 141-143.

<sup>20</sup> Kees Zandvliet, "Mapping the Dutch World Overseas in the Seventeenth Century", en *The History of Cartography, v. III, part 2: Cartography in the European Renaissance*, edición de David Woodward, Chicago, Londres, University of Chicago Press, 2007, p. 1434.

Texeira.<sup>21</sup> No sólo ello, Plancius adquirió 25 mapas del cartógrafo portugués Bartolomeu Lasso, quien también había escrito en torno a las rutas y direcciones de navegación.

Por otro lado, el intento de controlar la circulación de esta información estratégica resultaba fallido en tanto cosmógrafos y pilotos entraban al servicio de monarquías rivales a la corona ibérica. Si bien las Leyes de Indias ordenaban que los pilotos y maestros fueran naturales de estos reinos, lo cierto es que hubo pilotos extranjeros, especialmente portugueses e italianos, tanto en el cargo de piloto mayor como en la tripulación.<sup>22</sup> La movilidad de cartógrafos y pilotos ofrecía a las monarquías rivales la posibilidad de contar con expertos en navegación, como cuando el italiano Sebastián Cabot, quien fuera piloto mayor, terminó ofreciendo sus servicios y conocimientos a la monarquía inglesa.

El acceso a los mapas ibéricos tampoco fue tarea complicada. Éstos fueron adquiridos directamente o a través de intermediarios neerlandeses, flamencos e ingleses. Mercator y Ortelius accedieron a mapas españoles a través de las colecciones de Carlos V, así como de otros príncipes en la corte de los Habsburgo. Asimismo, obtuvieron copias de las colecciones portuguesas, españolas, inglesas y francesas a través de hombres de ciencia como el matemático John Dee.<sup>23</sup> Es importante tomar en cuenta que los cartógrafos podían vender —aunque ilegalmente— copias de los mapas y cartas de navegación. El resultado de esta circulación de información fue el quiebre de secretismo hispánico, sin contar la información estratégica que deliberadamente había sido publicada con licencia de la corona como el *Arte de Navegar* de Pedro Medina, publicado en Sevilla en 1545, y traducida en varios idiomas, incluyendo el neerlandés.

La información procedente de las monarquías ibéricas y las expediciones isabelinas fue incorporada en los mapas neerlandeses como, por ejemplo, *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam &*

<sup>21</sup> Zandvliet, *Mapping for money...*, 1998, p. 20-21.

<sup>22</sup> “Del piloto mayor y cosmógrafos...”, *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias...*, 1681, lib. IX, tít. XXIII, ley XIV.

<sup>23</sup> Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 27.

*Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum*, publicado en Ámsterdam entre 1592 y 1594 por Cornelis Claesz (véase figura 1).<sup>24</sup> En este mapa, confeccionado por Petrus Plancius, la carta principal está basada en la cartografía ibérica, ya que presenta una fuerte influencia de los mapas de Sancho Gutiérrez y de Bartolomeu Lasso, cuyas toponimias en español y portugués conserva. Sin embargo, el mapa de la esquina derecha es una representación de la excursión de Thomas Cavendish. Si bien la cartela menciona los viajes de Drake y de Cavendish, la evidencia cartográfica en el mapa proviene de la circunnavegación de este último entre 1586 y 1588 por las toponimias inglesas *C. Forward* (Cabo Froward) y *P. Famin* (Port Famine, como llamó a los restos de la ciudad Rey Don Felipe).

Esta información posiblemente provino, además de las fuentes mencionadas, de una carta náutica manuscrita del viaje de Cavendish que se conserva en el Nationaal Archief de los Países Bajos y que posiblemente fue llevada a las Provincias Unidas por uno de los pilotos que participó en la expedición. Por otro lado, *Haec pars Peruviana* muestra a los legendarios Patagones, que se creía habitaban en esta parte del continente y hace referencia al fallido intento de la monarquía hispánica de fundar dos ciudades en el estrecho de Magallanes, entre ellas la rebautizada por Cavendish “Puerto del Hambre”.

Sin embargo, este conocimiento cartográfico no podía ser suficientemente efectivo sin la adquisición del conocimiento práctico de quienes navegaron anteriormente por el estrecho de Magallanes. Es así como la primera expedición neerlandesa, a cargo de Jacques Mahu, tuvo al menos dos pilotos ingleses que ya habían navegado a través del estrecho: Timothy Shotten, quien participó en el viaje de circunnavegación de Cavendish, y William Adams, quien fue parte de la gesta de Drake.<sup>25</sup> Del mismo modo, la expedición de Olivier van Noort contó con un piloto inglés llamado Melis, quien navegó junto con Cavendish.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography...*, p. 191-193.

<sup>25</sup> Además, uno de los pilotos era Dirck Gerritsz, quien tenía experiencia en la ruta asiática. Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 13.

<sup>26</sup> Burney, *A Chronological History...*, v. II, p. 206.



Figura 1. *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum*, publicado por Cornelis Claesz (Amsterdam, 1592-1594). Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

La primera expedición, cuyo comando recayó en Simon de Cordes debido a la temprana muerte de Mahu, llegó a la entrada del estrecho en abril de 1599, otoño en el hemisferio sur. Cordes tomó la desacertada decisión de no aprovechar los vientos que corrían de norte a este y que favorecían la entrada al estrecho, tal como lo señalaba el piloto Adams, por lo que terminaron pasando el invierno en el inclemente frío del extremo sur, en la Gran Bahía renombrada Bahía Cordes, lo cual causó la muerte a más de 100 hombres.<sup>27</sup>

Durante los nueve meses que pasaron en el estrecho, Jan Outghersz, piloto de una de las naves, trazó el primer mapa detallado del estrecho de Magallanes, conocido como *Fretum Magellanicum*

<sup>27</sup> Burney, *A Chronological History...*, v. II, p. 189-190.

(véase figura 2), el más preciso publicado hasta entonces.<sup>28</sup> En él, como se aprecia en la cartela, se destaca la toponimia que los neerlandeses dieron en el estrecho como, por ejemplo, Mossel Bay (Bahía de los Mejillones) y Bahía Cordes. Además, hace referencia a la isla de los Pingüinos (Pinguische Inseln), punto recurrente en las excursiones hispánicas e inglesas previas, incluyendo las de Magallanes, Drake y Cavendish, por ser una parada para aprovisionarse de estas aves. Este primer mapa detallado del estrecho de Magallanes fue impreso en 1601 en la edición alemana de Theodor de Bry, *Grandes Viajes; América. Parte IX*.

Aunque los cinco navíos de la flota lograron cruzar el estrecho a comienzos de septiembre, las altas mareas y la densa neblina causaron la dispersión de las naves. Como se había acordado que después de cruzar el estrecho se reencontrarían en la isla Santa María, Dirck Gerritsz, quien comandaba la *Blijde Boodschap*, basó su ruta en las direcciones de navegación tomadas por Cavendish que, sin embargo, estaban erradas por lo que su nave perdió las islas Mocha y Santa María, que en las cartas inglesas estaban en los 37° y 35° respectivamente —siendo las correctas posiciones 38°21' y 37°03'— y terminaron arribando a Valparaíso en mal estado, siendo su tripulación apresada.<sup>29</sup> Si bien los navíos *Hoope* y *Liefde* pudieron encontrarse en la isla Santa María, como se había previsto, también se encontraron con la oposición militar de las fuerzas virreinales, por lo que desistieron de continuar el viaje.<sup>30</sup> Sólo la *Trouw*, comandada por Balthasar de Cordes, mantuvo la derrota original.

No llegaron a Valdivia como esperaban. Nuevamente los mapas ingleses hicieron errar su ruta por lo que llegaron a Carelmapu, cerca de la Isla Chiloé, en marzo de 1600. Con el apoyo de aliados

<sup>28</sup> Mateo Martinic, *Cartografía magallánica, 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999, p. 57-58; *Atlas of Cape Horn. The cartography of South America 1500-1725*, edición de Pieter Kroon, Bussum, Thoth Publishers, 2016, p. 16.

<sup>29</sup> Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography...*, p. 356. Por otro lado, el navío *Geloof* regresó a Holanda, encontrándose con van Noort en el estrecho de Magallanes.

<sup>30</sup> La *Hoope* llega a Japón, pero la *Liefde* se pierde en el viaje.



Figura 2. *Fretum Magellanicum* (Frankfurt, 1602). Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

indígenas locales, los neerlandeses tomaron Castro, en Chiloé, la ciudad española más austral del virreinato peruano. Este hito duró sólo unos meses pues un pequeño ejército virreinal recuperó el asentamiento y Cordes y sus hombres abandonaron Castro, navegaron hacia las costas del Perú y luego hacia las Indias Orientales.<sup>31</sup>

Por su parte, la expedición de van Noort ingresó al estrecho de Magallanes en noviembre de 1599. Durante su navegación por el estrecho, mapearon cuidadosamente este paso y alcanzaron el Mar del Sur en febrero de 1600. En su ruta, además de mapear las costas de Chile y Perú, también capturaron navíos de comerciantes con el propósito de que sus pilotos les informasen sobre la navegación, así como de las riquezas de la región. Es así como el diario de la expedición, publicado por primera vez en Róterdam en 1601, incluyó la interrogación al piloto “Juan de S. Aval” (posiblemente Sandoval) respecto a los asentamientos españoles, la fuerza militar y la

<sup>31</sup> Elizabeth Montañez Sanabria y Ximena Urbina, “The Spanish Empire’s Southernmost Frontiers: From Arauco to the Strait of Magellan”, *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World*, edición de Danna Levin Rojo y Cynthia Radding, Nueva York, Oxford University Press, 2019, p. 728.

producción local, así como los recientes sucesos, como la destrucción de Valdivia por los nativos araucanos un año antes.<sup>32</sup> Las noticias de que navíos neerlandeses habían llegado al Mar de Sur movilizaron a la armada virreinal; debido a ello van Noort interrumpió su derrota y abandonó el virreinato, dirigiéndose hacia las islas Ladrones, Filipinas y Borneo, circunnavegando el mundo, siendo el primer neerlandés y el cuarto después de Magallanes-Elcano, Drake y Cavendish.

En términos de los objetivos propuestos de abrir la ruta del estrecho de Magallanes hacia Asia como alternativa a la del Cabo de la Buena Esperanza y recoger información de primera mano en cuanto a la navegación y el estado del virreinato peruano, ambas expediciones resultaron exitosas. Conscientes de la importancia estratégica de adquirir información geográfica y náutica, los Estados Generales dispusieron, especialmente después de 1619, que las compañías comerciales registraran y mapearan las costas, mares y estrechos de todas las regiones en donde ellos comerciaban, por lo que se convirtieron en los entes centrales en la adquisición de información cartográfica.<sup>33</sup>

Incluso, por mandato de los directores de las compañías, toda esta información debía de registrarse con detalle y al finalizar el viaje, los documentos de la expedición, incluyendo cartas náuticas y diarios, tenían que ser entregados a la compañía e incluso a los Estados Generales, pues era primordial para organizar futuras expediciones.<sup>34</sup> Precisamente estas primeras excursiones neerlandesas fueron fundamentales por la información náutica y cartográfica

<sup>32</sup> *Wonderlijcke voyagie, by de Hollanders (...) onder den admirael Olivier van Noort, uytghevaeren anno 1598*, Utrecht, 1652, p. 29.

<sup>33</sup> Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 9.

<sup>34</sup> Netten, "Mapping Travel Knowledge...", p. 28. Ni la Compañía de Indias Orientales ni la de Indias Occidentales tuvieron archivos centrales para sus mapas. Cada una de las seis ciudades que las conformaban —Ámsterdam, Middelburg, Hoorn, Enkhuizen, Delft y Rotterdam— tenía su propia cámara y mantenía su propia colección. Al ser la cámara de Ámsterdam la principal, es que su cartoteca es la más importante. Actualmente esta colección se encuentra en los Archivos Nacionales de los Países Bajos, en La Haya. Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 265.

que registraron y obtuvieron, además de corregir las cartas náuticas inglesas que emplearon en su derrota por el estrecho de Magallanes y el Mar del Sur. Sobre la base de este conocimiento es que se funda el *expertise* neerlandés.

*“Como si toda la vida hubieran navegado  
[...] estas partes”*<sup>35</sup>

En 1602 se creó la Compañía de Indias Orientales (VOC, por las siglas Verenigde Oost-Indische Compagnie) por iniciativa del Gran Pensionario Johan van Oldenbarnevelt, que no sólo unifica las compañías anteriores, sino que también determina el radio de acción de la VOC acerca del Pacífico, incluyendo el estrecho de Magallanes.<sup>36</sup> Para ese entonces, Ámsterdam se convirtió en el centro de elaboración, impresión y venta de mapas y cartas náuticas. Sin embargo, hacia 1619, la producción cartográfica neerlandesa —que estaba en manos del sector privado— pasó a manos de los directores de la VOC, los *Heeren XVII*, quienes reclamaron a los Estados Generales el monopolio de todos los mapas, descripciones y bitácoras de navegación con el propósito de que esta información estratégica se mantuviera en secreto en tanto podía perjudicar sus intereses comerciales.<sup>37</sup>

La VOC organizó dos incursiones en el virreinato del Perú en 1614 y 1623. La primera fue comisionada a Joris van Spilbergen como

<sup>35</sup> “Derrotero y declaraciones que hicieron en el Reyno de Chile (...) sobre el viaje que el año de 615 hizo por el estrecho a la Mar del Sur el holandés Jorge Esperuet en cuya armada pararon”, ANM, MSS 11.12; *British Library*, Ms. 17621, f. 136.

<sup>36</sup> A diferencia de las compañías anteriores, la VOC era una empresa unificada que tenía la doble función de arma militar y económica contra el rey de España. De ahí que su estrategia sea la de “comercio con hierro primero”, que incluía planes para establecer colonias y asentamientos fortificados, incluso en territorio español y portugués. Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 61.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 95-97. Zandvliet; “Mapping the Dutch World Overseas...”, p. 1434. Si bien se produjo un gran número de mapas manuscritos, pocos ejemplares sobrevivieron y varios fueron reabsorbidos en publicaciones impresas, desde 1617, a cargo del cartógrafo de la VOC. Un ejemplo de estos mapas manuscritos se puede encontrar en Michiel van Groesen, “Dierick Ruiters’s Manuscript Maps and the Birth of the Dutch Atlantic”, *Imago Mundi*, v. 71, n. 1, 2019, p. 34-50.

anticipación de la expedición de la de Jacques Le Maire y Willem Schouten.<sup>38</sup> En 1614, los Estados Generales dieron una patente a Isaac Le Maire para la creación de la Compañía Australiana, que debía buscar un nuevo derrotero a Asia sin infringir el monopolio de la VOC sobre las rutas del Cabo de la Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes. En torno a la base de informaciones que datan de la circunnavegación de Drake, se creía que había un paso inexplorado al sur del estrecho. Es así como dos navíos comandados por el hijo del director de la compañía y el experimentado navegante Schouten partieron de Texel en junio de 1615.

Siguiendo el diario de van Noort como guía para la navegación, llegaron a Puerto Deseado en diciembre. En enero, hallaron un paso entre Tierra del Fuego, cuyo extremo oriental llamaron Mauritius Landt por Mauricio de Orange, estatúder de las Provincias Unidas, y una isla que bautizaron Staten Landt, en honor a los Estados Generales (véase figura 3). Y aunque perdieron uno de los barcos en la travesía, doblaron el cabo que llamaron Hoorn.<sup>39</sup> Una vez en el Mar del Sur, navegaron hacia las islas Juan Fernández y dirigieron su derrota hacia las Indias Orientales. En Jakarta fueron apresados y su navío confiscado so pretexto de haber infringido el monopolio de la VOC.

La noticia del hallazgo de la expedición de Schouten y Le Maire fue rápidamente difundida y tuvo un profundo impacto tanto en la monarquía hispánica como en las Provincias Unidas. Este nuevo paso oceánico no sólo probaba la insularidad de la Tierra del Fuego, que se creía era parte de un continente en el extremo sur, la llamada Terra Australis Incognita. Sobre todo, confirmaba la existencia de un paso alternativo al peligroso estrecho de Magallanes.

La monarquía hispánica vio con gran recelo este hallazgo, del cual no tenía pista acerca de su exacta ubicación y temió perder el control del Mar del Sur. Es así como se dispuso una expedición de reconocimiento del estrecho de Magallanes y la búsqueda de este

<sup>38</sup> Henk den Heijer, *Goud en Indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643*, Zutphen, Walburg Pers, Linschoten-Vereeniging CXIV, 2015, p. 22.

<sup>39</sup> Burney, *A Chronological History...*, v. II, p. 369-371.

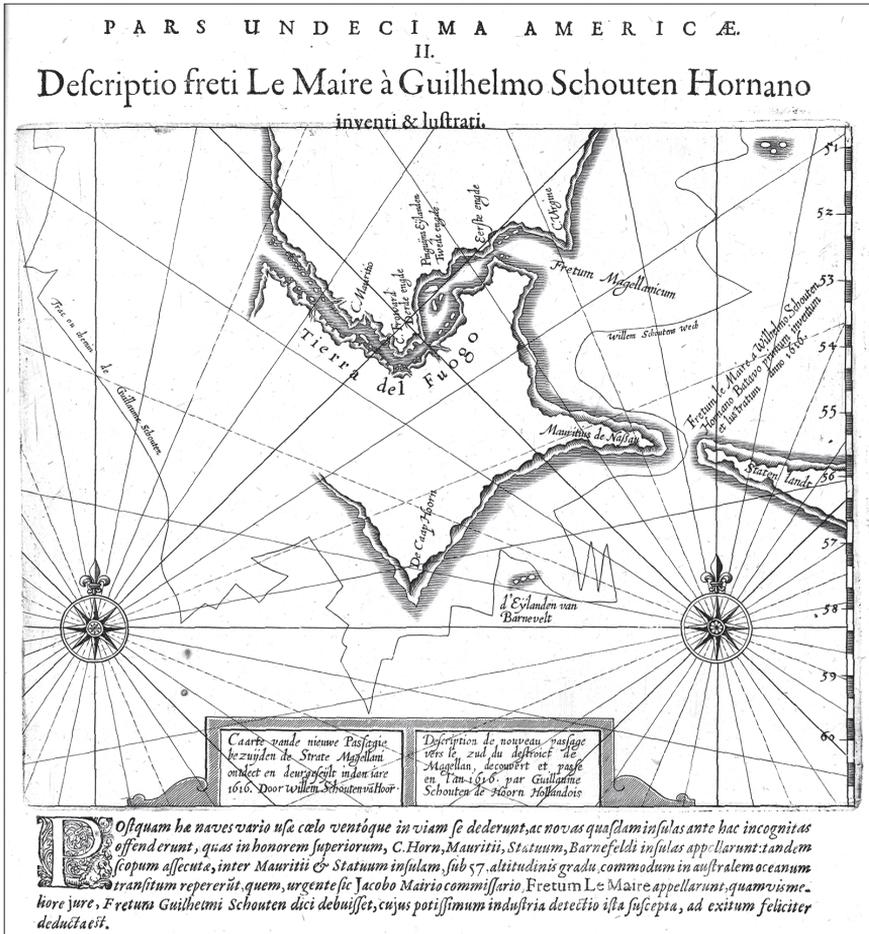


Figura 3. Mapa del estrecho de Le Maire y Cabo de Hornos, en donde se muestra el viaje de Schouten en 1616, publicado en *Americae pars undecima* (Oppenheim, 1619).  
Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

nuevo pasaje. En 1618, enviaron como capitanes a los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal; al cosmógrafo y piloto Diego Ramírez de Arellano; a ocho pilotos entre ellos, los neerlandeses Peter de Leetter y Valentijn Jansz Statijn quienes habían navegado en la expedición de Schouten; y a Jan de Witte quien participó en la

expedición de Spilbergen.<sup>40</sup> La empresa de los hermanos Nodal encontró el estrecho de Le Maire, al cual rebautizan como estrecho de San Vicente, además, sondeó cuidadosamente el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego con el objetivo de registrar el conocimiento más detallado de la zona. El resultado de esta exploración, incluyendo un mapa elaborado por Pedro Teixeira, se publicó en Madrid en 1621, contraviniendo con el principio del secretismo, posiblemente con la intención de reafirmar la jurisdicción hispánica en esta región.

Precisamente fue el recelo de la VOC por la patente de la Compañía Australiana lo que hizo que se armara una expedición a cargo de Joris van Spilbergen con el fin de reafirmar el monopolio de la Compañía de Indias Orientales en el Pacífico, a pesar de que estaba vigente por entonces la Tregua de los Doce Años (1609-1621). Para cubrir los costos de la expedición, los directores de la VOC ordenaron a Spilbergen que atacara los asentamientos españoles en Sudamérica y reuniera todo el botín posible.<sup>41</sup> En 1614, un año antes que la expedición de Le Maire y Schouten, la flota de seis navíos partió de Texel equipada con mercancías y armamento, pero, a diferencia de sus predecesoras, no contaba con pilotos extranjeros, aunque entre la tripulación hubo franceses y alemanes.

Siguiendo las indicaciones de navegación de las expediciones de Cordes y van Noort, Spilbergen fue hacia el estrecho de Magallanes, del cual se hizo un cuidadoso registro cartográfico. Las tormentas dispersaron a las naves, perdiendo a una de ellas, aunque las cinco restantes lograron reencontrarse en la Bahía Cordes, en abril de 1615, en donde se aprovisionaron de agua y madera. Afortunadamente para Spilbergen, el clima era favorable a pesar de la época del año, por lo que navegó sin mayor complicación hacia el Mar del Sur, que alcanzó el 6 de mayo.

En el Pacífico sudamericano atacó Concepción, Valparaíso y Arica, puerto por donde se embarcaba la plata de Potosí, y aunque no pudo tomar la flota de la plata llegó a la conclusión de que el puerto “podía

<sup>40</sup> Mateo Martinic, “Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)”, *Magallania...*, 2018, v. XLVI, n. 2, p. 8.

<sup>41</sup> Heijer, *Goud en Indianen*, p. 22.



ser capturado”.<sup>42</sup> En julio de 1615, al sur de las costas del sur de Lima, se encontró con la armada virreinal enfrentándose en el combate de Cañete, que resultó en la estrepitosa derrota de las armas virreinales. Aunque Spilbergen llegó hasta el Callao, la poca defensa del puerto desanimó un desembarco por lo que mantuvo su derrota hacia el norte, asediando otras ciudades costeras del virreinato y tomando prisioneros, cuyas interrogaciones acerca del estado del gobierno del Perú fueron incluidas en el diario de la expedición.<sup>43</sup>

Esta incursión, que continuó su derrota hacia Acapulco, Filipinas y Molucas, fue fundamental para demostrar que los neerlandeses eran autosuficientes en la navegación por el estrecho de Magallanes siguiendo la información que Cordes y van Noort proporcionaron. Más aún, Spilbergen expandió este conocimiento al mapear las costas del virreinato y capturar prisioneros locales, quienes informaron respecto al estado de la región. La derrota de la armada virreinal fue el mejor indicador de que la defensa local era débil y que era viable contar con indios y esclavos como posibles aliados contra la monarquía hispánica.

De hecho, cuando Spilbergen regresó a las Provincias Unidas en 1617 y puso al tanto de la victoria sobre la armada virreinal y entregó los mapas de la expedición, se discutió en la alta directiva de la VOC organizar una flota que pudiera “hacer caer a los españoles a su antigua pobreza robándoles territorios y cortando sus remesas de plata”.<sup>44</sup>

El mapeo detallado de las costas del virreinato peruano y el conocimiento náutico de cómo atravesar el estrecho de Magallanes, que hasta hace unas décadas probó ser de suma dificultad, daba la garantía anticipada de que se podría llevar a cabo una empresa más ambiciosa que las anteriores. Precisamente Mauricio de Nassau, quien se convirtió en príncipe de Orange en 1618, fue el principal

<sup>42</sup> *The East and West Indian Mirror. Being an account of Joris van Spilbergen's voyage round the world (1614-1617)*, traducción y notas de J. A. Villiers, Londres, The Hakluyt Society, 1906, p. 58.

<sup>43</sup> *The East and West Indian Mirror...*, p. 86-99.

<sup>44</sup> Anne Doedens y Henk Looijesteijn, *Op jacht naar Spaans Zilver. Het scheeps-journaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626)*, Hilversum, Verloren, 2008, p. 39-40.

promotor de la escuadra que en 1623 se envió al virreinato del Perú para robar la flota de la plata y tentar la conquista del Perú.

Hessel Gerritsz, cartógrafo de la VOC, proporcionó 24 mapas y cartas de navegación junto con copias de derroteros españoles y otras informaciones derivadas de pilotos neerlandeses que navegaron en la expedición de los hermanos Nodal.<sup>45</sup> A ello, se sumaron las descripciones del estado del virreinato de van Noort, la victoria de Spilbergen sobre la armada virreinal y la certeza de que, con una armada mejor equipada, Arica e incluso Lima podían ser tomadas. Asimismo, se tenía la confianza de que podían forjar alianzas con indios y esclavos africanos pues les unía a ellos la enemistad contra el rey de España, cuya tiranía podían vencer juntos si unían fuerzas.<sup>46</sup>

De esta forma, el príncipe Mauricio, los Estados Generales y la VOC organizaron la armada de once navíos, conocida como la flota de Nassau, que partió de Holanda en abril de 1623 bajo el comando del experimentado almirante Jacques L'Hermite. La armada neerlandesa tenía como objetivo robar la flota de la plata y tomar Arica, lo que significaría un golpe decisivo a la hegemonía Habsburgo. Las instrucciones de L'Hermite apuntaban claramente a tentar la conquista del Perú.<sup>47</sup> Para ello, esperaban contar con el apoyo local de indios y esclavos.

A pesar de los cuidados preparativos, el viaje no estuvo exento de problemas en su navegación por el Atlántico, incluyendo la muerte de más de 200 hombres por escorbuto, lo cual debilitó a la tripulación. Incluso antes de llegar al Mar del Sur, L'Hermite cayó enfermo por lo que su vicealmirante Geen Huygen Schapenham asumió el mando. La ruta elegida para entrar al Mar del Sur fue la del Cabo de Hornos pues precisamente uno de los pilotos de la flota de Nassau era Valentijn Jansz Statijn, quien navegó con los hermanos Nodal en 1619.

<sup>45</sup> Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 172.

<sup>46</sup> Benjamin Schmidt, *Innocence abroad: the Dutch imagination and the New World, 1570-1670*, Nueva York, Cambridge University Press, 2001, p. 197.

<sup>47</sup> Constantin de Renneville, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies des Païs-Bas*, v. IX, Rouen, Chez Pierre Cailloué, 1725, p. 53.

En febrero de 1624 la flota navegó por el estrecho de Le Maire, pero las constantes tormentas y vientos fuertes impidieron que doblaran el cabo por lo que estuvieron más de un mes en la bahía grande —llamada Bahía del Buen Suceso por los hermanos Nodal en 1619— que renombraron Valentijns Bay. Durante este intervalo el matemático Johannes van Walbeeck elaboró un mapa del estrecho de Le Maire y la parte sureste de la Tierra del Fuego (véase figura 4). En él Walbeeck plasma los nombres neerlandeses de los accidentes geográficos de la zona, tales como “Bahía Nassau”, “Isla L’Hermite” o “Bahía Schapenham”, y, principalmente, demostró que había un paso marítimo más austral hacia el Mar del Sur a través del Cabo de Hornos.<sup>48</sup> En marzo, finalmente, los neerlandeses doblaron el cabo y la escuadra se reencontró en las islas Juan Fernández, paraje que la expedición de Schouten utilizó.

Como el virrey del Perú había recibido alertas de que “trece navíos holandeses se dirigían al Mar del Sur”,<sup>49</sup> dispuso preparar la defensa y adelantar la salida de la flota de la plata de Arica. Por ello cuando L’Hermite llegó a Arica, el grueso de la plata ya había salido rumbo a Panamá, no así el navío de rezago, que recogía lo último y daba alcance a la flota en el istmo. Y aunque intentaron hacerse de ese navío, que llevaba 2 000 000 de pesos, tuvieron que replegarse ante la respuesta defensiva del puerto virreinal.<sup>50</sup> Al no tener pilotos familiarizados con la navegación a Panamá para perseguir la flota de la plata, la escuadra neerlandesa decidió atacar el puerto del Callao y Lima, centro del poder virreinal, del cual tenían información que estaba poco fortificada. Sin embargo, no sólo fracasaron en su intento de obtener apoyo local, sino que también encontraron más fortificado el puerto de lo que les habían advertido. Aunque no lograron sus objetivos, la flota neerlandesa bloqueó el puerto del Callao y atacó las costas del Perú entre mayo y agosto de

<sup>48</sup> James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, impreso por Luke Hansard, 1813, v. III, p. 10-11; *Atlas of Cape Horn...*, p. 135-6.

<sup>49</sup> AGI, Lima 40, 1623, “Acuse de recibo de real cédula con aviso de la armada que se prevenía en Holanda para entrar al Mar del Sur”.

<sup>50</sup> Guillermo Lohmann Villena, *Historia Marítima del Perú, Siglos XVII y XVIII*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973, v. IV, p. 402.

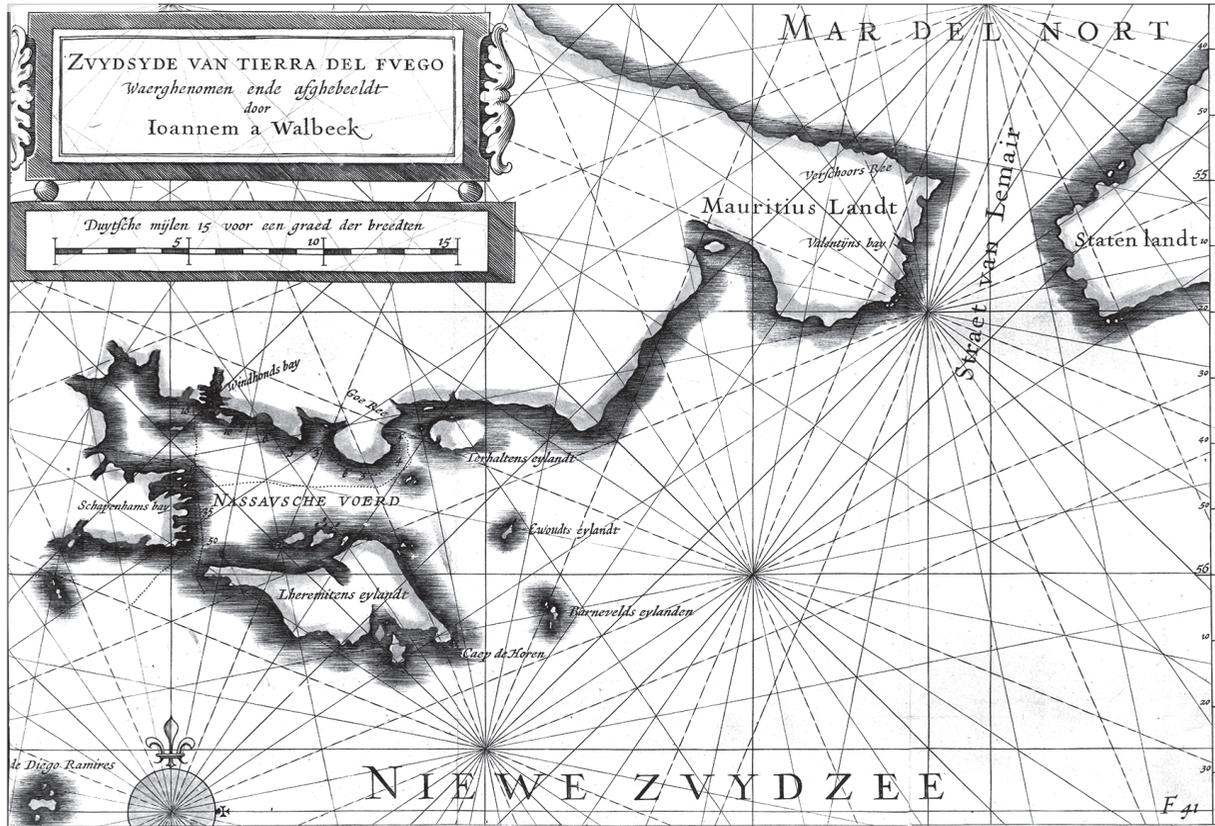


Figura 4. Zuydsyde van Tierra del Fuego (Ámsterdam, 1626). Mapa de Walbeck incluido en el diario de la flota de Nassau. Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library



1624. Con la muerte de L'Hermite, y al no conseguir avances, los neerlandeses abandonaron el bloqueo del Callao, se dirigieron a Acapulco y posteriormente hacia las Indias Orientales.

*“Marcando el rumbo hacia el sur  
del estrecho de Le Maire”<sup>51</sup>*

El rotundo fracaso de la flota de Nassau no significó el fin del interés neerlandés por el virreinato del Perú. Una nueva, y última, expedición se organizó bajo el auspicio de la Compañía Neerlandesa de Indias Occidentales (WIC por las siglas de West-Indische Compagnie), creada en 1621 con el fin de operar en América y la costa occidental del África. Aun cuando el interés principal de esta nueva compañía era la región azucarera de Brasil, en donde tenía una fuerte presencia, se envió una expedición al Mar del Sur.

En 1629 la WIC comenzó a preparar una expedición a Chile a mando de Maerten Valck y, como segundo, Johannes van Walbeek, ingeniero y cartógrafo en la flota de Nassau. La empresa tenía como objetivo establecer un asentamiento en Valdivia, atacar la flota de la plata y forjar una alianza con los “araucanos”.<sup>52</sup> Sin embargo, un año después, este plan se pospuso ya que concentraron sus fuerzas militares en retener su posesión en Recife y, finalmente, se dio por cancelada en 1632.

En 1640, Walbeek fue nombrado asesor del consejo político en Recife y desde su cargo promovió la expedición a Chile, propuesta que fue bien recibida tanto por el gobernador del Brasil, Johan Maurits, como por el director de la WIC, Hendrick Brouwer, quien había concebido un plan similar cuando dejó su cargo en la WIC.<sup>53</sup> En 1642, el directorio de los *Heeren XIX* de la WIC discutió el plan y el experimentado Brouwer —de 61 años— fue asignado almirante de la expedición.

<sup>51</sup> Heijer, *Goud en Indianen...*, p. 61. Extracto de las “Instrucciones para Hendrick Brouwer”.

<sup>52</sup> Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 172.

<sup>53</sup> *Ibidem*, p. 173-174.

En noviembre de 1642, Brouwer partió de Texel a Recife con tres naves hacia Brasil, en donde el gobernador Maurits suministró dos naves más, uniéndoseles como vicealmirante Elias Herckmans. En enero de 1643, la flota partió con dirección al estrecho de Le Maire. No obstante, fue recién en marzo cuando lo cruzaron pues Brouwer ordenó sondear las costas del Staten Landt, cuya insularidad probó, nombrando al pasaje este de la Isla Brouwersgolf, o golfo de Brouwer.<sup>54</sup> Con tal hallazgo, el almirante demostró que Staten Landt no formaba parte de la mítica *Terra Australis Incognita*, como se conjeturaba.

Después de doblar el Cabo de Hornos, llegaron a las costas de Chile a finales de abril y permanecieron cerca de la isla Chiloé, que cartografiaron en detalle mientras sondeaban posibles alianzas con los nativos. Los acontecimientos dieron un giro cuando Brouwer falleció el 7 de agosto, siendo enterrado en Valdivia, lugar a donde llegaron dos semanas después. Siguiendo las instrucciones que Brouwer recibió, Herckmans, como nuevo líder de la expedición, forjó alianzas con un grupo de nativos, a quienes les ofrecían paz y protección contra los españoles.<sup>55</sup>

En un principio los nativos recibieron bien a los neerlandeses, pero la situación cambió drásticamente cuando se dieron cuenta de que, además de pretender establecerse permanentemente, ansiaban encontrar los lavaderos de oro que, se decía, existían en la zona.<sup>56</sup> Por ello, los aliados nativos dejaron de suministrarles provisiones, lo que causó muchos estragos, incluyendo deserciones y amotinamientos, por lo que pidieron ayuda a la colonia neerlandesa en Brasil. Como la situación se volvía cada vez más insostenible, los neerlandeses decidieron abandonar Valdivia en octubre y regresar a Recife.

Cinco años después del fracaso de este último intento de colonización neerlandesa en el virreinato del Perú, la monarquía española y las Provincias Unidas alcanzaron la paz con el Tratado de Münster, en 1648, poniendo fin a la guerra de los Ochenta Años. Si bien los objetivos más ambiciosos de los Estados Generales y sus compañías

<sup>54</sup> *Atlas of Cape Horn...*, p. 144.

<sup>55</sup> Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 78; Heijer, *Goud en Indianen...*, p. 62-63.

<sup>56</sup> Montañez Sanabria, "The Spanish Lake...".

comerciales fracasaron, como tomar la flota de la plata en Arica, conquistar Lima con ayuda de indios y esclavos, o establecer una colonia permanente en Valdivia, la impronta neerlandesa perduró a través de sus aportes cartográficos que fueron replicados posteriormente en mapas ingleses y franceses.

En 1699, por ejemplo, Nicolás de Fer, geógrafo oficial de Luis XIV y miembro de la Academia de Ciencias de Francia, confeccionó el mapa *L’Amerique meridionale, et septentrionale*. Según refiere en la cartela, Fer lo elaboró “según las últimas relaciones y sigue los nuevos descubrimientos de los puntos principales”. Es así como, en el extremo sur del continente americano, incluyó la toponimia en neerlandés en el estrecho de Magallanes, como “C. Orange” y “C. Nassau”, y en el Cabo de Hornos, como “Terre Maurice” y “Terre de l’Hermitage”. Asimismo, hace referencia a dos de los principales aportes neerlandeses: el descubrimiento del estrecho de Le Maire, en 1616, y el pasaje que, en 1643, Brouwer halló al este de Staten Landt (véase figura 5).

### *Conclusiones*

Las incursiones neerlandesas demostraron que la monarquía hispánica sobreestimó el estrecho de Magallanes como barrera natural hacia el Mar del Sur, creyendo que su difícil navegación desalentaría o impediría la llegada de enemigos europeos al Océano Pacífico. De hecho, todas las expediciones enviadas por las Provincias Unidas al Mar del Sur resultaron exitosas en este cometido. Más aún, con el hallazgo del paso por el estrecho de Le Maire y la nueva ruta por el Cabo de Hornos, los neerlandeses abrieron el Mar del Sur a naciones enemigas de la corona española. El éxito neerlandés fue consecuencia de las políticas de los Estados Generales y las compañías comerciales para invertir en la expansión del conocimiento náutico y cartográfico, herramientas fundamentales en la expansión global neerlandesa. En este sentido las primeras compañías, VOC, fueron fundamentales en la adquisición y obtención del conocimiento estratégico que sirvió de base del *expertise* neerlandés.



Figura 5. Detalle de *L'Amérique meridionale, et septentrionale* de Nicolás de Fer (París, 1699) con los descubrimientos neerlandeses en los pasos marítimos al Mar del Sur. Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library



Si a finales del siglo XVI las Provincias Unidas dependían fuertemente de la información cartográfica y náutica de los españoles, portugueses e ingleses —a la que pudieron acceder a pesar de las políticas de control de información estratégica de sus monarquías— hacia 1630 la situación había cambiado radicalmente. Tal como declaró orgullosamente un oficial de la WIC: “todos los puertos son conocidos para nosotros y el enemigo español no puede cambiar o engañar su curso sin que nosotros lo descubramos”.<sup>57</sup>

Las estrategias neerlandesas de adquisición de conocimiento cartográfico y náutico incluyeron dos etapas. La primera fue de acceso a información preparatoria para las expediciones iniciales hacia las Indias, tales como la adquisición de mapas y cartas náuticas ibéricas e inglesas, el acceso a reportes y relatos de viajes españoles e ingleses, y la contratación de pilotos extranjeros que habían navegado por el estrecho de Magallanes. La segunda, que les permitió ganar conocimiento detallado de primera mano, fueron las estrategias de adquisición de información en las Indias, como la captura de pilotos locales que les informaban acerca de la navegación, la toma de prisioneros que informaban el estado del virreinato y, especialmente, el mapeo detallado de las costas. Como agentes activos en la construcción de conocimiento cartográfico y náutico, estas estrategias son las que les permitieron independencia.

El interés neerlandés por el virreinato del Perú estaba unido a la guerra de los Ochenta Años, así como a la expansión comercial que impulsaron en paralelo. Si bien en un principio trataron de replicar el éxito de Drake en el Mar del Sur, asaltando un rico botín en plata y oro en las costas del Perú, a medida que conocieron *in situ* el débil estado de las defensas del virreinato peruano es que promovieron las expediciones más ambiciosas. La expectativa de que sería posible contar con potenciales aliados entre los esclavos africanos y los nativos, especialmente de Chile, fue el aliciente de sus más ambiciosos proyectos imperiales al virreinato del Perú en las décadas de 1620 y 1640. Fue entonces como afirma Klooster, las Provincias

<sup>57</sup> Citado en Zandvliet, “Mapping the Dutch World Overseas...”, p. 1450.



Unidas aspiraban a suplantar a España en América.<sup>58</sup> Si bien las incursiones neerlandesas no lograron sus objetivos más ambiciosos en el virreinato del Perú, la extraordinaria adquisición de conocimiento cartográfico y náutico sirvió de inspiración para que en la segunda mitad del siglo XVII las monarquías inglesa y francesa promovieran nuevas incursiones al Mar del Sur.

### FUENTES CONSULTADAS

#### *Archivos*

Archivo Naval de Madrid, Madrid, España (ANM)  
Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)

#### *Bibliografía*

*Atlas of Cape Horn. The cartography of South America 1500-1725*, edición de Pieter Kroon, Bussum, Thoth Publishers, 2016.

BRADLEY, Peter T., *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014.

BURNEY, James, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, v. II, Londres, Impreso por Luke Hansard, 1806.

———, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, v. III, Londres, Impreso por Luke Hansard, 1813.

DOMINGUES, Francisco Contente, “A política do sigilo e as navegações portuguesas no Atlântico”, *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, v. 45, 1987, p. 189-220.

DIFFIE, Bailey W., “Foreigners in Portugal and the ‘Policy of Silence’”, *Terrae Incognitae*, v. 1, n. 1, 1969, p. 23-34.

<sup>58</sup> Wim Klooster, *The Dutch Moment: War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca, Cornell University Press, 2016, p. 3.



- DOEDENS, Anne y Henk Looijesteijn, *Op jacht naar Spaans Zilver. Het scheepsjournaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626)*, Hilversum, Verloren, 2008.
- GAASTRA, Femme, *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, De Walburg Pers, 2002.
- GARCÍA REDONDO, José María, *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo*, Madrid, Doce Calles, 2018.
- GROESEN, Michiel van, “Dierick Ruiters’s Manuscript Maps and the Birth of the Dutch Atlantic”, *Imago Mundi*, v. 71, n. 1, 2019, p. 34-50.
- HARLEY, John Brian, “Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe”, *Imago Mundi*, v. XL, 1988, p. 57-76.
- HEIJER, Henk den, *Goud en Indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643*, Zutphen, Walburg Pers, Linschoten-Vereeniging CXIV, 2015.
- KLOOSTER, Wim, *The Dutch Moment: War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca, Cornell University Press, 2016.
- LOHMANN Villena, Guillermo, *Historia Marítima del Perú, Siglos XVII y XVIII*, v. IV, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973.
- MARTINIC, Mateo, *Cartografía magallánica, 1523-1945*, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.
- , “Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)”, *Magallanía*, 2018, v. XLVI, n. 2, p. 7-23.
- MEUWESE, Mark, *To the shores of Chile: The Journal and History of the Brouwer Expedition to Valdivia in 1643*, Pennsylvania, Pennsylvania State University Press, 2019.
- MONTAÑEZ SANABRIA, Elizabeth, “The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean”, *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, 2023 (DOI: <https://oxfordre.com/latinamerican-history/view/10.1093/acrefore/9780199366439.001.0001/acrefore-9780199366439-e-948>).
- , y Ximena Urbina, “The Spanish Empire’s Southernmost Frontiers: From Arauco to the Strait of Magellan”, en *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World*, edición de Danna Levin Rojo y Cynthia Radding, Nueva York, Oxford University Press, 2019, p. 717-739.



- MORENO MADRID, José María y Henrique Leitão, *Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620*, Lisboa, By the Book, 2020.
- NETTEN, Djoeke van, “Mapping Travel Knowledge: The Use of Maps on the First Dutch Voyages to Asia”, en *Trading Companies and Travel Knowledge in the Early Modern World*, edición de Aske Laursen Brock, Guido van Meersbergen y Edmond Smith, Londres y Nueva York, Routledge, 2022, p. 23-42.
- PORTUONDO, Maria, *Secret Science: Spanish Cosmography and the New World*, Chicago, The University of Chicago Press, 2009.
- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir, y publicar por la magestad católica del rey don Carlos II*, Madrid, Julián de Paredes, 1681, 4 v.
- RENNEVILLE, Constantin de, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies des Païs-Bas*, Rouen, Chez Pierre Cailloué, v. IX, 1725.
- SÁNCHEZ, Antonio, *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico, 1508-1598*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- SANDMAN, Alison, “Controlling Knowledge: Navigation, Cartography, and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic”, en *Science and Empire in the Atlantic World, 1500-1800*, edición de Nicholas Dew y James Delbourgo, Nueva York, Routledge, 2007, p. 31-51.
- SCHILDER, Günter, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (ca. 1580-ca. 1620)*, Leiden, Brill, Hes & De Graaf, 2017.
- SCHMIDT, Benjamin, *Innocence abroad: the Dutch imagination and the New World, 1570-1670*, Nueva York, Cambridge University Press, 2001.
- The East and West Indian Mirror. Being an account of Joris van Spilbergen's voyage round the world (1614-1617)*, traducción y notas de J. A. Villiers, Londres, The Hakluyt Society, 1906.
- WALLIS, Helen, “The Cartography of Drake's Voyage”, en *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth*, edición de William Thrower, Berkeley, Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1984, p. 121-163.



*Wonderlijcke voyagie, by de Hollanders gedaen, door de Strate Magalanes, ende voorts den gantschen klood des aertbodems om, met vier schepen: onder den admirael Olivier van Noort, uytghevaeren anno 1598, Utrecht, 1652.*

ZANDVLIET, Kees, *Mapping for money: Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries*, Amsterdam, Batavian Lion International, 1998.

———, “Mapping the Dutch World Overseas in the Seventeenth Century”, en *The History of Cartography. V. III, Part 2: Cartography in the European Renaissance*, edición de David Woodward, Chicago, Londres, University of Chicago Press, 2007, p. 1433-1462.