

# PAPELES DEL TIEMPO



[www.machadolibros.com](http://www.machadolibros.com)



# EL BATAVIA

Traición, naufragio, asesinatos,  
esclavitud sexual, valor...

Peter FitzSimons

Traducción de  
Francisco Campillo García



PAPELES DEL TIEMPO  
Número 39

Título original: *Batavia*  
Text Copyright © Peter FitzSimons, 2011  
First published by William Heinemann. This edition published by  
arrangement with Penguin Random House Australia Pty Ltd.  
© de la traducción: Francisco Campillo García, 2020  
© Machado Grupo de Distribución, S.L., 2020

C/ Labradores, 5  
Parque Empresarial Prado del Espino  
28660 Boadilla del Monte (MADRID)  
machadolibros@machadolibros.com  
www.machadolibros.com

ISBN: 978-84-7774-166-4  
Depósito legal: M-5.340-2020

Impreso en España - Printed in Spain  
Gómez Aparicio Grupo Gráfico  
28977 Casarrubuelos (Madrid)

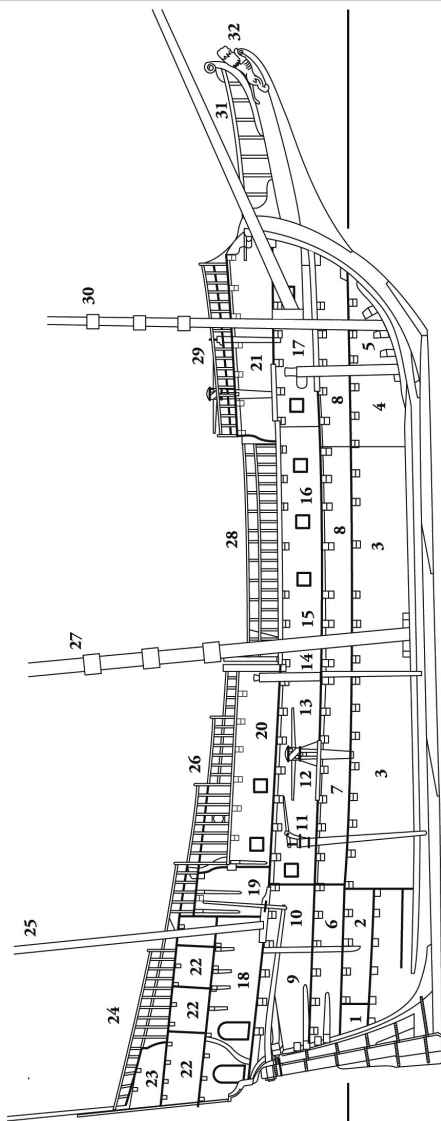
# Índice

Prefacio .....	13
Advertencia del autor .....	23
Introducción. La Ruta de las Especias .....	27
Capítulo 1. Por los siete mares .....	55
Capítulo 2. ¡Motín a bordo! .....	105
Capítulo 3. El brillo de la luna sobre las olas .....	141
Capítulo 4. El Cementerio del Batavia .....	173
Capítulo 5. Apretando las tuercas .....	207
Capítulo 6. Confiad en mí .....	247
Capítulo 7. Reza lo que sepas .....	289
Capítulo 8. ¡Al ataque! .....	337
Capítulo 9. ... y líbranos del mal .....	369
Capítulo 10. Reunidos ante este tribunal .....	401
Epílogo .....	453
Bibliografía .....	473



A Hugh Edwards OAM, Max Cramer OAM y  
Henrietta Darke-Brockman, quienes han  
luchado más que nadie para que esta increíble  
historia haya salido a la luz

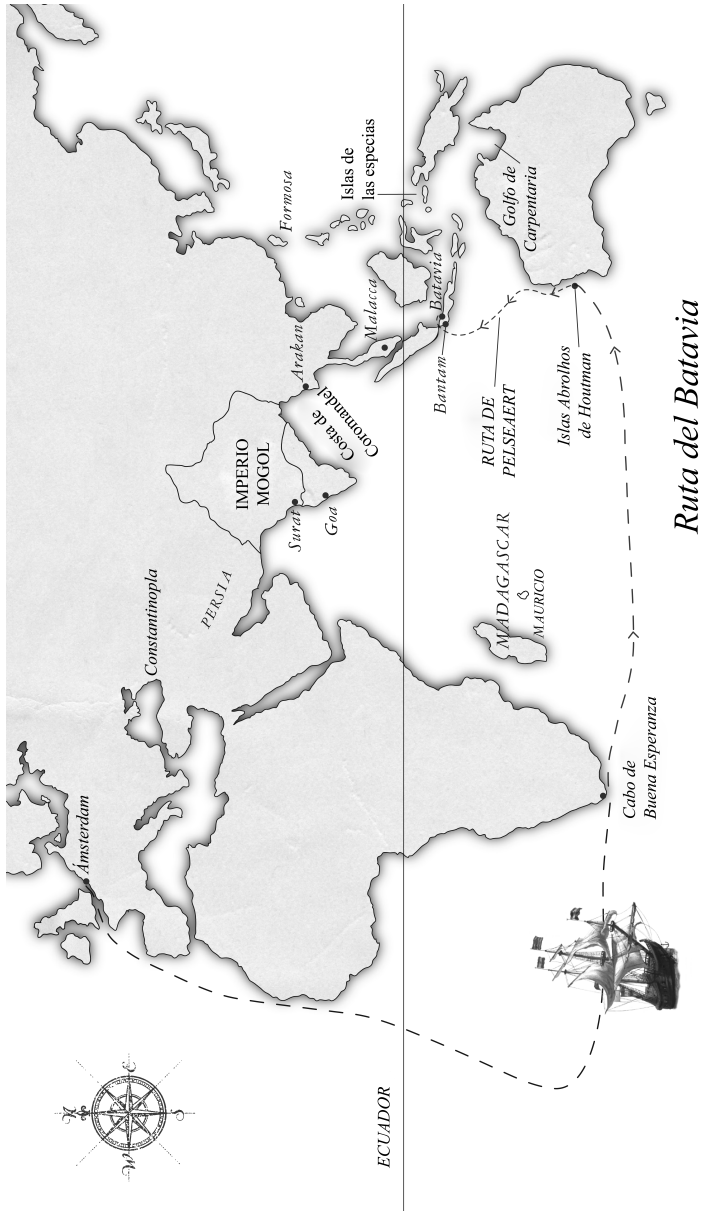
# El Batavia



- |                     |                       |                          |                      |                      |                      |
|---------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 1. Municiones       | 7. Animales           | 13. Enfermería           | 19. Piloto           | 25. Mesana           | 31. Botalón          |
| 2. Polvorín         | 8. Soldados           | 14. Cocina               | 20. Pasajeros        | 26. Alcázar          | 32. Mascaron de proa |
| 3. Bodega principal | 9. Armería            | 15. Asistentes           | 21. Preboste         | 27. Palo mayor       |                      |
| 4. Cabos y aparejos | 10. Cuerno de guardia | 16. Marineros            | 22. Oficiales        | 28. Combiés          |                      |
| 5. El agujero       | 11. Suboficiales      | 17. Oficinas comerciales | 23. Cabina superior  | 29. Castillo de proa |                      |
| 6. Sollado          | 12. Crijuanos         | 18. Camarote del capitán | 24. Cubierta de popa | 30. Trinquete        |                      |







## Ruta del Batavia



## Prefacio

Acababa el año 1999 y charlando de todo un poco mientras comía con mis editores de entonces, Shona Martyn y Alison Urquart, estas sacaron a colación la historia del naufragio del barco Batavia, allá por el siglo XVII, y hablaron de hasta qué punto daba para un buen libro. Esa misma tarde volví a la biblioteca del *Sydney Morning Herald* y me puse a buscar información. Me quedé impresionado. Entre otros datos, me resultó increíble lo imponente que era la nave en sí, tanto que, cuando habían conducido su réplica por la bahía de Sídney dos meses antes para hacerla atracar en el muelle del Maritim Museum, en Darling Harbor, no habían tenido otro remedio que hacerlo cuando la marea estaba en su punto más bajo. Solo así su gigantesco mástil pudo pasar por debajo del puente. Y eso que estamos hablando de un barco construido hace 400 años. Lo dicho: ¡increíble!

Pero la fascinación que despertó en mí la historia no tenía tanto que ver con las inusuales dimensiones del barco como con lo que sucedió entre las personas que iban a bordo tras su naufragio. Sí que hay bastantes detalles que muchos australianos conocen bastante bien, sobre todo quienes viven en Australia Occidental, pero el caso es que yo los ignoraba por completo. Recuerdo que en aquel momento pensé que aquella extraordinaria peripecia reducía el trágico naufragio del Titanic a algo parecido a la celebración de un bautizo. Sinceramente, no podía creer que una historia tan fantástica no fuera tan conocida en

nuestro país como lo era la de Ned Kelly o la de Eureka Stockade\*. Así fue cómo decidí escribir un libro sobre ello.

En poco tiempo ya tenía el contrato correspondiente y comencé a investigar. Mucho tiempo, muchas cosas han pasado desde entonces –he estado implicado en otros proyectos, entre ellos otros libros, y además he cambiado de editorial–, aunque nunca he dejado de volver una y otra vez, en ráfagas cortas de trabajo, sobre la historia del Batavia. Pero llegó el momento de entregarme por completo a acabar la tarea, y lo que el lector tiene en sus manos es el resultado.

Durante estos aproximadamente 400 años ha habido otros autores a los que les ha picado el gusanillo del Batavia, empezando por la primera crónica del naufragio –acontecido en 1629–, la cual se publicó en holánides en 1647 con el título de *Ongelucking Voyagie, Van't Ship Batavia (El desafortunado viaje del barco Batavia)*, publicada por Jan Jansz. Esta obra, un *best-seller* en su tiempo, era básicamente una versión narrada en tercera persona basada en el diario original de Francisco Pelsaert, *commandeur* de la flotilla en la que el Batavia realizó su viaje inaugural. Este dato explica que fuera ampliamente conocido con la incorrecta etiqueta de «Diario de Pelsaert».

El auténtico diario de Pelsaert, en el que describe su amarga experiencia de principio a fin, se conserva hoy en el Archivo Nacional de La Haya. He de confesar la emoción que sentí al tener finalmente el manuscrito en mis propias manos. Estoy profundamente agradecido a Lennart Bes por facilitarme el acceso al mismo.

El primero de los libros australianos modernos sobre la cuestión, *The Wicked and the Fair*, fue una obra de ficción escrita por Henrietta Drake-Brockman (de Australia Oriental, precisamente) y publicada en 1957. Su seminal trabajo, en esta ocasión

\* Ned Kelly (1854-1880), bandolero australiano que desafiaba continuamente a las autoridades imperiales. Eureka Stockade es el nombre que recibe una revuelta de los mineros australianos en Ballarat (Victoria), hito en la historia de aquel país, pues sus reivindicaciones ante el gobierno británico fueron más allá de las condiciones de vida y el salario de los obreros. (N. del T.)

no novelado, *Voyage to Disaster* (1963), nació de las investigaciones de la autora, una labor en la que empeñó diez años. Su incansable tarea sirvió también para el descubrimiento de los restos del barco por Max Cramer y su equipo, con la colaboración de Hugh Edwards y un grupo de pescadores locales, también en el mismo año. *Islands of Angry Ghost*, del propio Edwards, vio la luz en 1966 y, entre otras cosas, en él se describe la magnífica historia de cómo los dos hombres consiguieron por fin localizar el pecio. Todos los que hemos seguido después al *Batavia* y su aventura tenemos una gran deuda con Henrietta Drake-Brockman, Cramer y Edwards, y no quiero dejar pasar ahora la ocasión de agradecerles a estos dos hombres todo lo que hicieron para ayudarme en mi labor de investigación.

Hugh me guio por las islas Abrolhos, el lugar donde sucedió todo, me enseñó cosas que solo un hombre con un profundo conocimiento del tema puede saber y además me fue orientando hacia las diferentes fuentes de información. Max Cramer, por su parte, organizó el viaje para Hugh y para mí. Max fue quien vio por primera vez el *Batavia* después de 334 años perdido. Se mostró muy generoso compartiendo todo su saber conmigo, y él y su mujer, Innes, fueron además los anfitriones perfectos cuando visité Geraldton, la ciudad en tierra firme más próxima a las Abrolhos. Estuve en contacto constante con Max durante el tiempo que dediqué a elaborar este libro y sentí un gran dolor cuando murió, a mediados de agosto de 2010. *Vale*, Max.

Y luego está ese veterano y chiflado pescador, que desea ser conocido únicamente como Spags, que vive hoy en aquellas islas, amándolas, cuidándolas con una pasión que jamás se agota. Tampoco él podría haber sido más generoso, compartiendo conmigo todo su amplio y profundo conocimiento del lugar.

Los últimos años han contemplado el creciente interés por el *Batavia*, y justo al comenzar el segundo milenio aparecieron literalmente un aluvión de libros sobre su historia, además de una ópera basada en ella recibida gratamente por el público. No obstante, por regla general, la pasión de los escritores por esta increíble historia no se ha visto ni de lejos correspondida por el in-

terés y la acogida del público. Mientras daba conferencias por diversos lugares de Australia, con frecuencia pedía que levantara la mano aquellos que supieran algo del barco; lo normal, en la costa este sobre todo, es que fuera entre un cinco y un diez por ciento de los asistentes: la historia del Titanic es miles de veces mejor conocida.

¿Cómo puede ser? La respuesta más obvia es que resulta muy difícil para un escritor moderno darle vida a una historia que se apoya en únicamente dos documentos: el primero, el diario de Pelsaert, y el segundo, una esquemática historia retrospectiva sobre el tremendo drama que redactara en su momento el predicador del Batavia dirigido a sus familiares.

Este texto, conocido como la «Predikant's Letter», data del 11 de diciembre de 1629, muy poco después de concluida la fatal epopeya.

Este difícil problema, el de cómo resucitar con éxito la antigua tragedia, fue algo que ya hizo notar el australiano, holandés de nacimiento, Willem Siebenhaar. En un artículo para el *The Western Mail* de Perth publicado el 24 de diciembre de 1987 —que por primera vez daba a conocer en Australia una amplia traducción del *Ongeluckige Voyage* de 1846— Siebenhaar escribía:

W. J. Gordon se ha basado en esta historia para escribir su novela *The Captain-General*, pero aún se espera a alguien que sea capaz de inyectar vida para siempre a estos esqueletos. Si hay algún poeta australiano decidido, alguien que desee emular, por ejemplo, a Browning, sin duda encontrará en estos recuerdos algo con muchas más posibilidades de las que aquel encontró en los viejos legajos donde se inspiró para escribir su célebre *El libro y el anillo*.

Ejem, ejem... (al leer estas palabras, el autor carraspea nervioso).

Yo no soy ciertamente un poeta australiano, pero sin duda sí que creo estar dotado de cierta técnica, una técnica literaria que creo, desde hace tiempo, que puede ser la clave para que la historia de Batavia cale en el gran público. En su meticulosamente

documentado *Batavia's Graveyard*, el historiador inglés educado en Cambridge Mike Dash afirma con total seguridad que en su libro no hay ni un solo diálogo que no esté documentado en las fuentes originales<sup>1</sup>. Ciertamente, el libro de Dash es de lejos, y lo seguirá siendo, la obra más acreditada sobre el tema; e igual de cierto es que yo no me atrevo a decir lo mismo de la mía. Desde que empecé a escribirla, me pareció que, si no dejaba volar mi imaginación y alejaba un tanto al lector de la historia documentada; que si limitaba los diálogos de los protagonistas a unas pocas y fragmentadas frases que han llegado hasta hoy, resultaría muy difícil hacerle llegar la profundidad de las emociones que reinan sobre esta tragedia y hacer justicia a una peripecia de tan impactante magnitud espiritual y física.

Previamente he cotejado las páginas de los otros libros de *novela creativa* que he escrito, como es el caso de *Kokoda, Tobruk, The Ballad of Les Darcy* y *Charles Kingford Smith and Those Magnificent Men*, hasta reunir 50.000 piezas para un puzzle en el que solo hay espacio... para 1.000. En esos casos, el desafío fue encontrar las 1.000 piezas *correctas*, de modo que la imagen final consiguiera ser ilustrativa de la totalidad de la historia.

En este caso el desafío era distinto y –para mí– de un esfuerzo intelectual especialmente absorbente. Y es que casi 400 años después solo unas piezas dispersas del cuadro han sobrevivido; unas 500, según mis cuentas. Así que el reto ha consistido en conseguir identificar, y luego investigar lo suficiente sobre la época y las personas implicadas como para añadir otras 500 piezas con la seguridad de que no distorsionarán la realidad de los hechos.

Para hacer que esas piezas fueran lo más fieles a la verdad que fuera posible me ha sido de gran ayuda la colaboración de una serie de especialistas holandeses: Diederick Wildeman, conservador de las colecciones del Scheevaart Museum de Ámsterdam; Vibeke Roper, del Cultureel Erfgoed Noord-Holland; Jan Piet Puype, quien perteneció al equipo del Leger Museum y es el mejor experto en armas de la República de Holanda y su

<sup>1</sup> Dash, p. Ix.

tiempo; Jan van der Veen, de la Rembrandt House de Ámsterdam; Lenart Bes, del Archivo Nacional de La Haya; Aryan Klein, director del proyecto *Batavia Werf* en Lelystad, y, muy en particular, Ab Hoving, del Rijksmuseum, en Ámsterdam, quien fue una extraordinaria fuente de material sobre la historia naval de Holanda en el siglo XVII.

Ya en Australia, la escritora Paquita Boston me proporcionó una muy valiosa información sobre la cultura aborígen; una y otra vez me dirigí a Helder Wilder para aprovecharme de sus conocimientos de la lengua holandesa. A la hora de entender la naturaleza de cada uno de los océanos, me ayudaron Stephen Jackson y Alex Withworth; para cuestiones de historia de la medicina acudí al doctor Michael Cooper. Ahora bien, si todos estos expertos hubieran coincidido en la información que me proporcionaron, todo hubiera sido mucho más fácil; pero no fue así, sus datos no siempre estaban de acuerdo —es más, estas paradojas se produjeron con cierta frecuencia— en cómo era el mundo de la navegación hace 400 años, así que en cada caso tuve que tomar una decisión.

Mi propósito ha sido desde el principio defender con total seguridad que, «aunque muchas de las piezas originales del puzle no han sobrevivido, si me baso en las que sí lo han hecho, es casi seguro que aquellas se habrían parecido mucho a esto». Pongamos un ejemplo. No hay documentación sobre los métodos que los cirujanos del Batavia empleaban, y por supuesto tampoco hay nada que confirme el modo en que yo he descrito sus prácticas, pero los expertos me han asesorado sobre las diferentes terapias y tratamientos contra las enfermedades en la época. Y aunque hay muy pocos testimonios exactos sobre las palabras exactas que Pelsaert dijo a Jeronimus cuando llegaron a las Abrolhos, el diálogo que he construido es completamente coherente con las personalidades de cada uno y con los fragmentos de conversaciones conservados. En muchas ocasiones, como cuando abandonan Texel y llegan a la bahía de la Mesa, he escrito el diálogo partiendo de historias más o menos sucedidas por esa época para de ese modo crear los escenarios y la atmósfera a bordo del Batavia.



Otro caso más. Si he dado cierta latitud, ha sido bajo criterios rigurosamente estrictos. De 1617 en adelante, cuando los barcos holandeses doblaron el cabo de Buena Esperanza de camino a las Indias Orientales, seguían las instrucciones de mantenerse entre los 36° y 42° latitud sur y dirigirse en dirección este –*karrespoor*, el pasillo escogido para navegar por el océano—. Del mismo modo, yo he organizado este libro con la precaución de mantenerme dentro de las latitudes concretas de la documentación histórica, aunque me he permitido maniobrar, en realidad muy poco, dentro de esos parámetros.

Este modo de encarar mi proyecto sin duda levantará críticas. Me parece bien. Para mí lo importante es que los sucesos clave aquí descritos están basados en las fuentes originales, todas las interacciones y conflictos entre los protagonistas están ahí, en negro sobre blanco. Cada vez que he podido, en repetidas ocasiones, he vuelto y he citado el diario de Pelsaert, sin olvidar tampoco que se trata de la versión particular sobre unos sucesos obra de un hombre sometido a una enorme presión.

Han pasado 113 años y he aceptado el desafío de Willem Siebenhaar de inyectar vida para siempre en estos esqueletos. A ello ayuda el hecho de que la historia sea ahora más conocida que en su época, e incluso más que en 1957, cuando Henrietta Drake-Brockman publicó su obra de ficción *The Wicked and the Fair*.

En su reseña, Mike Dash criticaba el acercamiento al tema en términos de no-ficción que Drake-Brockman realizara en su *Voyage to Disaster*. Dash escribía de este libro que, «no hay narración y falla a la hora de hacer llegar al público ese drama sin precedentes, el del naufragio del Batavia y los increíbles sucesos que le siguieron... No es una historia, no es un libro fácil de leer»<sup>2</sup>.

Yo no me atrevo a hacer semejante crítica de una obra de tan gran calidad, pero sí quiero insistir en que mi intención aquí es ir un paso más allá. Me explico, mi deseo es precisamente «hacer llegar al público ese drama sin precedentes, el del naufragio del

<sup>2</sup> Reseña de Mike Dash en Amazon: [www.amazon.com/voyage-disaster-henrietta-drake-brockman/dp/1875560327](http://www.amazon.com/voyage-disaster-henrietta-drake-brockman/dp/1875560327).

Batavia», haciendo que se lea como una novela, sin limitarme a esos pocos fragmentos precisos de la historia que han sobrevivido durante cuatro siglos –sobre todo cuando incluso esos mismos documentos originales se contradicen entre sí y con lo que realmente sucedió–. He incluido notas a pie de página en las que aviso de cuándo me aparto significativamente de las evidencias documentales al tiempo que justifico por qué lo he hecho así.

Mientras me estrujaba los sesos decidiendo cuál sería el mejor modo de contar la peripecia del Batavia, me sentí sorprendido al comprobar que no estaba solo en aquella zozobra, que ese tipo de *agonía* se había venido produciendo durante los últimos 350 años. En una nota al cierre de la primera edición de *Onderluc-kige Voyage*, de 1647, el holandés Jan Jansz escribía:

La voluntad de ser fiel a las fuentes ha impedido que pudiera la forma de esta historia de la manera en que hubiera deseado. Por otra parte, me gustaría pedir a cualquiera que pudiera encontrar más información o precisar algún dato que las hiciera llegar a la editorial, para que se las pudiera añadir en una segunda edición. Por la misma razón, confío en que se sepan disculpar las deficiencias de mi tarea. Con esto me despido del lector, recomendándole que lea este libro a conciencia y con espíritu crítico.

Exacto.

En el proceso de escritura de este libro he viajado a la India para visitar auténticos mercados de especias que aún siguen en funcionamiento, a las islas Abrolhos, frente a la costa de Australia Occidental, a examinar los restos de la ciudadela de Batavia, que aún puede identificarse en el casco antiguo de Yakarta y, por supuesto, a Ámsterdam, desde donde partió el Batavia, y a La Haya, donde se conserva la documentación original de su viaje.

En las Shipwreck Galleries del Western Australia Museum, en Freemantle, me *comí* –casi literalmente– la magnífica exposición *Batavia*, incluyendo el armazón y la parte frontal del pecio, al igual que me lo pasé en grande en el museo de Geraldton, que también conserva su propia muestra. Lo que allí vi

son obras de arte, éxitos sin parangón en el arte de la recuperación, la conservación y la reconstrucción, debidos en no poca medida al trabajo del equipo de técnicos del museo dirigidos por el doctor Jeremy Green, quien en 2007 obtuvo la medalla Rhys Jones en reconocimiento a su labor pionera en el desarrollo de la arqueología marítima australiana. El Western Australian Museum no podría haberse portado mejor conmigo, sobre todo Michael McCarthy y Patrick Baker –este último me proporcionó algunas de las imágenes que he incorporado al libro.

He de expresar aquí mi profundo agradecimiento por su ayuda en lo referente a los aspectos formales y estructurales del libro a mi apreciada colega del *Sydney Morning Herald* Harriet Veitch, al igual que a mi vieja colaboradora en trabajos de investigación, Sonja Goernitz, una gran compañera de travesía. Agradezco especialmente el trabajo de mi querido amigo, y principal investigador de este libro, Henry Barrkan. Nunca había trabajado tan codo a codo con nadie en ninguno de mis libros, y, al finalizarlo, él llegó a conocer mejor que yo todas las fuentes documentales. Él ha venido a ser una especie de sonda de nuestro barco, quien se ha encargado de que yo no extrapolara ninguna conclusión a partir de los textos originales, de deducir el modo exacto en que interactuaban los personajes, de calcular la cronología más precisa para ciertos sucesos y, cuando ha habido datos contradictorios, me ha aconsejado sobre cuál versión era la más probable. Mi deuda con él es impagable.

Doy las gracias también a todos los de Random House, en especial a Margie Seale, Nikki Christer y Alison Urquhart, por sus análisis tan meticulosos y su generosa entrega.

Peter FitzSimons  
*Neutral Bay*



## Advertencia del autor

### REFERENCIAS

Tal y como he anunciado en el prefacio, a la hora de escribir esta historia he sido estrictamente fiel a dos documentos fundamentales: el diario de Pelsaert y la carta del *predikant*. Hago referencia concreta a ambos a lo largo de todo el libro y los dos aparecen a pie de página con la cita y la página correspondiente, junto con otras anotaciones secundarias que se refieren a fuentes menores. Cierto que me he tomado la libertad de apartarme de las fuentes originales –se inventan diálogos o se extraen ciertas suposiciones a partir de las evidencias documentales–; pero, al mismo tiempo, he tenido cuidado en señalar los lugares donde sucede así y en justificar –en esto creo ser una excepción– por qué lo he hecho. En definitiva, creo que cada vez que he *inventado* lo he hecho respaldado por las fuentes o por la información obtenida de expertos en la cuestión. Por otra parte, pienso que con ese recurso literario contribuyo a que el lector disfrute aún más del texto, sin poner, por supuesto, en serio compromiso su fidelidad histórica.

### EL DIARIO DE PELSAERT

Con frecuencia, las referencias al diario de Pelsaert irán acompañadas por la fecha, pero es posible que algunas aparez-

can desubicadas cronológicamente. Esto se debe a que el texto no es una narración rigurosa y progresiva, un día a día de lo sucedido, sino que contiene mucha información retrospectiva y también narra sucesos u ofrece testimonios en un orden diferente a aquel en que realmente tuvieron lugar.

#### NOMBRES PROPIOS: CONVENCIONES

La redacción de este libro ha hecho que me familiarice con las dificultades de la nomenclatura holandesa. Durante gran parte del siglo XVII, en la República Holandesa no había apellidos. El nombre completo de un hombre estaba formado por su nombre propio más un patronímico formado por el nombre de su padre y el sufijo *zoon* (hijo de), a su lado. Por ejemplo, si nos hablan de un tal Class Gerritszoon, se trata de alguien llamado Class e hijo de Gerrit. Como el resultado acababa siendo ligeramente engorroso, era práctica común desechar el *oon* en el lenguaje escrito y así abreviar el resultado (en este caso resultaría Gerritsz); no obstante, en el lenguaje hablado sí se mantenía su pronunciación. Siendo estrictos, debería usarse un signo tras el grupo *sz* para subrayar la abreviatura, pero yo he preferido seguir el criterio de otros que me han precedido en la tarea, como es el caso de Drake-Brockman, omitiéndolo con el fin de facilitar la lectura.

Nunca se hace referencia a alguien por su patronímico, sino por su título y su nombre propio (en este caso sería Oppertuurman Class) o, simplemente, por el nombre propio, Claas. Cierto que para alguien como yo, para la gente de nuestra época, referirse a un fornido marinero como el *operstuurman* Class, o con su nombre de pila, Class, puede sonar menos apropiado que un mucho más sonoro y viril *Gerritsz*. Por otra parte, usar una y otra vez el nombre completo de un protagonista cada ocasión en que aparezca resulta farragoso y repetitivo. En tales circunstancias, y aunque resulte incorrecto desde un punto de vista histórico, opto por el patronímico abreviado, si es que no lo llamo por su nombre completo. La única excepción a esta

norma la constituye el personaje principal, Jeronimus Cornelisz, a quien por regla general aludo simplemente como Jeronimus: ese nombre y ese tratamiento retrata perfectamente, en mi opinión, su personalidad.

Las convenciones sobre los nombres que debía adoptar en este libro me han supuesto no pocos problemas, dada la considerable cantidad de personajes que tienen el mismo patronímico. En tales casos, a la hora de identificar a personajes de menor relevancia, he usado el nombre completo (propio y apellido), país de origen o, donde no ha sido posible, he recurrido a añadir el sufijo *oon*.

Por lo que se refiere a la mujer, las convenciones de la época dictaban usar el nombre propio más el patronímico *dochter* (hija de); así, Lucretia Jansdochter era Lucretia, la hija de Jans. Era frecuente abreviar el patronímico femenino con *dr*. En este libro, y en lo que atañe a personajes femeninos, que los hay y muchos, con el fin de evitar confusiones, cuando no se las llama por el patronímico reducido sin *dr* (por ejemplo, Lucretia Jans), se utiliza solo el nombre propio.

## MEDIDAS

He evitado el uso tanto de los sistemas de medición modernos (kilogramos, kilómetros, metros...) como los propios de la Holanda del XVII: es el caso de *mustken*, equivalente aproximadamente a un cuarto de pinta, o de *kannen*, una pinta y tres cuartos. En su lugar, he optado por el sistema imperial (toneladas, millas, etc.), para facilitar el seguimiento de la trama sin dejar por ello de aportar un cierto aire de otros tiempos\*.

\* Con el fin de que el lector de habla española se haga una mejor idea de las correspondientes dimensiones de cantidades, distancias, objetos, espacios, etc., se han intentado convertir esas medidas al sistema usado en nuestra cultura, siempre que ha sido posible y se ha juzgado conveniente. (N. del T.)





## Introducción

### La Ruta de las Especias

*Jesús es bueno, pero el negocio es mejor.*

Lema oficioso de la Compañía  
Holandesa de las Indias Orientales

Nuestra historia se sitúa en una época donde una serie de hitos históricos coinciden de un modo extraño.

Hablamos de un tiempo en que la exploración empieza a convertirse poco a poco en colonialismo. Tiempos en los que, mientras un poderosísimo imperio se autodestruye a consecuencia de su fanatismo religioso, otro nace y crece vertiginosamente gracias a su fervorosa adhesión a un nuevo credo: el poder empresarial. Nos situamos al final de esa época en la que la mayor parte de la vida de un hombre transcurría en lugares que nunca se alejaban mucho de allí donde había nacido. Ahora nos encontramos en los albores de una era donde lo que sucede en una parte del mundo ya repercute incluso en el punto más insignificante de la otra. Esas peculiares coincidencias y contradicciones también se ejemplifican en el escenario mismo donde se desarrolla buena parte de los hechos que vamos a narrar, las islas Abrolhos: por un lado, es el archipiélago más al sur del planeta protegido por arrecifes de coral; por otro, son las islas más al norte del hemisferio sur en las que habitan leones marinos.

Todo lo anterior se reúne en esta peripecia, que es, se mire como se mire, una de las historias más increíbles que el mundo ha conocido. Aquí se combinan, en una sola trama, ingredientes tan relevantes como el nacimiento de la primera empresa multinacional, las brutalidades de la colonización, la eterna batalla del bien contra el mal, las proezas de intrépidos navegantes, un motín, el amor, la lujuria, la sed de sangre, la codicia, un tesoro, el crimen, una dictadura del terror, los más crueles asesinatos, la esclavitud sexual, la nobleza de espíritu, la supervivencia, la venganza, el rescate, el siempre inquietante primer contacto con un pueblo aborigen y mucho, mucho más.

Para hacer justicia a semejante historia, cabe situar lo sucedido en su contexto. Todo comienza unos 135 años antes de que todo ocurriera...

En 1492 no era solo el explorador italiano Cristóbal Colón quien surcaba el océano azul. Colón, almirante a las órdenes de la corona de Castilla, fue uno de entre los muchos marinos que partían desde Europa en busca de lo que llamaban las islas de las Especias.

Sin duda, el oro había sido la principal obsesión de la humanidad desde épocas muy antiguas, pero en los siglos XVI y XVII el sagrado metal vio amenazado su valor y finalmente fue superado por las especias. Entre ellas, se apreciaba principalmente la canela, cuyos poderes medicinales eran tan ponderados que llegó a considerarse como una cura para –ni más ni menos– la peste: «Un hombre que pueda comprar canela es imposible que muera»<sup>1</sup>, rezaba un adagio de por entonces; pero, además, se la consideraba un excelente afrodisíaco, como lo era el clavo. La reputación de este último estaba ampliamente difundida, gracias a la creencia china de que, además de ser la base de muchos perfumes, una cierta cantidad de clavo mezclada con leche aumentaba el placer sexual.

Había otras especias, como es el caso de la nuez moscada y la macis –ambas derivadas del mismo árbol–, a las que se apreciaba

<sup>1</sup> «Spice and the Spice Islands», *Duyfken*, 1606, Replica Foundation: [www.duyfken.com/original/spice-islands.html](http://www.duyfken.com/original/spice-islands.html).

por sus propiedades medicinales y por su valor como conservantes. Estas especias junto con la pimienta eran muy famosas, sobre todo, por conseguir un rico efecto aromatizante en los alimentos de la época, de por sí bastante sosos e incluso malolientes. Espolvorear una pequeña cantidad, más escasa que, por ejemplo, la que se solía usar de romero, convertía un plato cualquiera en un manjar digno de un rey, y los potentados de toda Europa estaban dispuestos por obtenerlas a poner precio a su propia vida.

La pimienta era tan valiosa que no era extraño oír cómo la llamaban *el oro negro*. Mientras por un pequeño barril de nuez moscada de casi cinco kilos allí en las Indias se pagaba el equivalente a un penique, al llegar a Londres se podía vender hasta por 600 veces su precio de origen<sup>2</sup>.

Muy pocos tratantes, al margen de quienes tenían sus negocios cerca de los puntos de origen, conocían realmente de dónde procedían las especias. El lugar era mantenido celosamente en secreto por quienes controlaban su comercio con el fin de preservar sus privilegios, algo que provocaba las desesperadas conjeturas de los ciudadanos europeos. Había quien decía que provenían de unas lejanas y minúsculas islas allá en oriente, donde vivían bajo la protección de un monstruo «poseído por el diablo» a quien nada complacía más que atacar a los barcos de paso. Otros hablaban de tierras remotas pobladas por guerreros que sentían gran placer exhibiendo las cabezas podridas de sus víctimas en las puertas de sus chozas. Otros más creían que las especias venían de algún sitio cercano al Jardín del Edén, o del Paraíso mismo, un lugar real al que ubicaban en Asia. Todas estas historias o fábulas compartían la idea de que la tierra de las especias era un enclave tan lejano como peligroso<sup>3</sup>.

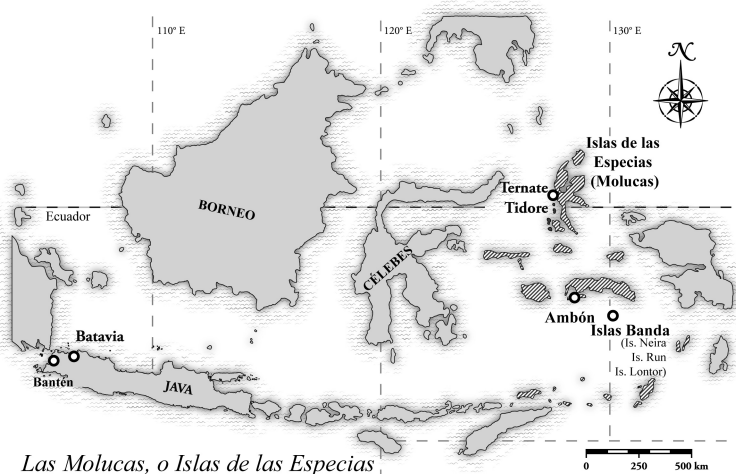
Los portugueses fueron los primeros en localizar las islas de las Especias, las Molucas. A comienzos de 1512, el navegante luso António de Abreu condujo hasta allí dos navíos —concretamente a las islas Banda— prácticamente *oliendo* su ruta durante las últi-

<sup>2</sup> Milton, p. 267.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 4.

mas diez millas: un delicioso aroma a nuez moscada les fue guiando hasta allí a través del océano. En un principio sus relaciones con los nativos fueron amistosas. A cambio de una auténtica miseria, llenaron hasta arriba sus bodegas con nuez moscada y clavo provenientes de Ternate y Tidore, unas islas a 300 millas al norte. Regresaron a salvo a Lisboa con su preciado cargamento, además de con algo de un valor semejante: cartas marinas que posibilitaban a sus compatriotas el contacto con aquellos parajes de bondad. No obstante, un gran avance tuvo lugar cuando, en los años siguientes a 1590, dos hermanos holandeses, Cornelis y Frederick de Houtman, fueron enviados a Lisboa a expensas de un consorcio de nueve comerciantes de su país con el fin de iniciar negocios con los portugueses y averiguar en la medida de lo posible la localización exacta de las islas. Con esto último en mente, consiguieron robar las cartas marítimas que con tanto celo los lusos protegían, acabando en prisión por ello.

No importaba. Una vez de vuelta en Ámsterdam tras salir de la cárcel tres años después, Cornelis de Houtman consiguió reunir 300.000 florines para construir una flota de cuatro barcos con la meta concreta de alcanzar las islas de las Especies. Tras contra-



*Las Molucas, o Islas de las Especies*

tar una tripulación y comprar mercancías para intercambiar con los nativos, los Houtman se hicieron a la mar el 2 de abril de 1595 a bordo de los navíos Amsterdam, Hollandia, Mauritius y Duyfken –todos al mando de Cornelis– en dirección al puerto de Banten, situado en el estrecho de la Sonda, en el extremo oeste de Java.

El viaje fue en muchos sentidos un completo desastre, pues las cosas acabaron resolviéndose más con crímenes y pillaje que mediante el comercio; pero el resultado –y eso era lo que los mercaderes holandeses pretendían, independientemente del coste humano– fue que, cuando los supervivientes regresaron a Ámsterdam dos años más tarde, el 11 y el 14 de agosto de 1597, tras haber perdido a dos tercios de la tripulación aunque con las bodegas repletas de especias, en la ciudad se desató una auténtica revolución: la venta de los productos cubrió la cantidad invertida en la aventura dejando incluso un pequeño beneficio.

Y así comenzó todo. En marzo de 1599, una flota de ocho naves al mando de Jacob van Neck alcanzó las islas. Durante los seis años siguientes, ocho compañías distintas fletaron un total de sesenta y cinco barcos repartidos en quince flotillas, la mayor parte de las cuales regresó con el valioso cargamento a bordo<sup>4</sup>. A pesar de todo, el éxito planteó nuevos y serios problemas comerciales. Por una parte, se había roto el monopolio portugués, cierto; pero, por otra, el negocio solo podría ser verdaderamente lucrativo si los mercaderes holandeses conseguían organizar su *propio* monopolio. Lo que tenían era solo un montón de comerciantes compitiendo entre sí, algo que hizo subir los precios de las especias en su lugar de origen y, a su vez, bajarlos al llegar a la propia república, lo cual comenzó a frustrar el propósito de que aquel negocio mantuviera su lugar de privilegio.

¿Es que no podía hacerse nada?

Por aquellas fechas, comerciantes holandeses de seis ciudades distintas ya habían unido sus recursos para fletar expediciones concretas, luego repartirse los beneficios y finalmente disolverse justo en el momento en que la carga llegara a puerto. Pero fue entonces cuando una nueva idea, una idea *revolucionaria*, entró en

<sup>4</sup> Jacobs, p. 11.

escena: ¿por qué no seguir juntos?, ¿por qué no formar una *compañía* holandesa, un cártel que controlara la compra y la venta de las especias? Esto permitiría a sus inversores compartir tanto los riesgos, que con esta solución se verían minimizados, como los beneficios, que sin duda aumentarían. Los inversores podrían también comprar un cierto número de *acciones* o documentos oficiales donde quedara explícita cuál era la proporción del negocio que poseían, acciones que podrían a su vez subir o bajar de valor en función de las ganancias reportadas.

Ya desde sus comienzos, se procuró buscar a los inversores entre las más diversas esferas de la vida del país, desde prósperos comerciantes a simples asalariados, sirvientes o el clero<sup>5</sup>. Sus nombres constaban en un registro y ellos, por su parte, recibían los correspondientes recibos donde constaba el porcentaje de participación y lo que habían pagado por él. Ahora bien, con el fin de ayudar a aquellos que deseaban comprar o vender sus acciones pronto se desarrolló un vivo mercado financiero, en el que, efectivamente, se intercambiaban los fondos –tan vivo que casi de inmediato se creó una institución independiente, llamada *mercado de valores*, una bolsa.

A decir verdad, lo auténticamente revolucionario de todo aquello era que el público que invertía en la compañía podía recibir dividendos con regularidad cada vez que hubiera beneficios. Y otro de los nuevos conceptos que trajo la compañía fue su verdadero carácter *multinacional*, pues era un negocio que trascendía incontables fronteras nacionales. Era realmente un nuevo modo de hacer negocios.

De este modo, siguiendo la estela de los ingleses, quienes dos años antes habían constituido su propia East India Company –si bien los británicos no habían adoptado por completo un modelo corporativo–, el 20 de marzo de 1602, los holandeses fundaron la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, o, abreviadamente, VOC), contando para ello con el respaldo incondicional de su gobierno.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 16.

El gobierno holandés otorgaba a la VOC no solo el derecho exclusivo de la ruta hacia Asia, sino también la prerrogativa de ocuparse de tareas por lo general reservadas al estado: fundar colonias, acuñar moneda, mantener ejércitos y flotas privadas, combatir a los enemigos de la república, firmar tratados con las autoridades de los pueblos de Asia, construir fortalezas en los enclaves donde comerciaban e incluso someter a su criterio a poblaciones enteras. No es extraño que se dijera de ella que era un estado dentro del estado. De hecho, muy pronto el destino la dotaría de más poder que el del propio estado que la patrocinaba, pues se extendería por todo el mundo.

El gobierno de la VOC, conocido como los *Heeren XVII*, los Diecisiete Señores, lo dirigía absolutamente todo, desde los trabajos en los astilleros de sus seis sedes principales (Ámsterdam, Middelburg, Hoorn, Deft, Rotterdam y Enkhuizen), hasta la elección del destino de las flotas o quiénes serían sus capitanes y también con quiénes habrían de comerciar. En la popa de cada nuevo barco se distinguía orgullosa la bandera de la compañía con su distintivo propio —el primer logo de una primera empresa pública—, al que se añadía la inicial del nombre de la ciudad de origen. A partir de entonces, bastaba con que en cualquier ámbito de la sociedad neerlandesa se mencionara a la *Compañía* —con *C* mayúscula, por supuesto— para dar a entender que se estaba hablando de la principal institución del país, la VOC.

Con tan importantes beneficios en perspectiva, perder el tiempo era perder el dinero —y, en segunda instancia, desaprovechar vidas—. Se daba por sentado que muchos hombres morirían en esos penosos viajes de un año y que la mayor parte de esas muertes tendrían lugar por regla general en los últimos meses de la expedición. Si así era posible viajar más rápido, bastaba con contratar nuevos empleados para reemplazar a los fallecidos para nuevas expediciones.

Un notable cambio tuvo lugar en 1611, cuando un audaz capitán de la VOC, de nombre Hendrick Brouwer, se decidió a intentar algo nunca visto. Hasta entonces, tras pasar el punto inferior de Sudáfrica en dirección al este, se procuraba continuar la navegación cerca de tierra firme en dirección noreste a lo largo

de la costa este de África, pasando por Mombasa, zigzagueando por el mar de Arabia hasta la India. Luego se proseguía hasta Ceilán antes de, finalmente, atravesar el estrecho de Malaca y llegar a las Indias Orientales.

Pero a Brouwer le faltaba paciencia para aguantar esta lenta travesía, que exigía al menos doce meses desde la salida de Ámsterdam hasta el puerto final de destino, así que comenzó a conjeturar sobre los vientos que circulaban por mar abierto y que, aunque pudieran alejarlo de tierra firme, quizá podrían hacer más rápido el viaje. Fue entonces cuando, tras rodear el cabo de Buena Esperanza, en vez de navegar al norte en dirección noreste para así mantener la costa africana como punto de referencia, optó por dirigirse abiertamente al este y...

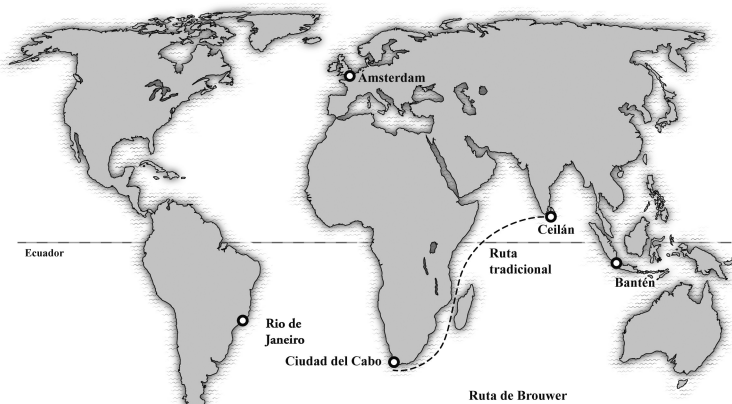
Y se quedó estupefacto ante lo que descubrió. Una vez en mar abierto, pudo comprobar la presencia de unos poderosos vientos que le empujaban por la popa, vientos a los que llamó *Westenwindergordel* (cinturón de vientos del oeste). Muy pronto, el capitán Brouwer y su tripulación ya volaban en dirección este a unas velocidades nunca antes imaginadas. Tal y como se pudo comprobar, el *Westenwindergordel* alcanzaba su mayor fuerza y continuidad en los 45° latitud sur, una zona que pronto sería conocida como los Cuarenta Rugientes.

Llegados a aquel punto, el plan de Brouwer era mantener un registro exhaustivo de la distancia recorrida cada día, de modo que pudiera calcular cuándo llegaría justo al sur de las Indias Orientales, a una longitud de unas 4.000 millas al este del cabo de Buena Esperanza, momento en el cual viraría al norte hacia el estrecho de la Sonda.

Todo salió a las mil maravillas. Brouwer hizo sus cuentas y giró hacia el norte en el momento justo, consiguiendo que su barco atracara en Bantén unos seis meses antes de lo previsto y, lo que no es menos importante, con una tripulación en mejor estado de salud de lo habitual. Una nueva era en el comercio marítimo internacional acababa de comenzar.

No obstante, no siempre resultó tan fácil calcular el momento adecuado para girar al norte, tal y como pudo comprobar un navegante holandés llamado Dirk Hartog en 1616. Hartog zarpó de





*Rutas de la VOC hacia las Indias Orientales*

Texel (isla al noroeste de Ámsterdam que numerosos barcos usaban como fondeadero) el 23 de febrero de dicho año en su navío, el Eendracht, que hacía su viaje inaugural cargado de diez cofres que contenían en total 80.000 reales, las monedas españolas de plata conocidas también como reales de *a ocho*. Tocaron el cabo de Buena Esperanza el 5 de agosto y permanecieron allí poco más de tres semanas antes de tomar la ruta de Brouwer.

Quizá fuera cosa de los caprichos de las corrientes, pero el caso es que Hartog dirigió su barco hacia el norte más tarde de lo que Brouwer lo había hecho. Mientras cruzaba la línea de los 26° sur, el 25 de octubre de 1616, de repente se encontró con «algunas islas, aunque las encontró deshabitadas»<sup>6</sup>. Tras arrojar el ancla, remó hasta tierra y exploró por no demasiado tiempo la más importante, permaneciendo en ellas tres días y dándole por nombre Eendachtsland, en alusión a su nave.

No había gran cosa que lo retuviera allí. No había tesoros, no había gente, nada de interés, y él aún debía llegar al puerto principal que la VOC tenía en las Indias Orientales, Bantén.

<sup>6</sup> Heeres, p. 69.

Quedará para la historia, a pesar de todo, que, antes de retomar su travesía, Hartog clavó en un tronco un plato de peltre, en el que dejó para la historia la siguiente inscripción en holandés:

EL 25 DE OCTUBRE LLEGÓ AQUÍ EL BARCO EEN-  
DRACHT, DE ÁMSTERDAM:

SOBRECARGO GILLES MIEBAIS DE LIEJA, CAPI-  
TÁN DIRK HATICHS DE ÁMSTERDAM. EL 27 DEL  
MISMO LA NAVE PARTIÓ HACIA BANTÉN.

AYUDANTE DEL SOBRECARGO JAN STINS, TI-  
MONEL AL MANDO PIETER DOEKES DE BIL. AÑO  
DE 1616.

Tras abandonar la isla, Hartog mantuvo su rumbo norte. Pero, para su sorpresa, fue a dar con una inmensa y desconocida costa que se extendía a lo largo de cientos de kilómetros. Aquello tenía el aspecto de ser, y no era exageración, el lugar más inhóspito del planeta, y Hartog y sus hombres sintieron un tremendo escalofrío al pensar las desgracias que esperaban al desgraciado barco de la compañía que tuviera el infortunio de naufragar allí, incluso si sobrevivían al impacto. Y es que esta no era la típica costa plagada de bahías, playas o ríos de amable vegetación que se asomaban hasta el borde del mar; por el contrario, aquella era una línea de acantilados abruptos, tormentas de arena y un paisaje pobre de tierras áridas donde claramente no vivía nadie.

A simple vista, lo último que podía esperarse encontrar allí eran tesoros, ni pueblos que saquear, ni un palmo de tierra digno del esfuerzo de una conquista. De vez en cuando los hombres de Hartog podían entrever alguna que otra columna de humo, señal de una probable presencia humana, pero esas pequeñas nubes eran tan escasas y dispersas que resultaba obvio que los salvajes que debían de morar allí –sin duda serían salvajes– eran tan pocos que no merecían su celo misionero. Aquel era claramente un lugar dejado de la mano de Dios y habitado también por gentes dejadas de la mano de Dios. Allí no eran bienvenidos.

Lo principal para Hartog fue ubicar aquel lugar en su carta, y, tras recorrer lo que un día acabaría conociéndose como la