

Rodrigo Alejandro de la O Torres

“Sistema-mundo-oceánico del Atlántico

a través de un memorial viaje neerlandés, 1616-1617”

p. 85-128

Espacios marítimos y proyecciones culturales

Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional
de Antropología e Historia

2019

342 p.

Figuras

(Serie Historia General 37)

ISBN 978-607-30-2044-2

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2020, 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



SISTEMA-MUNDO-OCEÁNICO DEL ATLÁNTICO A TRAVÉS DE UN MEMORIAL DE VIAJE NEERLANDÉS 1616-1617

RODRIGO ALEJANDRO DE LA O TORRES
Universidad Autónoma de Aguascalientes

INTRODUCCIÓN

A mediados de septiembre de 1616, una nave neerlandesa inició un viaje trasatlántico con dirección al Caribe. La condición impuesta por el espacio marítimo para arribar al nuevo mundo era atravesar las aguas oceánicas del Atlántico. La obviedad de la anterior oración puede opacar el hecho de que los océanos estuvieron conformados por una diversidad de espacios marítimos, los cuales formaron parte de múltiples fenómenos medioambientales y sociales, económicos y políticos. Lo anterior es la principal idea de este texto. En efecto, el derrotero de la embarcación neerlandesa representa una vía de acceso para arrojar luz sobre una forma de organización espacial marítima de lo que hemos llamado sistema-mundo-oceánico del Atlántico de los siglos XVI y XVII.

El objetivo principal de este ensayo es analizar el espacio marítimo desde un recorrido llevado a cabo por navegantes neerlandeses a principios del siglo XVII. Afirmamos que esta navegación fue un botón de muestra del carácter heterogéneo de los espacios marítimos. En función del desplazamiento y las descripciones realizadas a lo largo de la travesía, es factible destacar el empleo de elementos del repertorio espacial marítimo a partir de los que se configuró una organización espacial del océano Atlántico. Lo anterior nos lleva a plantear que los espacios marítimos no fueron uniformes, sino que revelaron especificaciones que permiten identificar diversos espacios marítimos. Éstos formarían parte de un sistema-mundo-oceánico, en función de prácticas marítimas múltiples, actividades económicas,



intereses políticos y ámbitos culturales. Todo ello da cabida a la relación entre escalas de observación generales y miradas a nivel del mar que permiten dar cuenta de los particulares y detalles del ámbito marítimo.

Este planteamiento apunta hacia un análisis sociomarítimo del Atlántico. Pero es conveniente puntualizar los límites de este ensayo. Por una parte, realizar un trabajo contextualmente detallado de cada una de las organizaciones marítimas identificadas en aquel océano, durante el final del siglo XVI y comienzo de la centuria siguiente, rebasaría los límites de estas páginas; lo cual no quiere decir que dejemos de hacer breve mención de ellos, pues consideramos relevante estudiar la totalidad del viaje transoceánico neerlandés para poner en juego nuestra propuesta de interpretación. Por otra parte, al considerar los diferentes espacios marítimos es posible establecer comparaciones entre ellos, esto con el fin de observar las diversas formas de vivir el conjunto relacionado de espacios marítimos llamado océano Atlántico; en otras palabras, aproximarnos a la comprensión de un sistema-mundo-oceánico.

Este trabajo está dividido en tres partes. La primera consiste en ofrecer reflexiones de base en torno al espacio y al espacio marítimo, es decir, nuestra perspectiva teórica general. El segundo apartado está dedicado a definir qué entendemos por sistema-mundo-oceánico. Y la tercera sección corresponde al estudio del diario de viaje, con el aparato conceptual esgrimido previamente.

ESPACIO Y ESPACIO MARÍTIMO

Nuestro punto de partida es subrayar que el espacio es una categoría fundamental para el análisis de las realidades sociales: uno y otras son indisociables. El espacio se encuentra en lo cotidiano, en lo habitual, pero también en lo extraordinario.¹ Asimismo, el individuo, el grupo o colectivo social como la propia sociedad, se sitúan en

¹ Pilar Gonzalbo Aizpuru, "Introducción", en *Espacios en la historia. Invención y transformación de los espacios sociales*, Pilar Gonzalbo Aizpuru (ed.), México, El Colegio de México, 2014, p. 9.

entornos espaciales.² Y esto forma parte de una perspectiva, el llamado giro espacial: los procesos históricos no sólo deben leerse dentro del plano temporal sino también desde el rubro espacial.³ Lindón, al respecto, sostiene que “es cada vez más aceptado que la invisibilización [*sic*] de la dimensión espacial de lo social implica mutilar lo social que se pretende comprender”.⁴ Es por ello que colocar en el epicentro del análisis las relaciones entre el espacio y la sociedad o el universo espacial de la sociedad, permite abrir la puerta a estudios que dan cuenta de la complejidad de lo social.

Precisamente es el espacio, como categoría básica de lo social, una ventana abierta a los densos entramados de las sociedades, es decir, lo complejo. Con esto nos referimos a las múltiples y diversas conexiones e interacciones entre individuos, colectivos y sociedades manifestados en fenómenos y procesos históricos.⁵ Esto es, que la complejidad no sólo hace consciente tal situación, sino que invita a estudiar y entender lo real “a través de la existencia de múltiples organizaciones entrelazadas, y donde cada organización es concebida como un sistema vivo o dinámico”.⁶ Las consideraciones anteriores bien pueden ser aplicables al espacio. En palabras de Lussault: se trata de “un ensamblaje de variadas realidades que permite observar y comprender la importancia que adquiere el espacio en la organización y el funcionamiento de las sociedades”.⁷ Así, es posible subrayar el carácter multifacético y complejo que envuelve la noción de espacio, pues al ser una esfera primordial en la actividad humana admite diversidad de formas y expresiones de

² Rogério Haesbaert, *El mito de la desterritorialización. Del “fin de los territorios” a la multiterritorialidad*, México, Siglo XXI, 2013, p. 19.

³ Véase Karl Schögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica*, Madrid, Ediciones Siruela, 2007, p. 13

⁴ Alicia Lindón, “La concurrencia de lo espacial y lo social”, en *Tratado de metodología de las ciencias sociales*, Enrique de la Garza y Gustavo Leyva (eds.), México, Universidad Autónoma Metropolitana/Fondo de Cultura Económica, 2012, p. 585.

⁵ Véase Fred Spier, *El lugar del hombre en el cosmos. La gran historia y el futuro de la humanidad*, Barcelona, Crítica, 2011, p. 67-68.

⁶ Enrique Luengo González, *El conocimiento de lo social. I. Principios para pensar su complejidad*, Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 2014, p. 25 y 40.

⁷ Michel Lussault, *El hombre espacial. La construcción social del espacio humano*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, 2015, p. 19.



la relación espacio-sociedad y sociedad-espacio. Las consideraciones recién expuestas en torno al espacio representan los ejes que moldean la visión con la cual concebimos a los espacios marítimos. Esto es afirmar que forman parte integral de los procesos sociales y que, por tanto, dan cabida a la complejidad.

No obstante, según Anderson y Peters, uno de los puntos de vista más comunes es considerar al mar solamente como escenario de procesos sociales, o sea, en el sentido de ser útiles como “rellenos espaciales” sin la posibilidad de formar parte integral de los análisis que dan cuenta de esos procesos.⁸ O lo que es lo mismo, el mar y los océanos están supeditados a lo que acontece en tierra firme, éste considerado como espacio privilegiado de la actividad humana; el ámbito marítimo es visto de forma opaca, desvinculado o desarticulado de actividades y acciones de los hombres. Factible es hallar, como derivación de lo anterior, una imagen donde los océanos son percibidos como “vacíos”, desprovistos de procesos y vida social. Al respecto, Mack señala que “los mares son retratados ya sea como el telón de fondo del escenario en el cual, la acción real se ve que toma lugar —esto es, la tierra— o, retratados simplemente como el medio de conexión entre actividades que suceden en costas y sus interiores”.⁹ En el mismo tenor, Steinberg señala, citando a Lewis y Wigen, que “el mundo típicamente ha sido caracterizado como un universo de continentes donde los océanos, que existen entre esas masas fundamentales de tierra, sirven simplemente para dividir los espacios terrestres”.¹⁰

Las citas anteriores son un llamado a convertir a los mares y océanos en objeto de estudio de las ciencias sociales. En efecto, al emplear la frase espacio marítimo hacemos referencia a ámbitos líquidos que son parte de procesos y fenómenos sociales; espacios socialmente conformados a la vez que espacios partícipes en el desa-

⁸ Jonathan Mark Anderson, Kimberley Peters, “A Perfect and Absolute Blank: Human Geographies of Water Worlds”, en *Water Worlds: Human Geographies of the Ocean*, Jonathan Mark Anderson y Kimberley Peters (eds.), Fordham, Ashgate, 2014, p. 3-4. La traducción es mía. En adelante las traducciones son obra de quien estas palabras escribe, a menos que se indique lo contrario.

⁹ John Mack, *The Sea: A Cultural History*, Londres, Reaktion Books, 2011, p. 19.

¹⁰ Philip Steinberg, “Mediterranean Metaphors: Travel, Translation and Oceanic Imaginaries in the New Mediterraneans of the Arctic Ocean, the Gulf of Mexico and the Caribbean”, en *Water Worlds...*, p. 24.

rollo de las dinámicas sociales. Concebimos a los océanos como espacios complejos en cuanto a la interacción de diversidad de elementos que participan en las dinámicas marítimas: componentes tanto del medio ambiente marino y costero como de aspectos culturales, sociales, políticos y económicos.¹¹ En este orden de ideas, Castela enlista una serie de aspectos, que podemos llamar sociomarítimos, que establecen un horizonte rico y complejo al respecto:

El espacio líquido poblado por cuerpos humanos —espacios en sí mismos— directa y fugazmente; un territorio cruzado por espacios móviles; espacios insulares, encerrados y aislados como espacios móviles amarrados donde el mar, como territorio, es una presencia permanente [...]; espacios portuarios u otros espacios adyacentes al mar, interfaces entre la tierra y el mar como un territorio [...]; el mar como un espacio virtual de la imaginación [...]; el mar como un espacio de pesca abarcando formas de industrialización, discursos sobre cultura nacional o prácticas religiosas situadas [...]; el mar como un espacio para la formación de conocimiento [...]; el mar como un espacio de guerra.¹²

Frente a este panorama de posibilidades y relaciones conviene hacer eco respecto de la conjugación de áreas de conocimiento para

¹¹ Así, en este marco caben conjuntos de vínculos entre los hombres y los mares. Éstos han sido fuente de recursos de distinta índole a lo largo de la historia —alimentos y energías, por ejemplo—, participan de forma fundamental en la producción de los ciclos del agua —manifestados en lluvias, tormentas, huracanes, etc.—, en la generación de oxígeno y regulación de las temperaturas del planeta. Sobre esto, véase *El océano y sus recursos*, una colección de 13 tomos que presenta un panorama amplio e introductorio para conocer lo que los océanos ofrecen a los hombres. La edición de 1997 se encuentra disponible en la siguiente dirección: <http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/html/biologia.html>. Los hombres han hecho del océano una fuente de expresiones culturales, desde el miedo hasta motivo de inspiración artística. Sobre esto, véase, por ejemplo, Alain Corbin, *The Lure of the Sea. The Discovery of the Seaside in the Western World, 1730-1840*, Los Ángeles, California, University of California Press, 1994, p. 1-18. También han revestido al ámbito marítimo desde perspectivas políticas, además de que ha fungido como espacio de primer orden en dinámicas económicas. Sobre este aspecto presentaremos bibliografía más adelante, ya que será uno de los ejes sobre los que orbita nuestro ensayo.

¹² Tiago Castela, “Towards a Science of Sea Space”, en *Heritages and Memories from the Sea: Conference Proceedings*, Filipe Themudo Barata y Joao Magalhaes Rocha (eds.), Évora, UNESCO/Universidad de Évora, 2015, p. 14-15.

comprender el espacio marítimo en su dimensión social. Por ejemplo, Pinzón y Trejo sugieren que “con el fin de abordar el estudio del mar desde nuevas perspectivas es conveniente acudir, además de la historia, a disciplinas distintas y a sus respectivas aproximaciones al tema”.¹³

SISTEMA-MUNDO-OCEÁNICO DEL ATLÁNTICO

Si empleamos metáforas marítimas, el apartado anterior sería el puerto de origen, el punto desde el cuál conformar el resto de nuestra perspectiva alrededor del espacio marítimo. Las siguientes páginas presentan un derrotero conceptual más específico al respecto, el cual resultará necesario para el análisis del diario de viaje neerlandés. El cuadro está compuesto por una breve revisión de perspectivas historiográficas respecto al Atlántico, la definición de sistema-mundo-oceánico del Atlántico, lo que implica el asunto de la organización espacial, las distancias y movilidad. Se trata de colocar en el centro del discurso teórico al espacio marítimo.

Entonces, nos situamos en aguas del Atlántico, un espacio marítimo complejo conformado socialmente y constituyente de los procesos históricos en los que estuvo involucrado. Una primera escala es indicar, de modo breve, los puntos de vista respecto al Atlántico. Identificamos al menos tres: un Atlántico eurocéntrico, en el cual encontramos el papel protagónico de las potencias europeas respecto al uso de aquellas aguas, en los siglos XVI y XVII, a través de la comunicación transoceánica y sus implicaciones políticas y económicas; un Atlántico relacionado a la historia de la esclavitud, un espacio marcado por las historias de diásporas y genocidios en el continente africano y americano; otro Atlántico compuesto por las diversidades culturales, por lo multicultural y multiétnico: un espacio de contactos diversos, rebeliones y del ir y venir de hombres y

¹³ Guadalupe Pinzón y Flor Trejo, “Introducción”, en *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*, Guadalupe Pinzón y Flor Trejo (coords.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 11.

mujeres de diferentes culturas que se encontraban e interactuaban en el ámbito marítimo del Atlántico.¹⁴ Estas últimas dos visiones están vinculadas a través del interés por destacar a los actores subalternos en el ámbito marítimo del Atlántico.

Ahora bien, dentro de esas tres formas de mirar el Atlántico existe un punto en común: ese océano aparece, en general, como escenario de esas historias, no como parte integral de ellas; aspecto que recuerda las críticas, colocadas páginas atrás, sobre la posición tangencial del mar en los procesos sociales, en este caso los concernientes a los terrenos de Clío. No obstante, al considerar que los océanos y mares forman parte de la dimensión espacial es posible tomarlos como objetos de estudio enmarcados en contextos sociales a lo largo del tiempo y en diferentes geografías.

Para nuestro caso, tal postura permite interpretar al océano Atlántico como un sistema espacial, un conjunto de espacios marítimos, con sus dinámicas y lógicas específicas, distintas a otros océanos del globo.¹⁵ Entonces, nuestra propuesta consiste en tomar al espacio marítimo del Atlántico como un sistema-mundo-oceánico, esto en el sentido que apunta Wallerstein. Se trata de hacer referencia “no a sistemas, economías o imperios de (todo) el mundo, sino sobre sistemas, economías e imperios *que son un mundo*”.¹⁶ Y es, precisamente, el aspecto espacial el que destacamos en esta perspectiva: un espacio marítimo complejo, conformado por diversidad de espacios marítimos articulados por dinámicas tanto del medio ambiente marítimo, flujos de corrientes y vientos como por procesos sociales, políticos, económicos y culturales.

Por lo tanto, al leer los océanos desde la perspectiva del espacio es posible incorporar una serie de conceptos que dan pie a puntos de vista alternativos al respecto. En esta ocasión traemos las siguientes consideraciones: organización espacial, distancia y movilidad. Estos términos forman parte de aspectos de primer orden para la

¹⁴ David Lambert, Luciana Martins y Miles Ogborn, “Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea”, *Journal of Historical Geography*, Elsevier, Reino Unido, v. 32, n. 3, julio de 2006, p. 480-481.

¹⁵ Véase Mack, *The sea...*, p. 43-56.

¹⁶ Immanuel Wallerstein, *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*, México, Siglo XXI, 2013, p. 32.

comprensión y análisis de los sistemas-mundo-oceánicos. Por un lado, apuntalan lo que ya hemos indicado párrafos atrás: la diversidad de procesos históricos que suceden y están relacionados al entorno de los océanos, pero que asimismo son condicionados por éstos últimos. De ello es posible derivar, por otra parte, la complejidad con la cual podemos caracterizar a las realidades sociomarítimas inmiscuidas en el sistema-mundo-oceánico. Digamos que manifiestan las entrañas del sistema-mundo-oceánico.

Iniciemos con la organización espacial. Respecto a ello seguimos lo que Ortega Valcárcel sostiene que uno de los fundamentos del espacio es su sentido de organización, de ordenamiento.¹⁷ Por un lado, la organización espacial corresponde con dar sentido al mundo; esto es, generar lógicas de funcionamiento, una estructura si se quiere; pero también conlleva vivirlo y experimentarlo, no sólo por medio del andamiaje estructural, sino asimismo por la agencia o prácticas de los actores sociales. Por tanto, nos encontramos con una construcción social del espacio. Siguiendo con Ortega Valcárcel: “esta elaboración social de la experiencia directa del proceso de transformación social de la Naturaleza es concebida como una acción ordenadora, tiene relación con una actividad productora de objetos, que es al mismo tiempo productora de extensión, de amplitud, de la cual surgen relaciones espaciales.”¹⁸ Entonces, podemos considerar al océano Atlántico como espacio producido por las sociedades en cuanto a la generación de “objetos” —que es factible sustituir por la frase espacios internos del sistema-mundo-oceánico del Atlántico—. Éstos tendrían su lugar; su ubicación específica y articulaciones entre ellos; llevarían a cabo sus dinámicas locales y regionales, pero relacionadas, por diferentes vías, a escala oceánica.

En este contexto, la organización espacial marítima, permite lecturas variadas: la identificación de las características del medio marítimo y sus respectivos espacios de actuación —profundidades, corrientes, flujos de vientos, climas y fauna acuática, entre otros—; técnicas y tecnologías para la navegación, pesca y demás actividades realizadas sobre la mar —batallas navales entre otros—; los diversos

¹⁷ José Ortega Valcárcel, *Los horizontes de la geografía. Teoría de la geografía*, Barcelona, Ariel, 2000, p. 341.

¹⁸ *Idem.*

espacios costeros fungen asimismo como criterios para identificar espacios marítimos, al menos los adyacentes a ellos, en función de fuentes de extracción de recursos, espacios habitados, paisajes, etc.; la presencia y dimensiones de puertos, así como el establecimiento de nodos para la composición de rutas navales de diverso orden; intereses políticos y poder además de ámbitos culturales. Cada uno de estos aspectos es susceptible de convertirse en eje para la identificación y análisis de espacios marítimos. No obstante, proponemos que es la interacción e integración de estos aspectos lo que permite hablar de un sistema-mundo-oceánico, lo que a su vez da cabida a la complejidad como una forma de expresar, a modo de síntesis, las múltiples relaciones y dinámicas del mundo marítimo.

En efecto, cuando hacemos referencia a la organización espacial hablamos de una disposición de elementos distribuidos en el espacio desde criterios socialmente elaborados en conjunción o interacción con ámbitos medioambientales;¹⁹ o, lo que es lo mismo, espacios y realidades sociales y marítimas que articulan el funcionamiento del sistema-mundo-oceánico en cuestión; espacios que, como ya dijimos, estuvieron separados, pero no desvinculados entre sí. Por ello, cuando colocamos como objeto de estudio al sistema-mundo-oceánico del Atlántico nos situamos “frente a una zona espaciotemporal que atraviesa múltiples unidades políticas y culturales, una que representa una zona integrada de actividad e instituciones que obedecen a ciertas reglas sistémicas”.²⁰ Pero conviene no olvidar que el motor de estos espacios y relaciones es el ser humano, en cuanto a que socializa los medioambientes,²¹ y que los sistemas-mundos-oceánicos están, a su vez, relacionados con las historias de largo aliento y con las microhistorias; es decir, están integradas al (los) sistema-mundo.

Así, una panorámica aproximada de los espacios marítimos que articularon el sistema-mundo-oceánico del Atlántico sería la siguiente: mar del Norte, canal Inglés —mejor conocido como canal de la Mancha—, golfo de Vizcaya, corredor del Atlántico —situado entre la franja costera de Portugal-España y los archipiélagos de las Azores,

¹⁹ Véase Lussault, *El hombre espacial...*, p. 11-12.

²⁰ Wallerstein, *Análisis...*, p. 32.

²¹ David Arnold, *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, p. 9-12.

Madeira y Canarias— el Atlántico africano y el americano, el golfo-Caribe y el extenso mar abierto del Atlántico entre el Caribe y los conjuntos isleños de las Azores, Madeira y Canarias; cada uno de ellos con sus procesos y fenómenos históricos propios. Además de estos espacios marítimos habría que agregar los situados al sur del Atlántico. Esto ofrece una ventana abierta para adentrarnos a la complejidad del espacio marítimo, el cual difícilmente podría ser explicado de forma unívoca; lo que involucra “el reconocimiento de la existencia de diferentes ámbitos de la realidad, normados por lógicas diversas y negándose a reducir la realidad a un solo ámbito regido por una lógica única”.²²

Ahora bien, la organización espacial trae consigo el asunto de la distancia y la separación, términos que están íntimamente vinculados al espacio. En este tenor, Lussault define al espacio como “el conjunto de fenómenos que expresan la regulación social de las relaciones de distancias entre realidades distintas”. Es decir —y siguiendo con el mismo autor—, “la separación de las realidades sociales, la imposible confusión en un mismo punto”.²³ En similar perspectiva, Valcárcel apunta: “el espacio como amplitud definida por el intervalo que separa los objetos. El espacio supone separación, distancia, extensión”.²⁴ La separación, implicada entre la organización y la distancia, es vista como “principio de organización del espacio geográfico a lo que atañe a la distancia. En efecto, la separación [...] sería, a la vez, la fuente de la construcción del espacio por los seres humanos y una herramienta eficaz de organización espacial de las realidades sociales”.²⁵ La distancia es una conformación social básica para vencer el vacío. Esta idea es relevante, a decir Schögel, pues la historia humana puede ser considerada como la “lucha contra el *horror vacui*, esfuerzo incesante encaminado a domoñar el espacio, dominarlo, y finalmente apropiárselo”,²⁶ lo cual

²² Andrzej Zeromski Kaczmarek, “La geografía humana frente al análisis de los sistemas complejos”, en *Geografía humana y ciencias sociales. Una relación reexaminada*, Martha Chávez Torres, Octavio González Santana y María del Carmen Ventura Patiño (eds.), Zamora, El Colegio de Michoacán, 2014, p. 231.

²³ Lussault, *El hombre espacial...*, p. 20, 45.

²⁴ Ortega, *Los horizontes...*, p. 340

²⁵ Lussault, *El hombre espacial...*, p. 49, 65.

²⁶ Schögel, *En el espacio...*, p. 13-14.

se expresa en la organización del espacio. O sea, del cómo las sociedades afrontaron la creación y producción de sus espacios a partir de “jugar” con las distancias que separan los objetos de la vida material y también lo relacionado con los aspectos intangibles, dando como resultado la organización espacial. Aquí puede quedar aún más en claro la relación espacio-distancia-organización espacial; entre cada uno de los elementos situados o localizados media la distancia en función de separaciones socialmente establecidas.

Un aspecto estrechamente vinculado con la distancia y la separación es la movilidad. La articulación espacial, a través del desplazamiento de un punto a otro, trae consigo la superación del espacio que media entre una y otra realidad. O, en otras palabras, la movilidad existe en cuanto a lograr acceder a otros espacios. En este caso, la de transformar el espacio marítimo y emplearlo más allá de las costas hasta alcanzar otras realidades, movilizarse entre ellas, reconocerlas y dominarlas, pero también la de reconocer su capacidad de establecer condicionantes. De lo anterior se desprende otra característica: el espacio marítimo puede ser visto como espacio topológico. Es decir, una lógica espacial donde se “instaura una conexión que conserva la separación material entre los dos objetos unidos”. Entonces, lo relevante es estar en *vínculo con* y no esencialmente *junto con*, o sea en una lógica topográfica. Pero no sólo se trata de hablar de desplazamiento físico *per se*, sino que también están involucradas “ideologías y las tecnologías del movimiento que reinan en una sociedad”, lo cual se manifiesta en la métrica, en “todas las operaciones e instrumentos que les permiten a los operadores, a partir de un cotejo socialmente aceptado, definir y medir la distancia que separa realidades en un mismo espacio o entre dos espacios”. Así, a través de las prácticas espaciales, en este caso del espacio marítimo, es posible regular y definir qué es lo cercano y lo lejano.²⁷

Lo que hemos expuesto hasta este punto da cabida a replantear una de las ideas más divulgadas sobre el papel de los océanos, en particular sobre el Atlántico: el mar como vía de comunicación.²⁸ No

²⁷ Lussault, *El hombre espacial...*, p. 57, 63-64, 82.

²⁸ En cuanto a relacionar las condiciones medioambientales con la expansión humana en América a través del océano, desde una perspectiva geohistórica, véase Pedro Cunill Grau, “La geohistoria”, en Marcello Carmagnani, Alicia Hernández,

abandonamos tal punto sino que lo colocamos como un ámbito relevante para los fines de este escrito. Básicamente afirmamos que los espacios marítimos son sustancialmente movilidad, desplazamientos, fluidez. Anderson y Peters sostienen que

el mar es obviamente fluido; está moviéndose en términos de su locación; es inestable en términos de su forma (de las olas aún en calma, a las mareas, a las mareas de tormentas y tsunamis). El mundo acuático es por lo tanto un constante estado de transformación, es un mundo de inmanencia y transitoriedad. El mundo acuático tiene una ontología fluida.²⁹

Por lo tanto, el espacio marítimo va más allá de un camino líquido para llegar de un puerto a otro con las mercancías y productos relacionados a la economía-mundo. También refiere a la mutabilidad de los hombres a través del contacto pacífico o no con otros, al intercambio de ideas y creencias,³⁰ al igual que a una multiplicidad de hechos que conformaron las experiencias marítimas,³¹ las dinámicas de transformación en la organización del espacio marítimo y las percepciones correspondientes.³² Todo ello en relación *con* el mar, *con* los océanos y no únicamente *en* esos espacios.

Ruggerio Romano, *Para una historia de América I. Las estructuras*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 24-35. Para perspectivas sobre rutas marítimas, véase, por ejemplo, Mario Trujillo, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, Universidad de Cádiz/CIESAS, 2009. Para perspectivas sobre las implicaciones culturales y geográficas de la comunicación marítima, véanse Rafael Bernal, *El gran océano*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012 y Felipe Fernández-Armesto, *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*, Barcelona, Ariel, 2012.

²⁹ Anderson y Kimberley, "A perfect...", p. 11.

³⁰ Por ejemplo: Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2005.

³¹ Por ejemplo: Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, Acantilado, 2003.

³² Véase, por ejemplo: Rodrigo de la O, *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio Golfo-Caribe, 1527-1620*, tesis de doctorado, Mérida, CIESAS-Peninsular, 2014, p. 104-392; Martín Ríos, "La percepción del mar en la crónica castellana de la Baja Edad Media", Guadalupe Pinzón y Flor Trejo (coords.) en *El mar: percepciones, lecturas y contextos...*, p. 113-129; Guadalupe Pinzón y Carla Lois,

Esto conlleva considerar lógicas que están fuera de lo fijo y lo cerrado. Por ejemplo, Steinberg apunta que “cuando se designa un océano como el elemento que une una región, la fluidez y las conexiones reemplazan el arraigo a puntos estáticos y territorios encerrados por nexos fundamentales para la sociedad y el espacio”.³³ En otras palabras, esto da cabida al desarrollo continuo de los procesos históricos, a superar las imágenes estáticas y estables, e implica las constantes construcciones sociales sobre el aparente mismo espacio marítimo, el cual resulta nuevo, diferente, alejado de la homogeneidad, pero que también abre la puerta al análisis sobre nexos entre espacios marítimos y espacios terrestres. Tal es la opinión de Cocco, “el verdadero problema sociológico que está en juego aquí sería la comprensión diacrónica global del cambio simbólico y material en contextos relacionales mar-tierra”.³⁴ Insistimos, no es el mar aislado, *es* en vínculo con los espacios. Consideración que se suma al hecho de que los espacios marítimos que conforman el sistema-mundo-oceánico del Atlántico estuvieron lejos de ser homogéneos.

UNA NAVE NEERLANDESA EN EL SISTEMA-MUNDO-OCEÁNICO DEL ATLÁNTICO

Como indicamos al inicio de este texto, tomamos como caso de estudio el derrotero de una embarcación neerlandesa que navegó parte del ancho océano Atlántico. Consideramos apropiado dedicar unas pocas líneas sobre la principal fuente de este ensayo. Se trató de un memorial y derrotero naval, conformado entre 1616 y 1617, “escrito en lengua flamenca, escrito en una mano, escrito en parte de ella”. Este documento fue confiscado a uno de los cuatro neerlandeses capturados en la isla de La Trinidad en 1619, cuyos nombres eran Víctor Baltasar, Alberto Adrian, Juan Robelto y Roberto Enriquez. La traducción al castellano fue hecha por el capitán An-

“Bestiarios cartográficos. Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVIII)”, en *ibidem*, p. 133-158.

³³ Steinberg, “Mediterranean...”, p. 24.

³⁴ Emilio Cocco, “Theoretical implications of Maritime Sociology”, *Roczniki Socjologii Morskiej. Annuals of Marine Sociology*, Polish Academy of Sciences/The Gdansk Branch Commission of Marine Sociology, Polonia, v. XXII, 2013, p. 8.

tonio López Romero. Es decir, empleamos el trasunto hecho por ese personaje, el cual fue incluido como prueba en el proceso judicial contra aquellos navegantes.³⁵

Ahora bien, situamos este derrotero trasatlántico neerlandés en el marco de la expansión ultramarina europea de los siglos XVI y XVII. En efecto, esto último representó uno de los aspectos de primer orden en la Edad Moderna: el establecimiento de contactos y relaciones constantes entre los diversos mundos del orbe. Asia, África, América y Europa fueron enlazados, se crearon vínculos que trajeron consigo una serie de intercambios de bienes y de ideas, pero también de gérmenes, alimentos, hombres, mujeres y niños. Esto puede interpretarse como una primera globalización,³⁶ aunque también como la instauración de una economía-mundo dentro de un sistema-mundo. Así, la expansión de Europa implicó la conformación del capitalismo; es decir, la acumulación desigual de capital, el cual tuvo en el comercio internacional uno de sus fundamentos. Éste poseyó, como lógica general, la explotación de recursos naturales y humanos en África y América, y su posterior transformación y comercialización en el viejo continente o en el mundo asiático, donde pasaba, por ejemplo, la plata como medio de cambio por productos de Asia.³⁷

Aspectos económicos, políticos y culturales que moldearon las perspectivas e intereses dieron forma y orden a los espacios marítimos, acaso una especie de territorialización de la mar océano, o algo similar a ello. Lo cual implicaría, por ejemplo, una división axial de los espacios marítimos, que componen los sistemas-mundo-oceánicos, en función de los procesos de extracción de recursos naturales de tierra y mar, así como la mano de obra, además de los procesos de transformación y movilización de las mercancías hacia

³⁵ Presentación de un memorial y derrotero, 4 de abril de 1619, La Asunción, *Archivo General de Indias* (en adelante AGI), *Escribanía*, 1079 C, f. 9v-10r; Auto, 2 de mayo de 1619, La Asunción, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 10v. Es conveniente subrayar que ese pequeño grupo de neerlandeses negó, durante su proceso, haber participado en la navegación plasmada en ese memorial y derrotero. Véase Confesión de Víctor Baltasar, 23 de marzo de 1620, Sevilla, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 35v-39r.

³⁶ Véase Robert Marks, *Los orígenes del mundo moderno. Una nueva visión*, Madrid, Akal, 2014, p. 101.

³⁷ Richard van Dülmen, *Los inicios de la Europa Moderna (1550-1648)*, 11a. ed., México, Siglo XXI, 2004, p. 55; Marks, *Los orígenes...*, p. 120-122.

o dentro del mercado. Y, por tanto, hacia dónde fluye el capital y excedente. Tal vez esto es cercano al concepto centro-periferia, retomado por Wallerstein en el marco de la economía-mundo, se trata de una “división axial de labor entre los procesos de producción centrales y los procesos de producción periféricos”. Aquí, los intercambios que tienden a ser desiguales entre unos y otros pueden también referir a espacios marítimos que participan de distinta forma en el sistema-mundo-oceánico y en la economía-mundo.³⁸

En este marco resalta un ámbito fundamental de la actividad comercial de la época Moderna: el transporte transoceánico. Este sector es “directamente productivo de valor porque, ‘económicamente considerada la condición espacial, el traslado del producto al mercado, pertenece al proceso de producción en sí. El producto sólo está verdaderamente terminado cuando se encuentra en el mercado’”.³⁹ En este caso se trataba del desplazamiento de un espacio a otro tanto de materias primas como de productos terminados que circulaban en los diferentes mercados de la economía-mundo capitalista de los siglos XVI y XVII. Con lo recién dicho, hacemos notar el hilo comercial como una fuerza de gravedad que permitió configurar uno de los papeles más visibles del océano: vía de la expansión europea al resto del orbe, a través de la exploración, transporte y comunicación.⁴⁰ O sea, el espacio marítimo como partícipe de esa compleja realidad histórica.

Como ya dijimos, la organización del espacio marítimo está estrechamente vinculada al movimiento de las embarcaciones sobre el mar y, por tanto, con los procedimientos para conjurar las distancias entre una costa y otra, entre un puerto y otro. Así, un primer aspecto es dar cuenta del derrotero de la nave en cuestión, esto es relacionar los espacios marítimos que fueron parte del recorrido naval así como las distancias y direcciones que siguió la embarcación desde que partió de los Países Bajos Septentrionales. Según sea el caso, la toma de la altura y de los fondos tendrá sentidos diversos, tal como veremos en los siguientes párrafos. Otro elemento del análisis son los datos

³⁸ Wallerstein, *Análisis...*, p. 35.

³⁹ David Harvey, *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal, 2014, p. 261.

⁴⁰ *Vid supra* nota 28.

cuantitativos respecto al viaje. Con ello se genera un panorama si bien exclusivo de las jornadas trasatlánticas que nos ocupan, no deja de ser una vía para acercarnos a la disposición de espacios marítimos que participaron en la conformación del sistema-mundo-Atlántico. En síntesis, nos situamos en el contexto de la expansión europea en aquellas centurias, como una vía para dar forma al análisis espacial que aquí presentamos. Pero, para desarrollar el estudio, privilegamos la movilidad de la nave neerlandesa en ese complejo entorno al que ya hemos hecho referencia.

Lograr lo anterior implica plasmar algunos trazos muy generales en torno a la relación entre los Países Bajos Septentrionales y el mar.⁴¹ Para ello, como mínimo, es necesario considerar los siguientes campos: a) las actividades pesqueras en el Atlántico Norte, b) el transporte de mercancías a lo largo de las costas europeas, particularmente entre el Báltico y el Mediterráneo, además de ultramar, c) la concentración de capital en Ámsterdam, d) el desarrollo de tecnología naval,⁴² e) la política marítima inclinada al *Mare Liberum*⁴³ y f) el mar

⁴¹ Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, 2a. ed., México, Siglo XXI, 2011, p. 52-83. Este autor realiza una síntesis de las condiciones económicas vinculadas al mar y a la tierra que explican el ascenso de Holanda a potencia económica.

⁴² El siglo XVI también puede ser caracterizado como la centuria de los avances técnicos más relevantes para la navegación. Esto fue común a Europa. No obstante, los neerlandeses alcanzaron niveles de división y especialización del trabajo en sus embarcaciones, los cuales ayudaron a situarlos como potencia marítima del siglo XVII. Es decir, existieron tipos de naves para ciertas faenas en los diversos espacios marítimos. Encontramos al *boyer*, al *vliebot* o filibote, desde 1570, y a finales de ese siglo el *fleute* holandés. Kellenbenz, *El desarrollo económico de la Europa Occidental (1500-1750)*, 2a. ed., México, Siglo XXI, p. 132-134; Ralph Davis, *La Europa Atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, 7a. ed., México, Siglo XXI, 2006, p. 198-200; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial I. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, 2a. ed., México, Siglo XXI, 2011, p. 301.

⁴³ El *mare Liberum* refirió a una postura política, económica y cultural de los siglos XVI, XVII y XVIII, la cual apostaba por la no exclusividad del espacio marítimo por parte, sobre todo, de las coronas de España y Portugal. La mar océano era visto como un bien común. Estuvo apegado a la libertad del tránsito de bienes a través de la mar, pero también a las luchas políticas y económicas entre poderes reales europeos por el control del comercio. Véase Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade*, Nueva York, Oxford University Press, 1916 [1608]; Richard Tuck, "Grotius and Selden",

como una fuente de identidad.⁴⁴ El espacio marítimo, en pocas palabras, fue de primera relevancia para las Provincias Unidas.

En efecto, la hegemonía en la economía-mundo de la República holandesa, que alcanzó su cenit a mediados del siglo XVII, fue orquestada, según ideas de Wallerstein, a partir de una eficacia en la producción dentro de los sectores primarios de la economía, lo que trajo consigo el control de las “esferas de distribución comercial del mercado mundial”, y con ello dar pie al control del traslado de los bienes comerciales a escala global, lo que a la postre llevó a tomar el control sobre las finanzas.⁴⁵ Esta frase puede sintetizar la dinámica que siguieron los Países Bajos Septentrionales sobre todo en aquella centuria. Lo que destacamos en ello es el papel geoestratégico del mar en esa historia: “que toda Nación que consiguiera hacerse dueño de la navegación, lo será siempre del tráfico y de las riquezas; y aún me atrevo a decir que de los imperios”.⁴⁶ O, la misma idea, pero expresada de forma distinta, “la navegación y el comercio tienen tanta conexión y parentesco entre sí, que es dificultoso que la una esté floreciente en un estado no estándolo el otro”.⁴⁷

Canal inglés y Mare Hispanicum

El 16 de septiembre de 1616 una nave neerlandesa, bajo el mando del capitán Juan Portlo van Lenden, zarpó del puerto de Vlissingen,⁴⁸ ubicado al suroeste de los Países Bajos Septentrionales, en el con-

en *The Cambridge History of Political Thought, 1450-1700*, James Henderson Burns (ed.), 3a. ed., Reino Unido, Cambridge University Press, 2006, p. 499-521.

⁴⁴ Por ejemplo, el impulso que la Compañía de las Indias Occidentales dio a la actividad corsaria y la legitimación social de esta actividad como fuente de honor y privilegio social desde finales del siglo XV y durante el siglo XVII. Véase Virginia West Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherland*, Nueva York, Plagreve Macmillan, 2005, p. 9-64.

⁴⁵ Wallerstein, *El moderno sistema mundial II...*, p. 51.

⁴⁶ *Comercio de Holanda, o el Gran Tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los Estados y señoríos del mundo*, Francisco Xavier Goyeneche (trad.), Madrid, Imprenta Real, 1717, f. 36.

⁴⁷ *Comercio de Holanda...*, f. 35.

⁴⁸ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v y 19v.

junto de islas llamadas Zelanda. Sobre la tripulación poco o nada podemos señalar, esto se debe a que en el expediente sólo se consignó el diario de viaje. Este derrotero sucedió: 48 años después del inicio de los levantamientos neerlandeses contra el gobierno de Felipe II en 1568; 26 años después del cese de las hostilidades españolas en los Países Bajos y de que la ciudad de Ámsterdam se convirtiese en claro centro de la economía-mundo, hechos que sucedieron en 1590; a tan sólo siete años del comienzo de la Tregua de los Doce Años entre España y aquellas provincias, en 1609; cinco años antes de que se creara la Compañía de las Indias Occidentales, lo que ocurrió en 1621;⁴⁹ también coincidió con el final del crecimiento económico general de Europa en el siglo XVI y, por tanto, con la desaceleración de la economía del Viejo mundo.⁵⁰

Ahora bien, este primer espacio marítimo fue parte de lo que podemos llamar Atlántico Norte Europeo, el cual estaba conformado por el *mare Hispanicum*,⁵¹ el canal Inglés, el mar Germánico,⁵² o mar del Norte,⁵³ y el *oceanus Britanicus*.⁵⁴ De estos espacios marítimos, la nave del capitán van Lenden estuvo en los dos primeros, su viaje abarcó hasta el 14 de octubre, día en que avistaron el cabo de Finisterre.⁵⁵ Es decir, el trayecto abarcó prácticamente un mes —tiempo similar que duraba el tornaviaje del nuevo mundo—, tomando en

⁴⁹ Dülmen, *Los inicios...*, p. 345-348; Manuel Herrero Sánchez, *Las Provincias Unidas y la Monarquía Hispánica (1588-1702)*, Madrid, Arcos Libros, 1999, p. 39; Wallerstein, *El moderno sistema mundial I...*, p. 305.

⁵⁰ Ruggerio Romano, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 15.

⁵¹ Lucas Janszoon Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt, vande navigatie der Westersche Zee, innehoudende alle de custen van Vrankrijk, Spaignen ende't principaelste deel van Engelandt, in diversche zee caerten begrepen*, Leiden, Ghedruct tot Leyden, 1584, f. 87 (Universiteitsbibliotheek Utrecht, p. f. 111 Lk (*Raviora*))

⁵² Diogo Homem, *Navigazione dell'Europa con parte dell'Africa et dell'Asia*, Roma, Filippo Thomassino, 1606, f. 1 (Universiteitsbibliotheek Utrecht, *Kaart VIII. n. f. 4*).

⁵³ Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt...*, f. 78.

⁵⁴ Abraham Goos, *Nieuw Nederlandsch Caertboeck*, Ámsterdam, Gedruckt t'Amsterdam, 1625(?), Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica, GMm/927, f. 7.

⁵⁵ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v-13r.

Mapa 1
CANAL DE LA MANCHA Y MARE HISPANICUM



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

cuenta tanto los días efectivos de navegación como las jornadas donde echaron ancla y no se desplazaron sobre el mar. A esto hay que agregar el hecho de la ausencia de registro de la altura de la embarcación durante el recorrido.

Lo anterior lo interpretamos como evidencia del dominio sobre el espacio marítimo en cuestión, el cual era un paso cotidiano de embarcaciones de los Países Bajos Septentrionales. Esto puede constatarse por el hecho de omitir la toma de la altura de la nave en el mar, lo que revela que esta técnica de navegación fue sustituida por el conocimiento del entorno marítimo y costero. Resultaba poco práctico determinar los grados y minutos de la nave, respecto de la línea del meridiano o de alguna ciudad europea, cuando las referencias de ubicación en el mar se hallaban tanto en las costas —ciudades, bocas de ríos, accidentes geográficos en general, etc.— como en el propio mar; particularmente, en las diferentes profundidades de las aguas próximas a las costas. En efecto, la obra de Lucas Jansz Waghenaer, *Spieghel der Zeevaerdt* —Espejo de navegantes—, publicada en 1584, puede ser definida como una síntesis visual, y por tanto con un sentido netamente práctico de la navegación, de la comprensión del espacio marítimo desde los Países Bajos Septentrionales hasta Andalucía, pasando por el sur de Inglaterra. Cada mapa marítimo-costero de Waghenaer contiene la ubicación de las ciudades y puertos, los sondeos de profundidad y perfiles de las costas, como una herramienta más para auxiliar al piloto cuando esté cercano a tierra. Esta obra no fue la excepción. Los holandeses fueron uno de los productores más importantes de cartas marítimas y mapas del orbe a lo largo del siglo XVII.⁵⁶

Prosiguiendo con nuestro análisis, la organización de esta parte del derrotero, en primer lugar, siguió dirección este-oeste a lo largo de la costa de los actuales reinos de los Países Bajos y de Bélgica, Francia y España, atravesando el canal Inglés y *mare Hispanicum*. El registro de los días marcó el ritmo del desplazamiento. Luego de zarpar de Vlissingen —Flesinga—, la nave llegó, al día

⁵⁶ Véase Waghenaer, *Teerste deel vande Spieghel der zeevaerdt...*, f. 79-100. David Buisseret, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800. La representación de los nuevos mundos en la Europa del Renacimiento*, Barcelona, Paidós, 2004, p. 118-121.

siguiente, frente a San Luis en Inglaterra, jornada en la cual siguieron navegando “hasta la boca que está al este de la isla Vichit”. Ese mismo día, la embarcación alcanzó el puerto de Niuwpoort, en los Países Bajos Meridionales. En un mismo día, la nave pasó frente a dos referentes costeros para luego detenerse en ese último sitio. Ese arco relativamente ágil, continuó el 18 de septiembre, pues lograron arribar a Arnemuïden y Dortmuïden. La dinámica de desplazamiento cambió, ya que en éste puerto se detuvieron durante ocho días, del 18 al 25 del mes. El siguiente punto del derrotero fue el puerto Plermurden, al cual entraron el 1 de octubre. Por lo tanto la nave, durante siete días, viajó desde Dortmuïden hasta el puerto previamente indicado. En Plermurden dilataron su estancia por otros ocho días; es decir, hasta el 9 de octubre se hicieron a la vela con dirección al cabo de Finisterre. Éste fungió como indicador del final del espacio marítimo del Atlántico Norte Europeo, pero a la vez hizo referencia al inicio de otro: el corredor marítimo situado entre la costa de la península ibérica y los archipiélagos de las Azores, Madeira y Canarias. Esta transición fue patente cuando el piloto de la nave neerlandesa tomó la altura por primera vez en el viaje: ubicar al cabo de Finisterre era señalar la llegada a otro espacio marítimo.⁵⁷

Antes de continuar, es conveniente indicar algunos rasgos contextuales de este espacio marítimo. Éste, para los Países Bajos Septentrionales, representó un espacio de obtención de recursos pesqueros: arenque, bacalao y ballenas. El primero de ellos, precisamente, en el Atlántico Norte, el siguiente en Islandia y el tercero en Groenlandia.⁵⁸ En efecto, la pesca propició la conexión entre espacios del Atlántico norte, uno en el septentrión extremo de América y otro en los límites norteros del mundo europeo. Con esto queremos presentar otra vía de expansión de los Países Bajos Septentrionales al nuevo mundo, como lo fue Groenlandia. Asimismo,

⁵⁷ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v-13r.

⁵⁸ *Comercio de Holanda...*, f. 23-29; Kellenbenz, *El desarrollo económico...*, p. 104-105; Charles Wilson y Geoffrey Parker, *Una introducción a las fuentes de la historia económica europea, 1500-1800. Europa Occidental*, 2a. ed., España, Siglo XXI, 1986, p. 103; Davis, *La Europa Atlántica...*, p. 194.



al referir al otro par de espacios lo hacemos con el fin de subrayar una actividad naval cotidiana para los neerlandeses del siglo XVII. Pero no sólo para éstos, sino también para anglosajones. Ambos participaron en dar vida social y económica a ese espacio marítimo desde la Edad Media, a partir de las faenas pesqueras, hasta el siglo XVIII. En este espacio marítimo también estuvo en vínculo con el Báltico, gracias a la actividad comercial neerlandesa. Estos navegantes recogían granos para el consumo cotidiano así como pertrechos navales básicos tanto para el trabajo en la mar como para la construcción de barcos.⁵⁹ Los neerlandeses, como señalaremos más adelante, distribuían en el Báltico, por ejemplo, sal que era cargada en Lisboa, proveniente de Francia, España, Portugal e, incluso, desde la provincia de Venezuela, en América. El dominio holandés de este comercio abarcó desde 1562 a 1657, pues entre el 50% y 75% de la sal pasaba en naves de los Países Bajos hacía el Dazing.⁶⁰

Esta, digamos, familiaridad es posible leerla en el memorial de viaje. El documento incluye anotaciones específicas sobre asuntos comerciales que pueden ser consideradas como indicios de que los navegantes neerlandeses se encontraban en un espacio marítimo familiar. Por ejemplo, en Nieuwpoort, el piloto anotó que “hallamos que se gustaría en tabaco, pero no es de codicia, porque el tabaco ha de ser muy bueno, y el precio en cerca de 4 sueldos esterlines”. Otra de las recomendaciones fue sobre Dormuiden: “En este puerto hay razonable provecho para quien les llevare de repollos y cebollas y esto ha de llevar por el mes de septiembre.” Pero también encontramos referencias a acuerdos económicos, tal vez a escala microeconómica, “tomamos sobre la nao del señor Corneles Coch 9 libras y 8 sueldos esterlines de los cuales debo yo una libra esterlina”.⁶¹

⁵⁹ Niels Steensgaard, “The Growth and Composition of the Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750”, en *The rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, James Tracy (ed.), Cambridge, Cambridge University Press, 1993, p. 102-106; Wallerstein, *El moderno sistema mundial I...*, p. 301.

⁶⁰ Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes...*, p. 78-79.

⁶¹ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 12v.

Mar abierto: del cabo de Finisterre a las Canarias

Así, el cabo de Finisterre marcó no sólo la salida y entrada de un espacio marítimo a otro, sino que también indicó la puesta en marcha de la navegación de altura, es decir, desplazarse en mar abierto. Estas condiciones obligaron al empleo constante de la toma de altura para establecer la ubicación y, junto con la cuenta de los días, cotejar el avance del barco, el cual siempre fue en dirección sursuroeste. Así, desde el cabo de Finisterre hasta las Canarias, el trayecto implicó seis días de navegación, tiempo en el cual se realizó el registro de la altura en cinco ocasiones. Con excepción del 16 de octubre, desde el 15 hasta el 20 de ese mes se cotejó la ubicación de la nave con la técnica ya señalada.⁶² En efecto, estaban situados en un espacio marítimo con condicionantes completamente distintas al anterior, lo cual obligó a emplear formas diferenciadas, respecto al anterior espacio marítimo, para establecer referencias donde el horizonte era dominado por el ir de las aguas. Esto provocó que el barco fuese a la vez el lugar de ubicación sobre el mar y la máquina en constante movimiento. Se trató de un desplazamiento que no tuvo como referentes lugares costeros, sino posiciones en el espacio marítimo derivados del conocimiento y empleo de las técnicas de ubicación y medición del avance en la mar océano, tal vez, como indicaban Deleuze y Guattari en cuanto a definir al mar como un espacio liso, donde la trayectoria define los lugares y no al contrario.⁶³

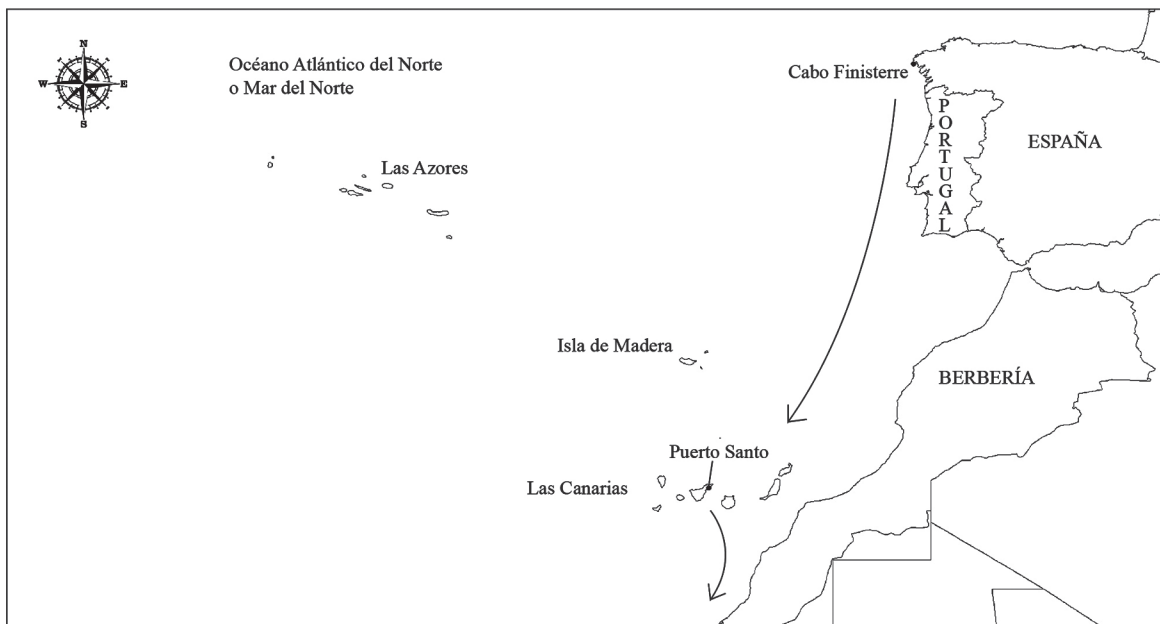
Las corrientes y vientos llevaron a la nave hacia una de las ínsulas del archipiélago de las Canarias: Tenerife, específicamente a Puerto Santo, lo cual sucedió el 21 de octubre.⁶⁴ Éste fue el único referente situado en tierra que registró esa nave neerlandesa. Puerto Santo indicó el final de esta parte del viaje trasatlántico y el inicio de otro espacio marítimo: la proximidad de las costas africanas. No se detuvieron en esa isla sino que continuaron su viaje

⁶² *Ibidem*, f. 13r.

⁶³ Gilles Deleuze y Félix Guattari, *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*, 9a. ed., Valencia, Pre-Textos, 2010, p. 483-490.

⁶⁴ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, *AGI, Escribanía*, 1079 C, f. 13r.

Mapa 2 MAR ABIERTO: DEL CABO DE FINISTERRE A LAS CANARIAS



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

al suroeste. En este momento del derrotero habían transcurrido un total de 45 días desde que partieron de Vlissingen, y 30 días, poco más poco menos, desde que entraron a mar abierto. Conviene decir que el espacio marítimo entre cabo de Finisterre y Las Canarias fue empleado en su sentido más básico, el de avenida marítima en donde no hubo jornadas para detener el viaje o alguna escala portuaria en donde echar anclas. O, en otras palabras, el espacio a través del cual acceder a otros espacios.

Una vez que hemos expuesto el recorrido de la nave neerlandesa en esos espacios marítimos de Europa, es momento de traer a escena uno de los ámbitos navales que coadyuvaron a la expansión de la Holanda Septentrional. Como menciona Herrero, las Provincias Unidas, se concentraron en jugar el rol de “transportistas y redistribuidores de mercancías sin entrometerse en las luchas territoriales que enfrentaban a las monarquías feudales europeas”.⁶⁵ Pero el trasiego de productos, realizado por los neerlandeses, estableció un eje comercial entre el Báltico, Holanda y Europa Occidental. La relevancia de ello consistió en que el control del mar Báltico significaba el control de las materias indispensables para el occidente europeo. De hecho, como ya indicamos, entre 1562 y 1657 los holandeses transportaron cerca del 60% de las mercancías de la actividad comercial en el Báltico. Lo que se intercambiaba entre Europa oriental y occidental a través de la intermediación neerlandesa, fue en términos generales “mercancías bálticas, en especial trigo y pertrechos navales, con productos agrarios procedentes de Francia y del área mediterránea, fundamentalmente sal y vino”.⁶⁶

En efecto, el par de espacios marítimos recorridos por la nave neerlandesa formaron parte de zonas de actividad comercial al interior de Europa, la cual comprendió desde Gibraltar hasta Ámsterdam, a la cual hay que incluir al Mediterráneo. Según Dülmen, en ese espacio circulaban “mercancías de consumo diario, cereales y sal, principalmente. En el intercambio de productos tomaron igual parte Inglaterra, Francia, Portugal y España”, a los cuales cabe agregar a los Países Bajos Septentrionales. Por ejemplo, uno de los destinos

⁶⁵ Herrero, *Las provincias unidas...*, p. 36.

⁶⁶ Herrero, *Las Provincias Unidas...*, p. 53-54; Kellenbenz, *El desarrollo económico...*, p. 137-138; Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes...*, p. 116.



del trasiego de productos del oriente al occidente de Europa, a través del intermediario neerlandés, fue Lisboa, que recibía granos provenientes de Danzig,⁶⁷ lo cual movilizaba a las naves desde el mar Báltico, pasando por las aguas del mar Germánico, *oceanus Britannicus*, el canal Inglés, el golfo de Vizcaya o *mare Hispanicum* y las costas atlánticas lusitanas.

De hecho, el corredor marítimo entre el cabo de Finisterre hasta Gibraltar fue de constante tráfico naval. A la vez que era parte del mundo marítimo europeo jugaba el papel de entrada y salida del viejo continente. En lo primero, comunicaba con el Mediterráneo y el golfo de Vizcaya, el canal Inglés y Escocia, ello a través de contactos y dinámicas mercantiles de enseres de uso diario. Asimismo era espacio de relación con el extremo occidental de Europa, es decir, con el conjunto de islas de las Azores, Madeira y las Canarias.⁶⁸ Embarcaciones españolas, portuguesas, francesas e inglesas que realizaban recorridos trasatlánticos con dirección a América, África y Asia, así como aquellas que llevaron a cabo jornadas de pesca en Terranova, surcaban habitualmente ese espacio marítimo. Digamos que era un espacio marítimo pivote en el contexto de la economía mundo.

También guardaba una posición geopolítica en cuanto a las tensiones entre el *mare Clausum* y el *mare Liberum*. Sobre este aspecto podemos decir que uno de los impulsos que dieron vida social a ese espacio marítimo fue la actividad corsaria. Tanto el golfo de Vizcaya como las aguas que bañaban las costas de Dunkerque fueron espacios marcados por el actuar de corsarios españoles, en el marco de la guerra contra los Países Bajos Septentrionales. Pero también el extremo sur de este corredor marítimo, la costa sur de Portugal y el golfo de Cádiz, formaron parte de los espacios en disputa y de conflicto, entre corsarios de diferente origen, “su situación estratégica era y es esencial: la salida y entrada al estrecho de Gibraltar y lugar de recepción de los galeones y las flotas de Indias”.⁶⁹ Desde la segunda década del siglo XVI ese espacio marítimo fue escenario de

⁶⁷ Dülmen, *Los inicios de la Europa...*, p. 60.

⁶⁸ *Idem*; Wilson y Parker, *Una introducción a las fuentes...*, p. 81, 83.

⁶⁹ Véase Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Ministerio de Defensa de España, 1999.

batallas navales y asedios a puertos. Aquí podemos incluir además al archipiélago de las Canarias.

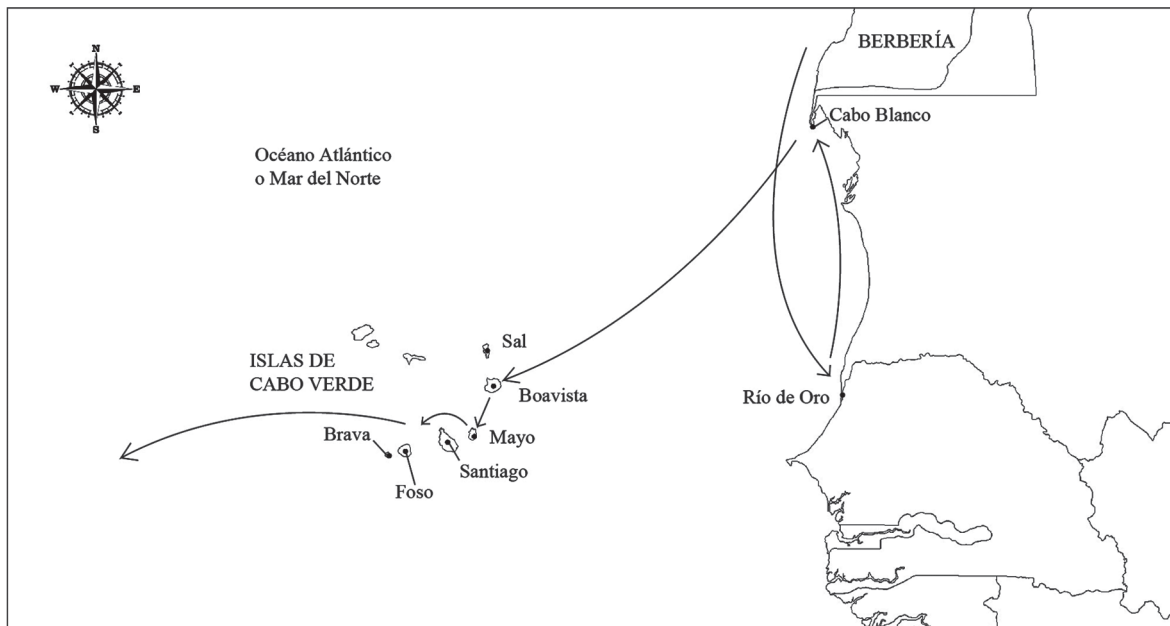
Otra información que permite señalar los vínculos comerciales con otras partes de Europa fue una lista de mercaderes y maestros que se encuentra al final del memorial. Sabemos que la embarcación estuvo circulando por diversas aguas europeas entre 1584 y 1585. La nave estuvo en Flandes, pero también estableció contactos comerciales en Hamburgo, donde se consignaron los siguientes nombres: Pedro Caballero, Pedro Bayer y Pedro Dapuints; en Londres: los maestros Guillermo Bras, Monlan, Consedite, Juan Paulos, Corneboy, Enil Vaters, Francisco Dey y Luis Mandite o Salvate; en Archerfrot: maestre Nicolás Lambrecht; en Ámsterdam: los mercaderes Isaac Porvillegudel van Purt, Abraham Dragón, Albrecht Elban, Ruin Elmisherhe y el maestre Erasmus Priet; en Marsella: los mercaderes Juan Bambesser, Juan Banderestra, Gerivan Acher, Nicolás Piquer Fovilon, el señor Juan Bourguer, el patrón Felipe Malga y Endriq Tachen; y en Plermud: el capitán Artur Grey.⁷⁰

Costas de África

Las condiciones de navegación cambiaron respecto al espacio marítimo previo. En este caso, los neerlandeses se encontraron de nueva cuenta con las costas. La travesía en los litorales africanos inició el 22 de octubre y finalizó el 16 de noviembre, estuvo cerca de abarcar un mes de duración. Durante ese lapso, la navegación fue constante y sólo echaron anclas un par de días. Además de ello, el desplazamiento fue moldeado por el uso tanto de los instrumentos, para la toma de altura, como de la observación de referentes ubicados en el litoral. Es decir, por primera vez en el trayecto fueron combinadas tanto la toma de altura como la navegación por referencias costeras. También podemos decir que este espacio marítimo no sólo fue una porción del tránsito oceánico, como el anterior, sino que también fue objeto de, al menos, cierta exploración, como veremos más adelante.

⁷⁰ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079C, f. 20v-21r.

Mapa 3 COSTAS DE ÁFRICA Y CABO VERDE



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

Calint fue el lugar que recibió a la nave cuando ésta ingresaba a las aguas del Atlántico africano. En el memorial de navegación está registrada la altura, la cual fue cotejada al momento en que la embarcación se encontraba frente a este puerto: 28°, con la proa en dirección suroeste. Esto sucedió el 22 de octubre. Ese mismo día, pasaron frente a Tunca. Estos movimientos y registro de referencias pueden interpretarse como las acciones de apertura del espacio en cuestión. En efecto, en Tunca se detuvieron la noche del 22 de octubre para luego navegar hasta el 28 de ese mes sin tomar altura, es decir derrotaron durante seis días.⁷¹

La embarcación navegó hasta lo que llamaron Berbería. Arribaron a sus costas el 28 de octubre. Básicamente no perdieron de vista el litoral hasta el 3 de noviembre. En ese lapso los neerlandeses tomaron la altura en tres ocasiones: una el 28 de octubre, otra el 31 y una más el 3 de noviembre. Durante el recorrido alcanzaron el río de Oro, posiblemente estuvieron surtos un día, esto el 1 de noviembre. La última de las alturas registradas fue hecha frente a cabo Blanco, al cual llegaron siete días después de haber ingresado a la Berbería, lo cual significó dejar de nueva cuenta la costa y adentrarse en mar abierto para entrar al archipiélago de las islas de Cabo Verde. Al dejar atrás el litoral continental terminó una parte del recorrido en el espacio marítimo del Atlántico africano. Todo esto puede interpretarse como una breve trayectoria en uno de los segmentos del espacio marítimo del Atlántico africano en el siglo XVII.⁷²

Una vez más, los neerlandeses navegaron en mar abierto, pero en esa ocasión entre cabo Blanco y el conjunto de islas de Cabo Verde. El trayecto implicó seis días: del 3 al 8 de noviembre. Durante ese lapso tomaron en dos ocasiones la altura.⁷³ Como ya se ha dicho en párrafos previos, en esta parte del derrotero la embarcación jugó ese doble papel de referente y máquina de desplazamiento en la mar océano. Entraron a las islas de Cabo Verde el 9 de noviembre para dejarlas atrás el 16 de aquel mes. Ese noveno día estaban en isla de Boavista o Buena Vista, probablemente se detuvieron ahí algunas jornadas, pues fue hasta el 13 del mismo mes que tomaron la isla de

⁷¹ *Ibidem*, f. 13r-13v.

⁷² *Ibidem*, f. 13v-14r.

⁷³ *Ibidem*, f. 14r.



Mayo y la ínsula de Sal. El 15 de noviembre se situaban entre isla Brava, Santiago e isla de Fuego, último día que tomaron la altura en aguas africanas y el 16 se internaron al mar abierto.⁷⁴ Una vez más, los neerlandeses navegaron en mar abierto, pero en esa ocasión entre cabo Blanco y el conjunto de islas de Cabo Verde. El trayecto implicó seis días, del 3 al 8 de noviembre, y durante ese lapso tomaron la altura en dos ocasiones.⁷⁵

Durante el recorrido por la costa africana fueron realizadas anotaciones que, a diferencia de las hechas en el primer espacio marítimo, consistieron en recomendaciones, por un lado, sobre la navegación y los recursos ahí existentes, y por otro, en breves descripciones de la geografía y de las gentes originarias de aquellas partes de África. Respecto a los riesgos de navegar la costa tenemos, por ejemplo, la advertencia sobre el litoral de la Berbería: “[...] a que entendimos que presto nos hallásemos en el rebolare de las playas, pero Dios no lo permitió.” Pero igualmente consignaron referentes costeros para la ubicación y anclaje en el río del Oro: “Es necesario saber que hecha una grande punta fuera de la cual ha de quedar por la banda de babordo e ir seguramente hasta dar fondo de cinco brazas.” Similares recomendaciones fueron escritas respecto a la costa de la ínsula de Sal: “En esta isla junto a una punta de arena, yendo corriendo de luengo, hasta tomar senda en cuatro brazas, dando resguardo a un peñasco que esta fuera de la mar y podéis amainar y surgir.” También para la isla de Boavista: “Fuimos a surgir en ella junto a una punta de arena blanca en 7 brazas”.⁷⁶ Es decir, la consignación de estos datos de navegación costera implicó elementos de la geografía física del litoral, así como de las profundidades próximas a tierra.

Ahora bien, en cuanto a recursos marítimos de esa parte de la costa africana quedó cotejado lo siguiente, para la Berbería: “Hay grande pesquería y de pescado suficiente para salar y pescar.” En río del Oro apuntaron que “aquí hay mucha cantidad de pescado muy suficiente para secar”. Respecto a la ínsula Boavista señalaron que era una “isla desierta porque no vimos en ella gente, pero vimos

⁷⁴ *Ibidem*, f. 14 v-15r.

⁷⁵ *Ibidem*, f. 14r.

⁷⁶ *Ibidem*, f. 13v-14v.

mucha cantidad de tortugas en gran manera buenas para comer”. Otro aspecto a mencionar tuvo que ver con contactos con otros navegantes provenientes de Europa. Esto sucedió en río del Oro: “Aquí hablamos con un francés corsario que iba [a] la vuelta de cabo Blanco.” También, como ya dijimos, el memorial incluyó algunas palabras sobre los pobladores de río del Oro: “Los moradores de este río vienen a bordo y traen plumas de avestruces, también huevos de los dichos, que son las mercaderías que traen para rescatar por agujas y tabaco. Es gente grandemente traidora, no se fie nadie de ellos, no lo crea”.⁷⁷ Lo plasmado hasta aquí permite identificar formas distintas de afrontar espacios marítimos, que en este caso resultaban probablemente poco cotidianos si los comparamos con el primer espacio marítimo que atravesó la nave neerlandesa. Antes de señalar algunas palabras al contexto, consideramos apropiado referirnos al siguiente espacio marítimo, el cual estuvo estrechamente ligado a éste.

Mar abierto: entre África y América

El siguiente espacio marítimo al que accedieron los neerlandeses fue el mar abierto entre África y América. Desde el 17 de noviembre hasta el 8 de diciembre, la nave en cuestión navegó en aquellas aguas, lo cual implicó 22 días efectivos de derrotero. El 18 de aquel mes fue la primera toma de altura: 14° 40'. Esta localización indicaba que la nave se había adentrado a tal espacio marítimo. Una vez más, perdieron de vista el litoral. Así, a lo largo del trayecto el registro de la latitud de la embarcación fue una actividad cotidiana. Durante 11 días la toma de la altura se mantuvo básicamente en cada jornada. Como ya hemos señalado, lo anterior fue evidencia del movimiento como característica fundamental de los mares abiertos vistos; pero también, una vez más, del papel simultáneo de ubicación-desplazamiento de la nave, la cual tuvo dirección constante sursuroeste.⁷⁸

Un cambio en la dinámica de desplazamiento dio comienzo entre el 5 y 6 de diciembre: la cercanía de las aguas del nuevo mundo, lo

⁷⁷ *Idem.*

⁷⁸ *Ibidem*, f. 15r.



cual fue patente cuando se iniciaron acciones para conocer la profundidad en la que estaban navegando los neerlandeses. Entre esos días, el espacio marítimo sobre el cual se desplazaban dejaba de ser, paulatinamente, mar abierto; no obstante, durante el día 5 continuaban en él, pero era ya distinto debido a la proximidad con las costas de América, lo cual permite indicar que ese tramo de océano puede ser visto como una especie de espacio de transición. Esto quedó de manifiesto a través de la medición de distancia entre el fondo marino y la quilla de la embarcación. Así, el día 5 de ese mes, estando a 6° 14', se hallaron a "17 brazas de agua y por todo el restante de la noche veleramos [sic] por fondo de 17 y 5 brazas y media". Para el día 6 de diciembre lograron avistar tierra, ubicados a 6°, "dejando la tierra por banda de babordo a nuestra vista, velejando por fondo de 6 y 5 brazas camino al suroeste".⁷⁹ Estaban ya en América.

Resulta de interés apuntar que la nave neerlandesa no hizo mención alguna en cuanto al comercio de esclavos negros, a pesar de que el espacio marítimo que surcó formaba parte de las áreas de extracción forzada de mano de obra esclava de África hacia las Canarias desde el siglo XV, esto para la porción de litoral africano que navegaron.⁸⁰ La entrada de la nave en cuestión sucedió cuando el interés neerlandés por generar actividades comerciales en aquel continente comenzaba a ser de primera importancia, esto en el marco de la conformación de la hegemonía marítima de las Provincias Unidas en el siglo XVII. Esto a pesar de que iniciaron su participación en la trata de esclavos en 1596, cuando Pieter van der Haagen introdujo alrededor de 130 esclavos a Middelburg, Zelanda; no fue sino hasta la conquista del norte de Brasil, en 1630, cuando los neerlandeses formaron parte del comercio a gran escala de mano de obra africana, lo cual tuvo relación con la producción de azúcar desde el norte de Brasil, luego de arrebatarse el monopolio territorial a Portugal, la cual estaba unificada a la corona hispana. El endulzante neerlandés en América alcanzaría sus topes

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Barcelona, Planeta, 1998, p. 330-331.

de producción hasta la década de 1640.⁸¹ No obstante, desde la primera parte del siglo anterior ya estaban activas otras potencias en la extracción forzada de africanos para su distribución y venta en el Caribe y el resto de América.⁸²

Entonces, no fue sino hasta mediados del siglo XVII cuando las Provincias Unidas abrieron un espacio marítimo donde sus embarcaciones fluían constantemente en un espacio marítimo más allá de las costas africanas, el cual abarcó desde 1630 hasta por lo menos 1664. Es decir, participó en la configuración del comercio triangular del sistema-mundo del océano Atlántico: Europa participaba con la inversión de capital y con instituciones mercantiles, del África Occidental se extrajo mano de obra esclava, mientras que América absorbió la fuerza de trabajo africana a cambio de diferentes productos naturales, los cuales eran transportados al viejo continente.⁸³ Pero en este mar abierto también estaban izadas banderas inglesas, francesas y portuguesas dedicadas al comercio negrero. Básicamente, vinculaban, sobre todo, la parte central de la costa del Atlántico africano con el nuevo mundo, Brasil y diversos puertos en el Golfo-Caribe. Como ya dijimos, la nave neerlandesa se mantuvo al margen de la extracción de esclavos. El Atlántico central no estuvo exclusivamente destinado al movimiento forzado de hombres, mujeres y niños provenientes del África para el nuevo mundo.

⁸¹ Johannes Menne Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 14-25; Ernst Van Den Boogaart y Pieter Emmer, *et al.*, *La expansión holandesa en el Atlántico, 1580-1800*, España, Mapfre, 1992, p. 80-88; Wolfgang Lenk, "Empire-Building and the Sugar Business in the South Atlantic (1621-1654)", en *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coords.), México, Iberoamericana/El Colegio de México/Vervuert, 2011, p. 88-93.

⁸² Sobre este tema existe una vasta bibliografía, colocamos aquí aquella que trata el panorama general de la participación de potencias europeas en el comercio esclavo, véanse: Lutgardo García Fuentes, *El tráfico de negros hacia América*, en *Monografía Digital: Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica, ensayo y monografías*, Madrid, Fundación MAPFRE Tavera/Fundación Ignacio Larramendi, 2005, p. 25-45; Hugh, *La trata...*, p. 330-368; Herbert Klein y Ben Vinson III, *Historia mínima de la esclavitud en América Latina y en el Caribe*, México, El Colegio de México, 2013, p. 15-150.

⁸³ Menne, *The Dutch in the Atlantic...*, p. 1.



El Caribe

La embarcación neerlandesa arribó al Caribe el 6 de diciembre de 1616 y emprendió el tornaviaje hasta el 15 de junio de 1617. Los espacios donde estuvo la embarcación fueron el extremo oriental del Caribe, isla Trinidad y las costas próximas al delta del Orinoco, o sea en las fronteras del Golfo-Caribe; asimismo, navegaron las Antillas Menores y Mayores además de La Bermuda.

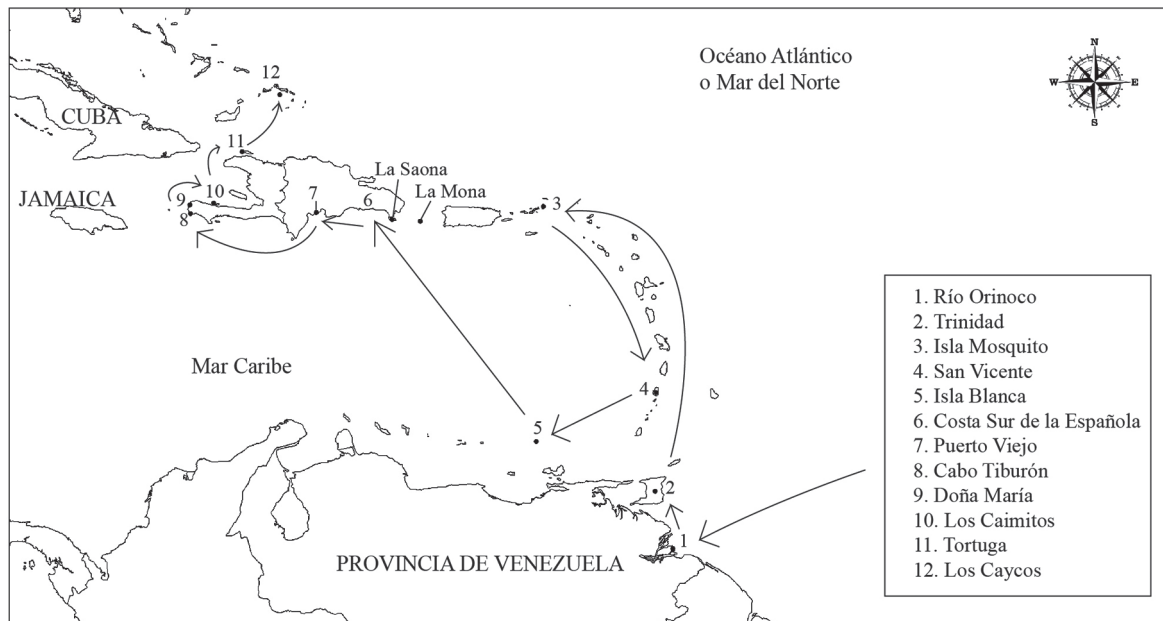
Un primer aspecto a subrayar fue que la nave combinó jornadas de movimiento y de reposo, esto en relación con el continuo desplazamiento de la embarcación a lo largo del derrotero trasatlántico. Otro ámbito a destacar fue el incremento de descripciones de accidentes geográficos costeros y el registro de fondos, además de que la altura dejó de tomarse de forma cotidiana. Lo plasmado en el memorial de viaje evidencia que este espacio marítimo resultó ser familiar; conocido, sabían hacia dónde guiar la nave, los nombres de puertos y demás referentes de costeros. Iniciemos pues el recorrido para pasar después al tema de las profundidades y luego incluir algunos datos sobre varios aspectos vinculados a la navegación caribeña.

La entrada al Caribe sucedió el día 6 de diciembre. El primer lugar en quedar consignado, luego de tres días de navegación y siguiendo la línea costera del Brasil septentrional, fue el río Chiba. Esto sucedió el 10 de diciembre. Se detuvieron ahí durante cuatro días. Así, el 13 de ese mes emprendieron la navegación hacia el noroeste hasta la boca del río Orinoco. El trayecto fue de cuatro días, arribaron el 16 de diciembre. La estancia en ese lugar sólo fue de un día. De modo que partieron el 17 de diciembre con dirección a la isla Mosquito —el memorial no contiene el día en que entraron a esa ínsula—. Al 11 de enero de 1617 estaban surtos en esa ínsula, y no fue sino hasta el 22 de enero cuando zarparon hacia las Antillas Menores.⁸⁴

La entrada a ese archipiélago implicó un viaje que abarcó desde el 23 de enero hasta el 20 de febrero de 1617. Es posible dividir en dos partes esta porción del derrotero. Una fue el viaje alrededor de

⁸⁴ Memorial de navegación, 1616-1617, a bordo de la nave, AGI, *Escribanía*, 1079 C, f. 15v-16v.

Mapa 4.1
EL CARIBE



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O



la isla de San Vicente, entre el 23 de enero y el 5 de febrero. Otra fue hacia las “islas de los Caribes”, desde el 5 hasta el día 20 de ese mes. Durante la estancia en la isla de San Vicente, los neerlandeses navegaron sin perder de vista la costa. Dilataron su estancia en la isla por un par de incidentes, a los cuales nos referiremos más adelante. Avistaron varios sitios de aquella ínsula: el 26 de enero estuvieron en punta Galera y en Punta del Gallo, sitio en el que suspendieron su desplazamiento hasta el 30 del mes. Ese mismo día izaron velas con dirección este noroeste hacia Puerto Bravo, todo ello siguiendo el perfil de la costa. En este sitio anclaron hasta el 4 de febrero; ese mismo día arribaron a los Bochos, ubicados al noroeste. En ningún momento registraron la latitud en la que se hallaba el barco, más bien emplearon los referentes costeros. El 5 de febrero dejaron los Bochos. Tres días después entraron a isla Blanca. Ahí permanecieron surtos hasta el 20 de aquel mes. El memorial no contiene otro movimiento naval.⁸⁵ Esta parte del recorrido ultramarino abarcó aproximadamente cinco meses —alrededor de 150 días—, desde la salida de Vlissingen, y dos meses —casi 60 días— desde que entraron al Caribe.

Luego de dejar isla Blanca, los neerlandeses ingresaron a otro espacio marítimo: las Antillas Mayores. La nave tomó rumbo hacia las islas adyacentes al suroriente de La Española, se trataban de la Mona y la Saona.⁸⁶ Esto sucedió entre el 20 y 22 de febrero. Así, decidieron navegar hacia la primera de las ínsulas señaladas, pequeña isla situada entre La Española y Puerto Rico. No fue sino hasta el 6 de marzo cuando alcanzaron la costa de La Española, aquél día pasaron frente a Basuta, cabo de los Yparay, puerto Xaqueta y puerto Viejo. Siete días después llegaron a puerto Salinas, o sea el 12 de ese mes. Permanecieron ahí cinco días, esto fue hasta el 16 de marzo. Un día después ya estaban en cabo de Tiburones. Hasta aquí todos esos lugares estaban ubicados en la franja sur de La Española. El 19 partieron a Doña María, su estancia en este lugar fue de dos días. El 21 zarparon y a la siguiente jornada estaban en los Caimitos, esto en la costa noroccidental de la ínsula. Ocho días después se

⁸⁵ *Ibidem*, f. 16v-17r.

⁸⁶ *Ibidem*, f. 17v.

encontraban frente a las islas Tortuga para llegar esa misma jornada a los Caicos, o sea el 29 de marzo.⁸⁷

El memorial coteja que desde Caicos hasta La Bermuda navegaron durante todo el mes de abril. En efecto, la salida de Caicos fue también dejar atrás el espacio marítimo del Caribe. Aunque es posible incluir a La Bermuda como parte del mundo caribeño conviene situarla como una isla en el extremo del Nuevo Mundo, en la antesala del mundo europeo y viceversa. En el caso de los holandeses, la isla fungió como escala previa al inicio del tornaviaje hacia Europa. Dejaron La Bermuda el 15 de junio y luego de un mes arribaron a los Países Bajos septentrionales el 15 de julio de 1617.

Uno de los aspectos constantes en el derrotero, en el Caribe, fue la toma de los fondos del mar en las proximidades de las costas. Esta técnica fue empleada para registrar la entrada a aguas menos profundas que las del mar abierto, es decir, la proximidad con la tierra e islas del Caribe. Lo anterior en conjunto con tomas continuas de altura. Ambos procedimientos se conjugaron para señalar la localización y nivel de cercanía a tierra. Así, desde el 5 de diciembre la nave navegó entre 17 y 17 y media brazas de agua luego de situarse en 6° 20'. Al día siguiente la latitud cotejada fue de 6°, avance hacia Ecuador, con dirección al suroeste, que significó una profundidad de cinco y seis brazas. Al parecer el 7 de ese mes se estaban internando a mar abierto. En esa ocasión su altura fue de 6° 20' con una profundidad de diez brazas. No obstante, corrigieron su rumbo con dirección al noroeste. De nueva cuenta se encontraron con profundidades correspondientes a litorales: dos, cuatro y dos y medias brazas. El 8 de diciembre de 1616 indicaron que “surgimos en dos brazas y media de fondo”. Cuando dieron cuenta de la profundidad también dieron cuenta de la latitud de la nave: 6° 12'.⁸⁸

Luego de lo anterior, la toma de altitud dejó de realizarse. Mientras los fondeos estuvieron en función de la movilidad e inmovilidad de la nave. El primero, quizá, para observar cómo fue variando la profundidad conforme al desplazamiento, y el segundo para ubicar cuando era conveniente echar anclas. Ambos para identificar posibles

⁸⁷ *Ibidem*, f. 17v-18v.

⁸⁸ *Ibidem*, f. 16r.

riesgos para la navegación en el Caribe. En cuanto a la movilidad, por ejemplo, tenemos que el día 13 de diciembre “velejamos por el noroeste por fondo de 3 y 4 brazas”, esto en las proximidades del río Chiba. El 30 de enero de 1617 apuntaron que de Punta del Gallo a Puerto Gallo estuvieron “velejando por 4 brazas y media”. Asimismo, quedó en registro un tipo de movilidad, aquellas maniobras para acceder a los puertos o costas, lo cual sucedió en Puerto Salinas. Para aproximarse al lugar adecuado para arrojar las anclas era menester recorrer “dos, cinco y tres brazas”. Anotaciones similares fueron plasmadas en el memorial respecto a la llegada a los Caimitos: “Cuando quisieréis entrar en los Caimitos hallaréis 9 y 10 pies de agua, pero no conviene demandar más fondo.” Ahora bien, en torno a la inmovilidad de la nave dejaron por escrito que en isla Blanca: “[...] estuvimos surtos en seis brazas, bien se puede surgir más cerca porque es fondo sano y manso”. Además de los usos del fondeo previamente indicados, sirvió éste para indicar a qué profundidad se hallaban elementos físicos del mundo subacuático. En la costa entre Yporay y Xaqueta existieron algunos cayos y un bajo de arena, que estaban a “10 brazas de agua encima de ellos”.⁸⁹

Fue en el Caribe donde se realizaron más anotaciones sobre navegación, obtención de recursos y descripción de las costas, además de algunos incidentes y encuentros con otros navegantes europeos. En cuanto a describir las costas, tenemos las palabras dedicadas a las cercanías del río Chiba: “Toda esta costa es una barra o plata de arena muy hondable.” Los accidentes geográficos de las costas no dejaron de fungir como referentes para una navegación segura, por ejemplo, indicaron que entre los Bochos y Punta del Gallo “estaba un peñasco guardándole”. En la isla Blanca anclaron cómodamente frente a un médano blanco. Respecto a la costa entre los Yporay y Xaqueta afirmaron que “es muy fondable y muy buen fondo para echar ancla por la parte de este bordo, cuando quisieren entrar están unos cayos y un bajo de arena”. Otra anotación similar se refirió a Puerto Viejo pues “a la entrada está una piedra por la parte de este bordo, no arribar a ella porque no tiene casi agua encima”. Una indicación más fue la entrada a Puerto Salinas: “para entrar en este

⁸⁹ *Ibidem*, f. 16r, 17r-18r.

puerto, viniendo de Xaqueta, tiene tres bocas, tomaréis la de en medio y entraréis por dos, cinco y tres brazas, orcando por el rincón dejando los dos peñascos que se ven encima del agua a la mano de sobordo”. En cuanto a los Caimitos, el memorial contiene lo siguiente: “Aquí hay una gran cantidad de peñascos desviados de tierra, mira bien y ve el de en medio.” Otra anotación tuvo que ver con la navegación de la isla Tortuga fue la existencia de “un banco de arena muy en medio”, lo mismo con la isla de Caycas, donde “es menester ir con cuidado, no orzando ni arribando por ser muy peligroso de cayos de arena”.⁹⁰

También encontramos información sobre recursos y características ubicados en tierra. Respecto a isla Blanca dijeron que “aquí [hay] mucha cantidad de cabras pero no hay gente en ella, también tiene un palo que se llama lisnom vestir [*sic*]”. Mientras que en Puerto Xaqueta afirmaron que “hallaréis muchas naranjas, limones muy excelentes, linda agua, puercos y bueyes”. Por su parte, Puerto Salinas presentaba dos características que llamaron la atención de los neerlandeses; por un lado, era un espacio propicio para el mantenimiento de la embarcación: “es extremado para dar lado y carena a las naos porque no tiene resaca”; y por el otro, presentaba abundantes recursos, tanto para provisionar las bodegas de la nave como para la explotación comercial: “[...] hay mucha cantidad de tortugas a mano y [...] hay muchos puercos, vaquitas, novillos y mucha agua fresca, a la mano derecha, detrás del ala derecha, hay mucha sal y también muchos puercos”. En la franja costera occidental de La Española, los neerlandeses se encontraron con fuentes de recursos básicos para la alimentación en la nave. En cabo de Tiburones encontraron “excelente agua, también mucha cantidad de naranjas, bueyes, puercos y vaquitas”. En Doña María observaron que “allá hay muy buena agua fresca y también mucha arboleda de frutas”. En los Caimitos “tenéis bastante agua fresca en la isla [...], aunque es agua de lluvia, cae de las neblinas, siempre aquí en todo tiempo hallaréis barcos y en tierra firme grande u bella madera y mucha arboleda frutal”. En la isla Tortuga ubicaron “mucha cantidad de agua fresca y muchos puercos”. La Bermuda fue el último espacio

⁹⁰ *Ibidem*, f. 16r, 17r-18r, 19r.

del cual se indicó los recursos que poseía: “hay mucha agua fresca, mucha cantidad de madera”.⁹¹

En el memorial de viaje quedó plasmado un acuerdo entre dos holandeses: Erasmo Pedro, un maestre proveniente de Ámsterdam, y Albrech Bandule, perteneciente a la tripulación de la nave que nos ocupa. El primero dio al segundo “cinco pares de medias de seda, dos mosquetes y una espada y esto apostando que no había de rescatar en el río Orinoco ni en la Trinidad, y si rescatase la perdería y si no le había de dar por los cinco pares de medias 50 libras de grueso, 150 pesos de a 10 reales, y por los mosquetes y espadas 30 libras que son 90 pesos. Y de esto hicieron conocimiento”. Este encuentro sucedió durante enero de 1617 en la isla de Mosquitos.⁹² Esto tan sólo es una muestra de las formas de socializar entre los tripulantes de diferentes embarcaciones en un espacio marítimo.

Sobre el tema del comercio en el Caribe los neerlandeses dejaron anotadas algunas palabras. Por ejemplo, respecto al río Chiba afirmaron que “aquí no hay rescates ni trato de tabaco, pero [sí] de hamacas, papagayos y micos”. Aunque no se relaciona al comercio, la captura de embarcaciones sí que implicaba la obtención de cierto botín; esto ocurrió frente a la costa sur de La Española: “[...] entre Xaqueta y Puerto Salinas hicimos la primera presa”. Lo anterior es de relevancia porque si en el memorial no se consignó ningún tipo de intercambio comercial en los lugares que visitaron en el Caribe, entonces cómo explicar lo siguiente: “[...] hallamos en la carabela 1163 cueros, de los cuales en la mar gastamos 75 para cosas necesarias, otros 50 por manera que fondeamos en la Bermuda, de la carabela 982 cueros, el agua consumió 6 cueros”.⁹³ Quizá la embarcación a la que hacen referencia sea la que capturaron en la costa sur de La Española, o alguna otra que cayó en sus manos y no fue consignado el evento en el documento de viaje.

Los incidentes relacionados a la estructura de la embarcación e instrumentos del arte de navegar también quedaron escritos en el memorial. Por ejemplo, el 25 de enero de 1616, frente a la isla de San Vicente, fue anotado lo siguiente: “[...] perdimos sobre la barra

⁹¹ *Ibidem*, f. 17r, 18r-19r.

⁹² *Ibidem*, f. 16r-16v.

⁹³ *Ibidem*, f. 16r, 18r, 19v.

dos anclas”. Al día siguiente, “perdimos nuestra chalupa y el árbol mayor se rajó a la vista de una isla que está tres leguas de punta Galera”, esto en la misma ínsula. Esa misma jornada algunos miembros de la embarcación pasaron a la Trinidad, quizá en una de las tres piraguas cargadas de tabaco que avistaron luego de la fractura de aquella pieza de la nave: “fuimos a cortar dos árboles para jarmelgar nuestro árbol mayor”. Otro tipo de inconvenientes en el viaje estuvieron relacionados con la imposibilidad de navegar debido a los vientos opuestos. Esto sucedió dos días después de dejar isla Blanca. El 22 de febrero consignaron que “velejamos al nornorreste 16 ampolletas y 40 ampolletas al nornoroeste, de manera que navegamos varios cursos por los vientos se den contrarios”. Esta situación obligó al piloto dirigirse hacia la Mona y la Saona.⁹⁴

Cuando los neerlandeses entraron al Caribe, se desarrollaban ahí una serie de procesos que eran evidencia de la consolidación de la presencia española. Nos referimos al tejido de comunicaciones marítimas, a la actividad de comercio directo o contrabando, además de la erección de defensas costeras de diferente dimensión a lo largo y ancho de aquél espacio.⁹⁵ Digamos que se terminaba de dibujar la conformación de un amplio espacio que a pesar de que no dejaría de transformarse, los aspectos recién enlistados serían una constante a lo largo de su historia. En cuanto a los espacios que navegaron los holandeses podemos apuntar el esbozo contextual. Respecto a la presencia y actividad de navegantes neerlandeses podemos decir que desde finales del siglo XVI estuvieron accediendo a los límites orientales del Caribe y costas de Tierra Firme. Particularmente interesados por la sal, específicamente la ubicada en la punta de Araya, próxima a la provincia de Río Hacha. Ahora bien, la nave del capitán van Lenden, se introdujo al Caribe poco antes del fin de la Tregua de los Doce Años en 1619, es decir, arribó previamente al traslado de la guerra hispano-neerlandesa a aquellas aguas, situación amparada por la Compañía de las Indias Occidentales.⁹⁶ La actividad corsaria

⁹⁴ *Ibidem*, f. 16v, 17v.

⁹⁵ Véase Rodrigo de la O, *De corsarios...*, p. 361-363.

⁹⁶ Véase Cornelio Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983, p. 87-156; De la O, *De corsarios...*, p. 357-358.

Mapa 4.2 EL CARIBE



FUENTE: Elaborado por Rodrigo de la O

no impidió el avance holandés hacia el Amazonas y algunos años después, en 1640, la captura de Bonaire y Curazao.⁹⁷

También cabe agregar que durante el derrotero holandés que nos ocupa, daba inicio la ocupación de las islas y espacios que España dejó “vacíos”. Uno de éstos fue las Antillas Menores. El mapa quedaba completo a finales del siglo XVII, cuando holandeses,

⁹⁷ Informe sobre avance holandés y francés en el río Amazonas, 4 de abril de 1615, s. l., AGI, *Patronato*, 272, r. 3, f. 2v-3v; Carta del gobernador de Venezuela, Luis de Fuenmayor, 18 de diciembre de 1641, Coro, AGI, *Patronato*, 268, n. 2, r. 5, f. 2r-3r.

ingleses, galos y daneses habitaban y explotaban los recursos de aquellas ínsulas. En cuanto a La Española, podemos decir que se encontraba aún sacudida por los eventos que ocurrieron entre 1605 y 1606: las Devastaciones de Osorio, o el abandono forzado de las villas y ciudades del oriente y norte de la ínsula, gracias a la actividad contrabandista que en esos espacios ocurría. Tal medida no evitó que la actividad comercial directa continuase, además de que proliferara el ganado cimarrón, pero sobre todo fue la preparación del terreno para la entrada de los franceses en el occidente de La Española así como el establecimiento de la guardia pirática por excelencia: la isla Tortuga, ubicada al extremo noroccidental de La Española.⁹⁸

A MODO DE CIERRE

El Atlántico fue un sistema-mundo-oceánico conformado por la interacción entre los espacios marítimos que lo articulan, lo que implica una organización interna, en la cual la separación permite situar socialmente cada elemento, es decir, median espacios entre cada una de las realidades históricas del entramado. La articulación sucede a través de la movilidad, característica de primer orden de los océanos. El caso que presentamos nos permitió observar cómo lo heterogéneo de un océano puede ser ordenado y organizado a partir de la articulación de diferentes espacios y contextos históricos, tanto a escala general como a nivel del mar —esto en función de prácticas marítimas concretas—. También representa una forma de aproximarnos, más allá de visiones que destacan sólo un aspecto de la realidad histórica —pero no por ello menos importantes para reconstruir y situar en el tiempo los ámbitos específicos o empíricos—, a las formas de vivir el espacio marítimo y de vincularse con él, por parte de

⁹⁸ Véase *Forma de asegurar los puertos y poblaciones de todas las costas de las Indias*, manuscrito de Sebastián de Roteta, 1694, Wichita City Library, Driscoll Piracy Collection; Antonio Gutiérrez Escudero, “La estructura económica de Santo Domingo, 1500-1795”, en *Historia de la República Dominicana*, Frank Moya Pons (coord.), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Academia Dominicana de la Historia/Ediciones Doce Calles, 2010, p. 75-76.



ciertos hombres neerlandeses de inicios del siglo XVII. Sobre esta idea citamos a Deleuze y Guattari, cuando apuntan que los viajes deben distinguirse “por el modo de espacialización, por la manera de estar en el espacio, de relacionarse con el espacio”.⁹⁹ En esta ocasión, las formas identificadas a partir del estudio de caso ayudan a proyectar una propuesta amplia que pretende subrayar las complejas interconexiones que hacen y son hechas por el espacio marítimo simultáneamente.

⁹⁹ Deleuze y Guattari, *Mil mesetas...*, p. 490.