

UNA HERMANDAD NAVAL HOLANDESA CREADA EN LA REGION MAGALLANICA

*Omar R. Ortiz-Troncoso, Ph.D.
Universidad de Amsterdam*

Introducción

ESTIMAMOS que puede ser de interés presentar algunos pormenores sobre la creación de una hermandad, de orden naval y caballeresca, por parte de oficiales de una flota holandesa de paso por Chile austral en las postrimerías del siglo XVI. Dicha hermandad —denominada el León Liberado— no logró continuidad, pero su gestación añadió a la crónica de aquella expedición una nota de idealismo que resulta excepcional en el duro y competitivo mundo marítimo-mercantil de la época¹. Esto significa además un incentivo para revisar antecedentes relacionados con ese capítulo de la historia naval que, al igual que otros, es compartido por Chile y Holanda.

Es evidente que el fin del siglo aludido estuvo marcado por los síntomas de declinación del potencial marítimo español y de su paulatino reemplazo por el de otras naciones. La expedición británica que entre 1577 y 1580 comandara Francis Drake había permitido comprobar la impunidad con que podía ser utilizado

el estrecho de Magallanes para alcanzar la costa occidental americana, abriendo esa ruta a los enemigos de España². Pronto hubo intentos de emulación protagonizados por diversos capitanes isabelinos: Thomas Cavendish (1587 y 1592), Andrew Merrick (1590) y Richard Hawkins (1594). Luego se harían presentes flotas holandesas, cuyos fines de corso iban unidos a los exclusivamente comerciales, es decir, con un segundo objetivo que era el de utilizar este canal interoceánico para alcanzar los archipiélagos de las especias y otros territorios orientales. No está demás recordar que esta idea había sido la inspiradora de la empresa descubridora de Magallanes en la segunda década del mismo siglo³.

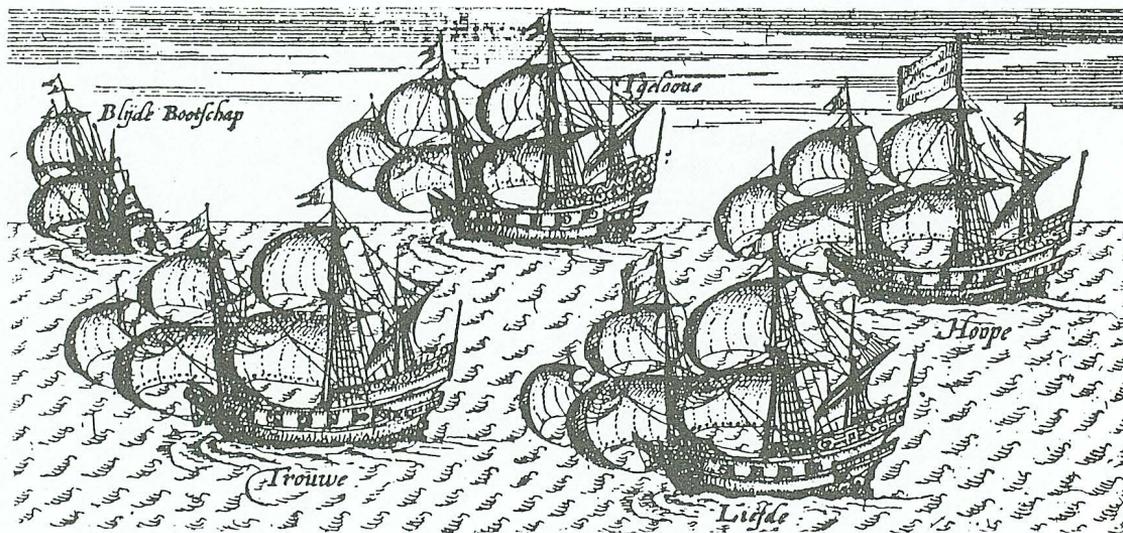
La flota Mahu-De Cordes

En los Países Bajos varias firmas de importancia menor se fusionaron en 1602 para dar cuerpo a la pujante Compañía Unida de las Indias Orientales, la que dentro del contexto mercantil holandés se adjudicaría la exclusivi-

¹ No debe llevar a confusión la actual existencia de una orden de nombre parecido, la del León Neerlandés (Orde van de Nederlandsse Leeuw), instituida en 1815 y que es la más alta distinción civil existente en el Reino de los Países Bajos. Igualmente, desde 1944 existe una medalla al valor militar denominada León de Bronce (Bronzen Leeuw).

² Ya en el Pacífico, Drake procedió a atacar los establecimientos hispanos. Como reacción a esta situación fue que Pedro Sarmiento de Gamboa proyectó en 1580 la fortificación del estrecho, lo que trató de llevar a la práctica cuatro años más tarde.

³ El paso por el cabo de Hornos sólo fue encontrado en 1616.



La flota Mahu-De Cordes. Ilustración de la época basada en un dibujo de Barent Jansz Potgieter

dad en el uso de esta vía austral, no obstante estar situada en dominios de la Corona hispana. Tres años antes de ese acontecimiento, y por primera vez, navíos de esa bandera llegaban hasta el estrecho con la intención de explorarlo y dirigirse hacia las costas de Chile y Perú, para continuar enseguida hacia las Molucas y Japón. Esta flota había sido organizada por armadores y hombres de negocios de Rotterdam, entre los que se destacaban Johan van der Veken y Pieter van der Haegen⁴.

Los navíos zarparon el 27 de junio de 1598. Ellos eran (conservando en los nombres la ortografía de la época) los siguientes⁵:

- *De Hoope* (La Esperanza), 600 toneladas, que portaba la insignia del Almirante.
- *De Liefde* (El Amor), ex *Erasmus*, 400 toneladas.
- *Het Gheloove* (La Fe), 400 toneladas.
- *De Trouwe* (La Lealtad), 250 toneladas.
- *De Blijde Boodschap* (La Buena Nueva o La Anunciación), 150 toneladas y que antes tuviera dos identificaciones bajo las cuales suele ser citada en la documentación de ese tiempo: *Het Vliegend Hert* y *Die Duyve*.

El comando de la flota había sido confiado a Jacques Mahu, designado Almirante y Capi-

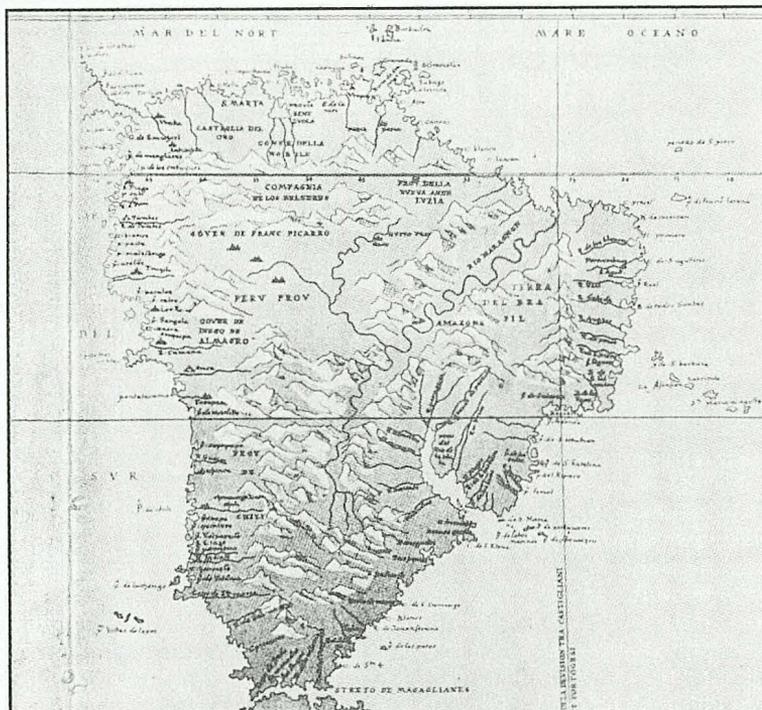
tán General de la misma mientras su asociado Simon de Cordes actuaba como Vicealmirante, títulos que eran consecuentes con la escasa diferencia existente entonces entre flotas de guerra y de comercio. La que nos preocupa en este momento presentaba ese carácter mixto, fácilmente corroborable a través del inventario, que registra un abundante armamento. Al llegar al extremo austral de Sudamérica, Cordes había asumido el liderato a causa del fallecimiento de Mahu durante el trayecto.

Existe la hipótesis de que la primera intención habría sido llegar a las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza, pero después del deceso de Mahu a la altura de las islas de cabo Verde (24 de septiembre) —luego de consultar a capitanes y pilotos— De Cordes habría cambiado los planes y tomado la ruta del estrecho de Magallanes; esta versión tendría escaso fundamento. Uno de los índices que podrían contradecirla es la presencia de Timothy Shotten a bordo de la nave almirante, marino inglés que habría sido enrolado por haber navegado ya en el estrecho con el corsario Cavendish.

Hay que destacar que por varias razones esta expedición tuvo carácter pionero: Fue la primera de esa nacionalidad que navegó por el

⁴ Resulta curioso encontrar a Jacques L'Hermite en la lista de accionistas de la expedición. Un cuarto de siglo más tarde, a través de un hijo homónimo, su apellido quedaría para siempre vinculado a la isla vecina al cabo de Hornos.

⁵ Los tonelajes son aproximados (Wieder, 1923, pp. 30-31). Una embarcación ligera, tomada de los portugueses frente a Africa, fue agregada a la flota y llegó con ella hasta el estrecho. Allí fue dada de baja por el mal estado en que se encontraba.



Representación cartográfica de América del Sur, según el Atlas de Battista Agnese publicado en la primera mitad del siglo XVI

canal magallánico y a través del Pacífico. Uno de sus navíos (*De Liefde*), y también de manera inaugural, logró alcanzar hasta el Japón.

Otra consecuencia de relieve provino del trabajo ejecutado por el piloto Jan Outghersz (del *Het Gheloove*), quien trazó la que puede ser considerada como la primera carta de valor náutico del estrecho⁶.

La crónica que conocemos de este viaje es una versión secundaria basada en las informaciones aportadas principalmente por Barent Jansz Potgieter, cirujano de la flota, personaje de 25 años aficionado a las letras y buen dibujante. El conocido escritor de la época Zacharias Heyns, que no participó en la expedición, habría reescrito el texto otorgándole un estilo más literario que el original. Heyns era amigo de Sabald de Weert, capitán del *Het Gheloove*, único navío que regresó a Holanda⁷.

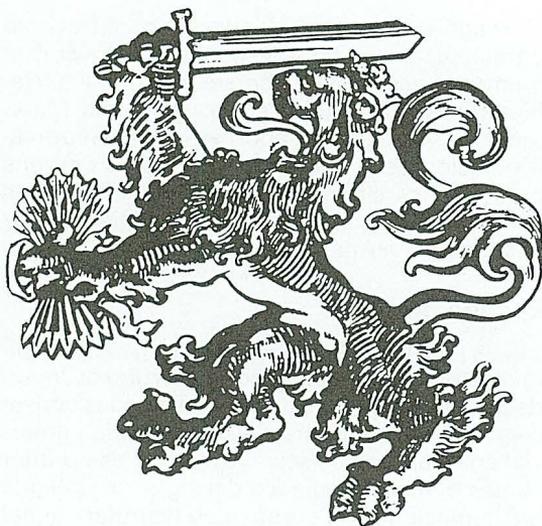
Al referirse al paso por el estrecho la narración señala que el 8 de abril de 1599 la flota

recaló frente a las islas Santa Marta y Magdalena, donde las tripulaciones procedieron a cazar cerca de dos mil pingüinos y algunos lobos de mar para abastecerse de alimentos. Continuaron luego la navegación anotando numerosos datos sobre el diseño de las costas, deteniéndose también en bahía Catalina, hasta fondear el día 17 en la bahía de la península de Brunswick, que denominaron "Groene baai" (bahía Verde), que podría ser la actual Fortescue o la que conservó para la posteridad el nombre del jefe de la expedición: Bahía Cordes.

Allí se vieron obligados a invernar padeciendo durante cuatro meses la conocida rigurosidad del clima austral, lo que costó la vida a un total de 100 a 120 tripulantes (al iniciar el viaje la flota incluía 491 hombres). Es de suponer que el frío y la humedad, por sí solos, no constituían inconvenientes mayores para hombres de mar provenientes de Europa septentrional; más bien hay que pensar en una conjun-

⁶ Se sabe que durante la continuación del derrotero el piloto Mees Sandersz (del *De Trouwe*) dibujó una carta del archipiélago de Chiloé, actualmente desaparecida.

⁷ Otra fuente está constituida por la misiva que en 1611 el inglés Williams Adams, piloto del *De Liefde*, hizo llegar desde Japón a la empresa británica East India Company, y a su esposa.



ción de factores: Alimentación inadecuada e incompleta, obligada promiscuidad que facilitaba la difusión de gérmenes infecciosos, debilitamiento general luego de un largo trayecto, etc.

Aparentemente, durante esta invernada las tripulaciones nunca se instalaron totalmente fuera de las naves, estando éstas siempre preparadas para un zarpe que debía ser continuamente postergado por el mal tiempo. Además, en un encuentro con los indígenas murieron tres holandeses y un número indeterminado de aquéllos⁸.

Entre las tareas cumplidas durante la permanencia en esos parajes hay que mencionar una de carpintería de ribera, que permitió disponer de una embarcación suplementaria. Fue una pinaza que, desmontada en cuatro partes, había sido transportada desde Rotterdam en la nave almiranta; la ensamblaron en ocho días y la denominaron *De Postillon*.

La hermandad

El 23 de agosto de 1599 pudieron final-

mente zarpar alcanzando hasta la vecina isla de Santa Inés, donde echaron ancla en el lugar que luego denominarían "Ridders baai" (bahía de Los Caballeros), que alude a lo que a continuación se anota.

El Almirante De Cordes, asimismo comandante del *De Hoope*, propuso allí a su Estado Mayor la creación de una hermandad que sirviese para conmemorar el paso de la flota por el estrecho y para reafirmar su decisión de luchar contra el enemigo español, como igualmente en recuerdo de las penurias sufridas y en homenaje a las víctimas de ese invierno. No es difícil imaginar que detrás de ello debió existir también el objetivo de instituir un nexo más sólido entre los comandantes de los navíos, ya que se habría venido haciendo tangible la disparidad de opiniones sobre la conveniencia de continuar el viaje o retornar inmediatamente a Europa. Se acordó llamarla "Broederschap van den Ontbonden Leeuw" (Hermandad del León Liberado), con la cual se hacía patriótico recuerdo del león que campea en las armas de la familia Nassau y por ende en los escudos de los Países Bajos. La alusión heráldica simbolizaba así la guerra de liberación mantenida contra España, prolongado conflicto que ya contaba con tres décadas y debía extenderse todavía por medio siglo⁹.

Pasaron a ser miembros de ella los siguientes oficiales:

El Almirante Simon de Cordes (del *De Hoope*), el Vicealmirante Gerrit van Beuningen (del *De Liefde*)¹⁰, los capitanes Sebald de Weert (del *Het Gheloove*), Balthasar de Cordes (del *De Trouwe*)¹¹, Dirck Gerritsz (del *De Blijde Boodschap*) y el patrón del *De Postillon*, Gillis Jansz.

Aparte del juramento de rigor, los nombres de estos personajes fueron labrados en una placa colocada sobre un pilar, como un testimonio que eventualmente podría ser leído por otros marinos que siguiesen el mismo derrotero. Lamentablemente, los aborígenes

⁸ Actualmente, en la Universidad de Amsterdam se trabaja en un proyecto histórico-arqueológico que permitirá reunir más antecedentes sobre las condiciones de vida de las tripulaciones de los siglos XVI al XVIII. Un estudio de bahía Cordes está incluido en este programa.

⁹ La llamada Guerra de Ochenta Años tuvo lugar entre 1568 y 1648, incluyendo una tregua de doce años entre 1609 y 1621.

¹⁰ Van Beuningen ocupó la plaza de Vicealmirante cuando De Cordes ascendió a Almirante de la flota. Murió el 7 de noviembre de 1599 en un encuentro con los araucanos en punta Lavapié, al igual que 22 de sus hombres, siendo reemplazado como comandante por Jacob Jansz Quaekernaek, quien condujo la mencionada unidad hasta Japón.

¹¹ Este sobrino del Almirante, de sólo 22 años de edad, había asumido el mando de esa unidad a la muerte del Capitán Jeuriaen van Bockholt en bahía Cordes. Su fe católica lo singularizaba en esa comunidad mayoritariamente protestante. En un documento un oficial se refiere a él como "nuestro capitán papista", término peyorativo en ese contexto. Dirigió el saqueo de Castro y la represión contra la población.

destruyeron pronto el frágil monumento, prácticamente todavía a la vista de las naves que retomaban la navegación hacia el poniente. Era el 28 de agosto de 1599 y saldrían al Pacífico seis días más tarde.

Un balance negativo

La expedición que conocemos bajo el nombre Mahu-De Cordes fue, desde el punto de vista económico, un completo fracaso, a pesar que los barcos habían sido asegurados en Amsterdam con póliza a nombre del armador Pieter van der Haegen. Su objetivo de emular empresas como las de Drake y Cavendish, que tanto beneficio habían aportado a Inglaterra, no fue alcanzado. Además, la pérdida de vidas fue enorme, ya que a las víctimas del invierno magallánico hay que sumar centenares de otras.

A la muerte del Almirante Mahu, a comienzos del viaje, debe añadirse la de su sucesor, ocurrida junto con la de 27 de sus hombres durante un encuentro con los indígenas de la isla Mocha (noviembre de 1599). El navío *De Blijde Boedschap* fue capturado por los españoles en Valparaíso, desde donde once tripulantes pudieron retornar a Europa. Los navíos *De Hoope* y *De Postillon* naufragaron en el Pacífico¹² y el *De Trouwe* llegó con 24 tripulantes y cuatro indígenas sudamericanos hasta Tidore (1601), donde casi la totalidad fue masacrada por los portugueses; el *Het Gheloove*, que desde el estrecho tomó el rumbo de regreso no sin antes sufrir múltiples peripecias, llegó a los Países Bajos el 13 de julio de 1600 con sólo 36 hombres a bordo¹³.

La dispersión de la flota dio lugar a curiosas situaciones personales, duplicando a veces la cuota de aventuras de los marinos involucrados. Tal fue el caso del trompeta del navío detenido en Chile, un tal Laurens, nacido en

Noruega de padres holandeses, quien aceptó enrolarse en un bajel español tal vez con el ánimo de acelerar su liberación definitiva. Habiendo desembarcado en la isla Santa María (golfo de Arauco), los aborígenes diezmaron la tripulación pero perdonaron la vida a Laurens para que les sirviese de intérprete en futuros contactos con extranjeros. Cuatro años más tarde todavía permanecía entre ellos*.

Epílogo oriental

A pesar de este panorama, en general pesimista, hay que reconocer que el arribo al Japón de una de las naves tuvo insospechadas consecuencias para el futuro del intercambio comercial entre ambos países¹⁴. Gracias a ese primer contacto, hasta mediados del siglo XIX Holanda fue la única nación europea en disfrutar allí del privilegio de una base permanente y exclusiva de intercambio mercantil, situada en la isla Deshima, bahía de Nagasaki, bajo celoso control de la Compañía Unida de las Indias Orientales.

Esta actitud se explicaría por el hecho de que, al momento del arribo de los holandeses, las autoridades japonesas se encontraban preocupadas por la creciente influencia portuguesa y la evangelización católica promovida por los jesuitas. Siendo Holanda adversaria de Portugal y protestante, sus portavoces obtuvieron favorable acogida en la corte nipona. El piloto William Adams hizo allí brillante carrera como consejero comercial, experto en métodos de navegación europeos y propietario rural. Fue además el primer occidental en alcanzar el rango de samurai, siendo gratificado asimismo con el calificativo de anjin-san ("el señor piloto"). Falleció en Hirado en 1620, a los 56 años de edad. Su aventurera vida sirvió de tema central a la novela *Shōgun*, del escritor James Clavell¹⁵.

¹² Comandante del *De Hoope* era en ese momento un hijo de Simon De Cordes, de igual nombre y de edad apenas cercana a la veintena.

¹³ Durante el retorno avistaron las Falkland o Malvinas, ya descubiertas por John Davis en 1592, dándole el nombre del comandante (islas de Sebald de Weert), con el que aparecen en las antiguas cartas holandesas. El mismo navío llevó hasta Europa muestras de la flora magallánica, incluyendo corteza de canelo (*Drymis winteri*) a la que se le atribuían propiedades terapéuticas tal como había sido comprobado por John Winter, de la expedición de Drake. Una niña indígena de corta edad, que había sido embarcada en el estrecho, falleció poco después de su arribo a Holanda.

* Respecto de este tripulante, cfr. en esta misma edición el artículo "Don Gabriel de Castilla...".

¹⁴ Del centenar de hombres con que contaba el *De Liefde*, sólo 25 sobrevivieron el trayecto hasta el Japón. De éstos, un puñado regresó a Holanda.

¹⁵ El libro ha sido ampliamente popularizado a través de un filme, en el que el rol de este británico al servicio de Holanda es asumido por el actor Richard Chamberlain. El lugar de Tokio donde residiera Adams es conocido hasta hoy con el nombre Anjincho ("el barrio del piloto"). El nombre de otro miembro de la tripulación —Jan Joosten Lodensteyn— quedó inmortalizado con el apelativo Yaesu, barrio vecino a la Estación Central de esa capital (Blussé & De Moor, 1983, p. 202).

Curiosamente, el mascarón de proa del *De Liefde* —que un día enfrentara las aguas del estrecho de Magallanes— es uno de los escasos testimonios materiales que sobrevivieron a los diversos episodios que hemos venido narrando. Esta figura ornamental representa al filósofo Erasmo de Rotterdam, ya que —como lo indicáramos— *Erasmus* fue el nombre original del navío. Es conservado actualmente en el Museo Nacional de Tokio, a cuya posesión llegó luego de haber permanecido por un siglo en una aldea japonesa, donde su población, confundiendo con una imagen religiosa, le atribuía la capacidad de curar la viruela!

Conclusión

Podemos finalizar haciendo notar que re-

sulta un tanto sorprendente que hoy, cuando con cierta frecuencia se ven intentos de revitalizar órdenes y hermandades ya desaparecidas, no se haya pensado en darle nueva vida a aquella instituida hace casi cuatro siglos en el estrecho de Magallanes. Desde el punto de vista legal, tal vez podría haber irregularidades, como el que no alcanzase inmediato reconocimiento en la época de su creación. Sin embargo, el carácter tan particular de su concepción —en medio de una expedición abundante en sacrificios de toda índole— no deja indiferente y podría equipararse con el de otras nacidas espontáneamente bajo difíciles circunstancias históricas. Con algo más de suerte, la del León Liberado pudo haberse perpetuado como orden naval en una de las naciones de mayor tradición marítima del orbe.

BIBLIOGRAFIA

- **Blussé, L. & J. de Moor:** *Nederlanders overzee. De eerste vijftig jaar, 1600-1650*, Franeker, 1983.
- **Jansz Potgieter, Barent:** *Wijdtloopigh verhael van tgene de vijf schepen die int jaer 1598 tot Rotterdam toegerust werden, om door de Straet Magellana haren handel te dryven ...meest beschreven door M. Barent Jansz, Cirurgijn, t'Amsterdam, bij Zacharias Heijns, inde Warmoestraet, inde Hoofd-dueghden, Amsterdam, 1600.*
- **Wieder, F.C.:** *De reis van Mahu en De Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid-Amerika en Japan, 1598-1600. Scheepsjournaal, rapporten,...enz.* (Edición y notas del Dr. F.C. Wieder), 2 vol., De Linschoten-Vereeniging, La Haya, 1923.



Barent Jansz Potgieter