

Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)/

Dutch-Spanish rivalries in the Pacific and the conquest
of Australia: from Cornelis de Houtman
to Abel Janszoon Tasman (1595-1651)

Ana Crespo Solana

Instituto de Historia, CSIC

A comienzos del siglo XVII la Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) pretendía localizar nuevos enclaves que sirvieran como factorías mercantiles y abrir una vía entre Nueva Guinea y el Pacífico. Se realizará una introducción general sobre las razones de estos viajes y un análisis de las causas que motivaron las expediciones holandesas. Se utilizará bibliografía especializada, memoriales e informes de la época, así como documentos del Archivo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC Archief) que se encuentran en el Archivo Nacional de La Haya.

PALABRAS CLAVES: Relaciones hispano-neerlandesas; Edad Moderna; Expansión Europea; Compañía Holandesa de las Indias Orientales; Pacífico.

Early in the 17th century, the VOC —Verenigde Oostindische Compagnie— attempted to identify new places where commercial factories could be built as well as a new route to sail between New Guinea and the Pacific. A general introduction will describe the reasons of for these journeys, and the causes behind the expeditions. Specialised bibliography will be used, including reports, memorials as well as documents from the archives of the East India Dutch Company (VOC Archief) located in the National Archives in The Hague.

KEYWORDS: Dutch-Spanish Relations; Early Modern History; European Expansion; Dutch East Indies Company; Pacific.

Antecedentes: primeras expediciones en el contexto histórico-político

Desde el siglo XVI se organizaron expediciones al Pacífico Sur, en busca de la mítica «Terra Australis» o «Quarta Pars Incognita», las primeras de ellos, al menos que se tenga noticia documental, fueron auspiciadas por la corona española. Después del viaje de Magallanes a primeros de la centuria, se organizaron tres viajes hacia el Pacífico: los de Álvaro de Mendaña, en 1567 y en 1595, y la expedición de Pedro Fernández de Quirós entre 1605 y 1606.¹ Hay algún indicio de que unos marinos portugueses y españoles también estuvieron antes en Australia y Nueva Zelanda, aunque no está demostrado realmente, entre 1521 y 1528.² El carácter de las expediciones hispanas parecía combinar los intentos de la Monarquía Hispánica de colonizar el archipiélago de las Islas Filipinas avanzando hacia otras fronteras del Pacífico sur, las «Islas del Poniente» que ya Pigafetta esbozó en su «Relación» de 1522³ y que constituían el eslabón de una ruta importante para el reconocimiento de las costas de Australia. Pero además estos viajes estaban organizados con objeto de buscar primero y controlar después los tráficos de la especiería, el comercio de riquezas que prometía Asia y que otras naciones competidoras de la Monarquía Hispánica, sobre todo Holanda, también pretendían. Anteriormente, a comienzos del siglo XVI, fueron los portugueses los primeros en adentrarse por el área geográfica que se extendía desde la zona sur-este de África e Indonesia, alterando ya desde 1511 el comercio asiático en la zona y abriendo las puertas a la colonización comercial europea en torno a una serie de puertos-factorías que se convertirían posteriormente en un modelo de control económico sobre diversos territorios.⁴ Este sistema de colonización consistía en el establecimiento de factorías portuarias que aglutinaban el tráfico marítimo y comercial de las regiones circundantes para la extracción de recursos. Como ya indicó Charles Boxer en un trabajo clásico sobre la expansión holandesa, la factoría fue el modelo utilizado por los holandeses aunque sus *factorijen* estaban muy inspiradas en las *feitorias* portuguesas. Para

1 Kelly, 1965, 31.

2 Hervé, 1982.

3 Pigafetta, 2002.

4 Para una visión amplia de los asentamientos portugueses véase: Bethencourt y Ramada Curto, 2007; y para el contexto general del porqué de estos viajes: Pimentel, 2001, y Gil, 1989. Hay un resumen bibliográfico en Sanz, 1975.

entender el desarrollo de este sistema híbrido entre puerto comercial y el fuerte, construido para la defensa de las mercancías y la vida de los mercaderes, es necesario relacionar la implementación de estas factorías con la forma en la que se llevaron a cabo los primeros viajes holandeses en Asia y en el Pacífico sur.⁵ Este modelo de colonización comercial tuvo una gran importancia geoestratégica para la integración de territorios ricos en materias primas y recursos explotables y convirtió a muchos espacios en áreas altamente productivas para los negocios europeos y, especialmente, para las compañías de monopolio.⁶

La llegada de las primeras expediciones enviadas por la corona española deben ser contextualizadas, pues, en un marco de competencia en la búsqueda de mercados. De alguna manera, estas expediciones españolas estuvieron muy alentadas por los logros portugueses a pesar de las disputas que ambas monarquías tuvieron desde 1505, año en el que los españoles intentaron desarrollar empresas para alcanzar la Especiería y que derivaron en la búsqueda de un paso hacia el Pacífico, avistado en 1513 por Núñez de Balboa. Las disputas ibéricas se materializarían en un tratado en 1529 en el que se acordaba una concesión a Portugal sobre las Molucas.⁷ A partir de 1580 cuando Portugal pasa a ser parte de la Monarquía Hispánica, la corona española se va a beneficiar de los conocimientos de aquellos, sin embargo, la ubicación geográfica del virreinato del Perú daría la posibilidad a España de abrir una importante vía de navegación por el sur del Pacífico; y, también desde Nueva España, se propició la ruta del Galeón de Manila, establecida en 1565 y que conectaba México con las Filipinas.⁸

Aparte de la búsqueda del camino de la Especiería, tan atrayente para los primeros proyectos ibéricos, la narrativa de la época está impregnada de un tinte evangelizador, una narrativa que describe unas empresas muy condicionadas por la naturaleza de un encuentro desigual entre la población autóctona y el grupo de misioneros franciscanos que acompañaban las expediciones españolas y que se dirigían a los nativos a través de una simbología cristiana incomprensible para ellos.⁹ A pesar de ello, sin embargo, en 1595 ningún monje acompañó a la segunda expedición colonizadora que

5 Boxer, 1965, 209.

6 Este modelo, por ejemplo, también sirvió en América, sobre todo en áreas del Caribe y las Guayanas, véase Crespo Solana, 2006, 19.

7 Hernández Sánchez-Barba, 1973, 179-183.

8 Martínez Shaw, 2001, I, 3-25.

9 Morgia, 2007, 63.

Mendaña hizo a las islas Salomón, la cual finalizó trágicamente en la isla de Santa Cruz.¹⁰ La expedición de Fernández de Quirós, marino portugués que en 1595 ya había acompañado a Mendaña, sí tuvo este matiz evangelizador. Fernández de Quirós recibió comisión del Papa Clemente VIII y del rey Felipe III de España para llevar a cabo su empresa en 1605. Quirós llegó a lo que él pensaba que era la «Terra Australis» en mayo de dicho año, la gran bahía de Espíritu Santo, la bahía de San Felipe y Santiago, Nuevas Hébridas, y que Quirós denominó «La Australia del Espíritu Santo».¹¹ Estas expediciones, tanto las de Mendaña como la de Fernández de Quirós partieron del virreinato del Perú, a diferencia del viaje de Magallanes que se inició en Sanlúcar de Barrameda. El virreinato del Perú sirvió de avanzadilla logística para las empresas españolas en el Pacífico que partieron «hacia las islas occidentales» en dirección a las que ya en aquella época se denominaban «Yslas de Salomón», situadas en la «Mar del Sur», de acuerdo a las noticias que hacia 1572 ofreciera el navegante Pedro Sarmiento de Gamboa.¹² Las características del viaje de Fernández de Quirós pueden conocerse por los casi sesenta y cinco memoriales que el marino envió a la corona española entre 1607 y 1614 en los que señalaba la convicción espiritual y cristiana de estos viajes, y la necesidad de obtener cédulas reales que de alguna manera justificasen su empresa. Uno de estos memoriales, presentado entre diciembre de 1608 y enero de 1609 ha sido impreso en varias ocasiones por lo que es muy conocido. Otro de ellos, impreso muy posteriormente, en 1874, y traducido al inglés, señala el conocimiento que los marinos que estaban al servicio de la corona española tenían de las islas del Pacífico y de la aproximada ubicación de la «cuarta parte del mundo».¹³ Aunque el objetivo de estos memoriales era que el Consejo de Estado y el Consejo de Indias se hicieran eco de las intenciones de estas empresas y así poder recabar más fondos para la misma, tuvieron mucho impacto en la propia época de su elaboración e incluso en siglos posteriores, cuando tuvieron una gran difusión en el norte de Europa debido a la rica información que ofrecían de las nuevas y ricas tierras aún no colonizadas por España y Portugal. Estos memoriales de Quirós se transmitieron, como la copia que realizó Carlos de Labayen en Pamplona en 1610,

10 Estensen, 2006.

11 Zaragoza, 1876-1882, 1, 321.

12 Clemence, 1936, 215.

13 «Account of a Memorial Presented to His Majesty, by Captain Pedro Fernandez de Quirós, Concerning the Population and Discovery of the Fourth Part of the World, Australia the Unknown, Its great Riches and Fertility, Discovered by the same captain», Impressed by Thomas Richard, 1874.

siendo traducido al alemán (1611), neerlandés y al latín en diferentes ediciones (1612-1613), así como al inglés y al francés (1617). Fernández de Quirós falleció en 1615 pero está claro que su memorial inspiró empresas descubridoras en otras partes de Europa.¹⁴

El contexto de este tipo de expediciones relacionaba un modelo de expansión territorial muy tradicionalista basado en el control de los territorios a través del poblacionismo, la evangelización y la localización de recursos económicos para su posterior explotación agrícola, minera o comercial. Ello estaba originariamente en la génesis de los modelos imperialistas que predominarían desde el siglo XVI hasta el XIX.¹⁵ Está presente en las narrativas históricas como en el caso de la relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, bien estudiada por Justina Sarabia,¹⁶ incluso en los estudios históricos que la Historiografía actual ha realizado de las empresas de conquista y colonización.¹⁷ La idea de la evangelización estará presente hasta entrado el siglo XVII, como el plan misionero llevado por Fray Juan de Silva (1617-1734), quien envió tres memoriales al rey de España especificando su estrategia para la conversión a la fe católica de los habitantes de las tierras australes.¹⁸ No obstante, poco a poco los objetivos evangelizadores y económicos, de búsqueda de materias primas y especias, se fueron complementando con razones de tipo militar y logístico en un contexto histórico en el que las naciones mercantiles europeas inician su competencia transoceánica. Y en sucesivas empresas la cristianización se convirtió en un objetivo secundario a las razones geopolíticas y económicas que las expediciones españolas conllevaron. Ello puede explicarse, entre diversas razones, por el viraje que el contexto internacional causó en las empresas de la Monarquía Hispánica a partir de finales del siglo XVI.

Rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico sur

En la segunda mitad del siglo XVI el contexto bélico europeo empieza a concentrarse en torno a los conflictos entre el imperio Habsburgo, que gobernaba los reinos hispanos, y las provincias rebeldes de los Países

¹⁴ Kelly, 42 y 49, nota 4, Tabla D, donde se incluye una lista cronológica de las ediciones impresas del memorial.

¹⁵ Fernández-Armesto, 2002.

¹⁶ Sarabia Viejo, 1988.

¹⁷ Mena García, 1998.

¹⁸ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, 1460.

Bajos. Las guerras de Flandes, denominadas también con el apelativo de Guerra de los Ochenta Años, habían polarizado las rivalidades en dos bloques principalmente: la Monarquía Hispánica, que detentaba una hegemonía política, militar y colonial importante; y por otro lado, las naciones mercantiles europeas, sobre todo Inglaterra y el nuevo estado que surge de la revuelta contra el Imperio de los Habsburgo, la República Holandesa. Ambas iniciaron un proceso de agresión y competencia con el imperio global hispano. La Guerra de los Ochenta Años había derivado en la independencia de facto de las provincias neerlandesas, materializada en la Unión de Utrecht en 1579. Por esas mismas fechas, las provincias marítimas, Holanda y Zelanda, emprenden acciones expeditivas a América con el fin de interceptar y atacar las flotas españolas y, de paso, localizar enclaves geográficos desde donde instalarse de forma perenne en colonias. En ese año de 1579 ya se habían otorgado concesiones a compañías mercantiles privadas para la organización de expediciones, y ello en parte era debido a la extraordinaria experiencia que los holandeses tenían en la creación de compañías comerciales y en la navegación por áreas marítimas de difícil acceso como el Báltico y el norte de la Península Escandinava.¹⁹ Además, los holandeses defendían el concepto de un mar abierto, un «Mare Liberum» como elocuente manera del principio de libertad y la capacidad que toda nación tenía para establecer colonias y abrir nuevas rutas comerciales. Aunque es cierto que estos conceptos se defendían sobre un marco de neutralidad, los Estados Generales, órgano encargado de la política exterior de la República Holandesa, los utilizaron como arma contra su principal enemiga, la Monarquía Hispánica y, un siglo más tarde contra Inglaterra, competidora de Holanda en las rutas del comercio mundial.²⁰

Así, la llegada de los holandeses a la zona del Pacífico sur está muy relacionada con dos cuestiones al mismo tiempo entrelazadas entre sí: Por un lado, estas expediciones están enmarcadas en la misma estrategia económico-militar que condujeron a organizar los primeros viajes que las armadas holandesas, con permisos de corso otorgados por los Estados Generales, hicieron a América a partir del año clave de 1580. Este año fue crucial para el posicionamiento de las provincias marítimas del norte de los Países Bajos en la guerra contra los Habsburgo. En segundo lugar, la organización de expediciones a Asia, al igual que ocurrió para el caso america-

19 Heeres, 1965.

20 Muller, 1872, 2010.

no, debe ser visto como reacción para contrarrestar la propia política de guerra económica que la corona española estableció contra sus súbditos rebeldes, especialmente la serie de embargos que se empezaron a decretar en todos los puertos españoles y portugueses contra los buques de bandera holandesa. Los diferentes embargos llevados a cabo por orden de los reyes de la Casa de Austria en plena efervescencia de las guerras de Flandes provocaron que los holandeses intentaran acceder a diversas materias primas que necesitaban en otros lugares. Fue el caso de la sal que tomaron de Punta de Arayá, localizadas, al parecer, en los primeros viajes holandeses a la Guayana en 1594.²¹ Más tarde, después de la paz de 1648, esto se convertiría en un problema diplomático al negarse los holandeses a renunciar al acceso a estas salinas. La sal era una materia prima importante debido a su uso en la conservación del pescado en salazón y porque abría muchos mercados donde la sal era altamente demandada.²² En general, esta estrategia estaba muy relacionada con la tipología de los negocios holandeses y con el hecho de que ya desde el inicio de la guerra contra el imperio Habsburgo los holandeses se habían visto obligados a cambiar sus áreas geográficas de obtención de sal y de otras materias primas. En concreto la sal era tan importante para los holandeses que incluso Felipe III llegó a escribir al archiduque Alberto la idea de que la falta de sal podría obligar a los holandeses a pedir la firma de la paz.²³ Amsterdam se había convertido en un mercado de almacenamiento de stocks para su redistribución y fundamentó en la marina mercante y de guerra las vías no solo para la apertura de nuevas rutas con territorios productores de materias rentables para su comercio sino para el establecimiento de una red mundial de puertos-factorías sobre los que la República Holandesa basaría lo que Pieter Emmer y Wim Klooster denominaron «expansión sin imperio».²⁴ De hecho entre 1570 y 1670 Holanda tendrá una época de crecimiento explosivo en la búsqueda de mercados y su impacto en la economía global fue enorme. Esas fechas constituirían el marco cronológico de la mayor expansión territorial holandesa en América y en Asia, dos polos opuestos pero fuertemente entrelazados.²⁵ La razón de esta relación podría radicar en que la actitud de los Estados Generales hacia Asia y América tenía una serie de denomina-

21 Sluiter, 1942, 29-41.

22 Herrero Sánchez, 1993, 173-196.

23 Lo dice Lonchay y Cuvelier, 1923-1937, T I, 10-11 y 58-59.

24 Emmer y Klooster, 1999, 48-69.

25 Para una visión general puede verse Emmer, 1998, 157-176.

dores comunes: primero, las expediciones holandesas hacia ambos espacios geográficos constituyeron el centro de la guerra marítima. Ello, además, fue la razón de que se constituyeran en Holanda las dos grandes compañías de monopolio, la *West-Indische Compagnie* (WIC) y la *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC), ambas fundadas con el dinero recaudado en el asedio a enclaves geoestratégicos, como fue el caso de la VOC; o atacando las flotas españolas de la plata, en el caso de la WIC, 177.329 libras «de peso de dinero y plata que se evalúa cada libra en 44 florines tornesas de a 4 reales, con valor de 7.802.487», según un memorial de la época.²⁶

En segundo lugar, los holandeses buscaban establecer puertos-factorías y áreas para la explotación y comercialización de recursos. Aparte del deseo de establecer colonias de plantación en América, los holandeses querían tomar partido del sistema de puertos-factoría portugués, modelo que ellos copiaron y perfeccionaron. En ocasiones estos puertos-factorías estaban exentos de un fuerte, al contrario de lo que los holandeses hicieron con sus principales enclaves en Surinam, por ejemplo, donde sí los construyeron.²⁷ Por último, y relacionado con lo anterior, aparte de la sal, tan importante para la economía interna holandesa, había otros productos que a partir de ahora se constituían como principales mercancías para lograr un crecimiento económico basado en la explotación colonial y para conseguir también una clara hegemonía sobre los mercados. Ambos estaban en América y en Asia: el azúcar y las especias. Para hacerse con una colonia propia de plantación, los holandeses llegaron a la Guayana; y para lograr una posición predominante en el mercado de las especias los holandeses trasladaron la guerra europea y atlántica a la zona de Asia-Pacífico.

Es obvio tener que afirmar que existió una guerra ibérico-holandesa en Extremo Oriente, tal como afirmó en su momento, Jonathan Israel y el propio Emmer después.²⁸ Esta guerra daría lugar a que muchos enclaves anteriormente en manos de los portugueses pasaran a manos holandesas tal como sucedió también en la costa atlántica africana. De hecho, las flotas holandesas pronto empezaron a penetrar y atacar flotas españolas y portuguesas en los diversos circuitos que constituían su sistema de expansión marítima y colonial: las islas atlánticas (sobre todo Canarias) y la costa

26 Hubo noticias en la corte española de que efectivamente la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales se había fundado con el dinero llevado a Amsterdam por Piet Heyn tras asaltar la flota de Nueva España en Matanzas, Biblioteca Nacional de España (BNE), Mss MSS 23 148/33. «Memoria de lo que robaron los holandeses de la flota de Nueva España, el año 1628».

27 Crespo Solana, 2006; Boxer, 1965, 211.

28 Israel, 1997, 23; Emmer, 2003.

oeste de África, donde los portugueses controlaban la zona de Senegal y la Costa de Oro. Las Antillas, México, la zona del istmo americano, también fueron objetivos para los holandeses, donde más tarde lograrían agenciarse algunas colonias, muy pequeñas pero eso sí, suficientes para alterar el comercio intracaribeño gracias al contrabando y el comercio de esclavos que desde ellas se ejerció. El otro enclave, quizás el más importante para comprender la guerra atlántica hispano-holandesa, fue Brasil, cuando esta colonia fue tomada en parte de su territorio por los holandeses durante un breve pero crucial período de tiempo en el que las compañías holandesas de Amsterdam de origen judío sefardíes se adueñaron de los circuitos internacionales del azúcar. Otro importante circuito en el que los holandeses se fijaron fue el asiático.

En 1579 la presencia hispano-portuguesa en Asia era aún muy limitada y a ello se une el hecho de que España y Portugal tenían dos vías comerciales separadas hacia esta área geográfica. Además, la zona geográfica del sur del Pacífico era aún una zona menos conocida que América y escenario de nuevas incursiones para el descubrimiento y la toma efectiva de territorios aún no colonizados. Hasta la firma de la Tregua de los Doce Años en 1609 esta área constituyó un territorio competitivo para la expansión territorial y una carrera en la búsqueda de pasos logísticos que acortaran o rentabilizaran los viajes comerciales. La demanda de especias en los mercados europeos y la relación directa entre estas expediciones y el contexto militar de las guerras de Flandes están en el origen del «Dutch seaborne empire». Ello hizo que los objetivos comerciales de los Estados Generales y, a partir de 1602, de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, la *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC) se adaptaran a objetivos claros encaminados a colapsar las relaciones de España con sus colonias. Por ejemplo, existen algunos indicios de que las incursiones que marinos y negociantes holandeses hicieron entre 1580 y 1640 al área del Pacífico a través del Estrecho Magallánico estaban muy relacionadas con un afán de acceder al virreinato del Perú. Ello aparecía también, incluso, en los pioneros viajes a la «Guyana en el reino del Perú», en 1597, razón por la que los holandeses se adentraron por el río Surinam desde su recién tomada colonia en la Costa Salvaje de Tierra Firme.²⁹ Estos navegantes holandeses

29 Crespo Solana, 2006, 103. También hay indicios sobre estos planes en una copia de la resolución del 16 de diciembre de 1618, enviada por los Heren XVII de la Cámara de Amsterdam de la VOC al gobernador general, Laurens Reael, Nationaal Archief (NA), Archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), 1602-1795, en adelante VOC-Archief, Kopie-Resoluties, 1069.

viajaban con unos documentos denominados *Kaperbrieven*, es decir, unas patentes de corso con autorizaciones para ejercer la piratería. En la práctica proporcionaron grandes conocimientos geográficos y cartográficos así como en el arte de navegar a los que poseyeron estas patentes.³⁰

Aunque es probable que algún marino neerlandés haya viajado anteriormente a Asia al servicio de los portugueses, como fue el caso de Linschoten en 1583, el viaje de Cornelis de Houtman en 1595 está considerado la primera expedición holandesa al Pacífico, organizada por la *Compagnie van Verre*.³¹ Había un área que se extendía desde el Perú hasta las islas Filipinas, cruzando la zona media del océano donde se localizaban las islas Marquesas y las Salomón, previamente visitadas por los navegantes españoles y que constituía el área de expansión ibérica. Existe un *Journal* escrito por Willem Lodewicksz, denominado *Eerste Schipvaart van de Nederlanders naar Azië* que fecha esta primera navegación entre 1595 y 1597.³² Sustancialmente este texto describe la búsqueda también de un camino hacia las islas de las especias y está considerado oficialmente como el primer viaje holandés a Asia. En realidad Houtman realizó dos viajes a Asia, el segundo con la *Middelburgse Compagnie*, junto a Gerard le Roy.³³ No obstante, también en esas fechas de finales del siglo XVI se sitúan los viajes de Willem Barents, muy documentados, entre 1594 y 1597. Este navegante frisón abrió una ruta por el norte, navegando por el norte de Siberia, alcanzando Nueva Zembla, el estrecho de Kara, la isla de Vaygach, y el archipiélago Svalbard, donde dio nombre a la isla de Barents. Aunque el interés comercial del viaje se enfocaba hacia el paso al Pacífico desde las rutas del norte, esta expedición logró influir las posteriores empresas nórdicas de los mercaderes holandeses interesados en el comercio con Rusia y otros enclaves situados al norte de la zona escandinava.³⁴ En España se hicieron eco de este viaje que, sin duda, era una prueba de la búsqueda del Paso del Noroeste por parte de los holandeses, como alternativa para cruzar al Pacífico evitando el estrecho de Magallanes, y así lo describe un testimonio recogido poco después: «En el año de 1594 zarparon cuatro navíos en Holanda los cuales saliendo a 5 de junio fueron navegan-

30 Goslinga, s.f., 11.

31 Véase Venema, 2010, 83-92.

32 Gaastra, 2002, 13. Se trata de la obra de Willem Lodewyckz, *1595-1597*, (<http://archive.org/details/deersteschipvaa01rouf>).

33 Gaastra, 2002, 19.

34 Braat, 1964, 473-480; Veer, 2001.

do la vuelta de las islas de Groenlandia e Islandia y dejándolas a mano izquierda volvieron sobre la derecha y al cabo de muchos días llegaron al Estrecho que está entre la punta llamada la Nueva Zembla y la isla de Nbeygat y aunque pasaron algo delante por respecto a los grandes y de los [...] (sic) hubieron de volverse a atrás afirmando que por allí habian paso a la India [...]».³⁵

Poco después, Jan Huigen van Linschoten (1563-1611) describe en su «Itinerario», publicado en 1596, sus viajes desde Goa a Mozambique, siguiendo las rutas que previamente habían abierto los portugueses.³⁶ Linschoten había asistido a Willem Barents en la búsqueda del Paso del Noroeste, y posteriormente se embarcó él mismo hacia Goa, bordeando la costa atlántica africana y el Cabo de Buena Esperanza, en 1583.³⁷ Sin duda, esta avanzadilla holandesa por las rutas portuguesas puede estar relacionada con dos cuestiones importantes: la emigración de muchos judíos sefardíes que desde España y Portugal partieron para Amsterdam, ciudad donde podían cultivar su religión; y el hecho de que Portugal pasara en 1580 a ser parte de la Monarquía Hispánica, produciéndose ese declive del imperio de la India portuguesa, que ha sido señalado por Rafael Valladares.³⁸ El viaje de Linschoten hizo posible que unos mapas náuticos secretos portugueses se distribuyeran en Holanda. Aparte de ser uno de los marinos holandeses que más contribuyeron a la traducción y difusión de obras que informaban sobre América y Asia en los países del norte de Europa, por ejemplo tradujo al neerlandés la obra de José de Acosta, también se dedicó a copiar literalmente mapas elaborados por los portugueses sobre las rutas a las islas de las Especies. Como otros viajes posteriores, y antes de la fundación efectiva de la VOC, las denominadas *voorcompagnieën* organizaron diversos viajes para la búsqueda del camino de las islas de las especias. Estas *voorcompagnieën* eran una serie de compañías comerciales privadas que se encuentran en el origen de la VOC antes de que esta se constituyera y tienen como especial características que estaban constituidas por pocas acciones de un grupo de negociantes relacionados con los lobbies judíos y flamencos que comerciaban desde Amsterdam y de otras

35 AGI, Patronato, 268. Citado en Crespo Solana, 2006, 75.

36 Se trata de la obra *Voyage ofte Schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naar Oost ofte Portugaels Indiën*, aparecida en Amsterdam en 1596. Existe una edición impresa en inglés publicada en el año 2010.

37 Linschoten, 2010.

38 Valladares, 2001.

ciudades libres de la República a donde habían tenido que desplazarse por la guerra que se vivía en el sur de Flandes. Estos comerciantes habían diseñado sus compañías «in terms of domestic economic monopoly», pero sin duda darían pie a esa actitud de guerra económica y militar que luego caracterizó a la VOC.³⁹ Lograron realizar viajes de reconocimiento y ocupación de diversas islas y aunque esto no lo hicieron de forma efectiva, sí pudieron cartografiar el territorio y ofrecer conocimientos étnicos, antropológicos, de posibilidades comerciales e información económica. En parte, estos conocimientos permitirían que la VOC pudiese romper el monopolio del camino a las Indias y el comercio de las especias que estaban en manos de los portugueses.⁴⁰

Desde los primeros momentos se produjeron incidencias entre holandeses y españoles en el territorio marítimo que abarcaba la zona del Pacífico medio entre las costas americanas y las Filipinas, y era lógico que la situación se agravase a partir de 1580, cuando Portugal había pasado a manos españolas y la Monarquía Hispánica estaba en guerra con Holanda, según se recoge en la copia de una relación de Fray Agustín de Cavallos, misionero franciscano, capturado por el barco «Hendrick Frederick», uno de los cuatro navíos de la expedición de Van Noort, en agosto de 1600, y que logra dar información a las autoridades mexicanas de las intenciones de los holandeses.⁴¹ Oliveiro Van Noort está considerado como el primer neerlandés que circunnavegó el mundo. Formado como marino durante las guerras contra los Habsburgos, se dedicó al pequeño comercio en Rotterdam y al corso. Precisamente en ese citado contexto bélico, algunos negociantes de las Provincias Unidas reunieron dinero para organizar expediciones a los Mares del Sur a través del estrecho de Magallanes. La intención era doble: comerciar con China localizando ellos mismos una ruta alternativa con las denominadas Islas de las Especias (Molucas) y atacar además a las posesiones españolas en el Pacífico, incluyendo las áreas mexicanas y del virreinato de Perú que querían alcanzar. Al parecer, Van Noort utilizó la misma ruta seguida por Fernando de Magallanes. Anteriormente, en 1598, Jacobo Mahu se había adentrado también en esta ruta, llegando a las islas Molucas. Fue, como los demás, un viaje privado, financiado por dos comerciantes, Pieter van de Hagen y Johan van der Veken que habían

39 Padgett y Powell, 2012, 277.

40 Gaastra, 2002, 19.

41 AGI, Audiencia de México, 24.

fundado la *Magellaanse Compagnie*. Se pretendía navegar a lo largo de la costa oeste de América del sur para obtener plata peruana antes de seguir viaje a Japón y luego a las Molucas cruzando el Pacífico.⁴² Bordeando África alcanzaron las islas de Chiloé, pero una serie de desdichas impidieron el arribo de la flota completa al estrecho de Magallanes viéndose uno de los buques que formaban el convoy (el *Blijde Boodschap*) en la necesidad de repostar en Valparaíso donde los tripulantes fueron apresados. El resto de la flota logró cruzar el Pacífico, avistando las islas Sebaldes, en las Malvinas, arribando después a la isla de Kyushu en Japón, hacia 1600 y llegando a Tidore, en Indonesia, donde la tripulación fue ejecutada por los portugueses en 1601.⁴³

En relación a esta búsqueda de rutas marítimas también se sitúan las expediciones de Henry Hudson, en 1607, 1608-1609 y entre 1610 y 1611. Además de hacer varios viajes de exploración al Ártico, en 1607 realizó, por encargo de la Compañía de Moscovia (*Moscovische Compagnie*, creada en 1554),⁴⁴ un viaje de exploración hacia Groenlandia, llegando también a las Svalbard, descubriendo la isla de Jan Mayen, pequeña isla volcánica perteneciente actualmente a Noruega. A través de Nueva Zembla, intentó localizar un «paso de la India» o «paso del Noroeste». Tanto la Compañía de Moscovia como la propia VOC intentaron abrir una ruta comercial bordeando la costa norte de América. Fue en un viaje financiado por la VOC con esta intención, en 1609, cuando Hudson llegó a las costas de la actual Nueva York. Tras unos accidentados viajes, durante los cuales incluso fue encarcelado en Inglaterra, Hudson partió en 1610 para volver a intentar la búsqueda del deseado paso del noroeste, atravesando el estrecho de Hudson y su bahía, la bahía de James, para desaparecer poco después, tras un motín de su tripulación en 1611.⁴⁵ También hay que mencionar el viaje del mercader flamenco Jacques Le Maire en 1616 que descubrió un pasaje en el extremo más meridional de América del Sur.⁴⁶ No obstante fue Olivier Van Noort el realmente encargado de hacer un viaje a las Indias a través del Pacífico, organizada en 1598 por la *Magellaanse Compagnie*, y los negociantes de Rotterdam Peter Van Beveren, Huyg

42 Mahu iba acompañado de Simón de Cordes, Gerrit van Beuningen, Jurriaan van Boekhout y Sebald de Weert.

43 Cavallos, 1937, y Harreld, 2009, 17-31, aquí 22.

44 Muller, 1874.

45 Mancall, 2009.

46 Barreveld, 2002.

Gerritz y John Benninck. Van Noort redactó unas memorias llamadas *Beschryvinghe van de Voyagien om de geheelen Werelt Cloot*, donde describe todas las peripecias de este viaje.⁴⁷ Él mismo narra que en Plymouth recogieron a un piloto llamado Mellish que había navegado con Thomas Cavendish entre 1586 y 1588. La flota bordeó la costa occidental de África, escalando en la isla del Príncipe, en el golfo de Guinea, frente a la costa de Gabón, donde se enfrentaron a los portugueses, perdiéndose parte de la tripulación. La travesía del Atlántico les condujo hacia las costas de Brasil donde de nuevo fueron recibidos por los portugueses de mala manera. Como en otras expediciones, el clima y las enfermedades tropicales o el escorbuto, obligaba a las flotas a quedarse temporalmente en algún lugar a pasar al invierno o a reponer fuerzas, recursos y alimentos. Estos momentos eran los habituales para la mayor parte de las incidencias del viaje. Entre junio y septiembre de 1599 navegaron desde las costas brasileñas hasta la Patagonia arribando al Puerto Deseado, en la actual Argentina, combatiendo con los nativos de la zona y cazando. La flota llegó al estrecho de Magallanes y anclaron en las islas Penguin,⁴⁸ descubriendo las bahías de Olivier, Mauricio y Hanry, para posteriormente, a partir de febrero de 1600 costear Chile y Perú por el Pacífico. La ubicación de las islas en la ruta marítima de penetración este-oeste del estrecho, habitualmente acompañada por una abundante presencia aviar sobre o en torno a las mismas circunstancias que aseguraba su visibilidad y avistamiento en todo tiempo, como su relativa accesibilidad para las embarcaciones, fue suficiente para llamar la atención de todos los navegantes que pasaron a su vista.⁴⁹ Van Noort narra también como en la isla Mocha, cerca de las costas de Chile, fue bien recibido y ayudado por los mapuches, lo que provocó la reacción del gobernador Jerónimo de Quiroga. Y gracias a la reposición de víveres, la flota alcanzó la isla de Ternate en las Molucas en febrero de 1601.⁵⁰ La narrativa posterior es interesante en relación a los intereses españoles de defensa en la zona. Según el propio Van Noort, su flota apresó un galeón español, el *Buen Jesús*, comandado por Francisco Ibarra. Éste, al comprobar la superioridad holandesa arrojó al mar

47 Schmidt, 2001.

48 Martinic, 2012, 7-22.

49 Martinic, 2012; Martinic, 1985.

50 «A letter from Olivier Van Noort, Circumnavigator, Pertaining to the First Dutch Voyage Around the World, 1598-1601. Translated with an Historical Commentary by Jan O. M. Broeck, (Foreword by John Parker).

cincuenta y dos cajones de oro en polvo y unas 500 barras de oro, por valor de unas 1200 libras. Aprisionaron a los tripulantes españoles quienes les confesaron que el virrey del Perú, Luis de Velasco y Castilla había despachado a su sobrino Juan Velasco con una escuadra a esperarlos en el cabo de San Francisco, en Panamá, a donde se dirigía Van Noort. Los españoles pensaban que los holandeses tenían intención de saquear buques mercantes españoles en dicha zona. Van Noort utilizó al piloto español, Juan Sandoval, después de liberar al capitán Francisco de Ibarra, para cruzar el Pacífico y luego le asesinaron. Atacaron Valparaíso, Arica y El Callao donde capturaron diversas naves y obtuvieron botín. Para luego partir hacia Guam, en las islas Marianas, y las islas Filipinas. Desde el virreinato del Perú se envió una escuadra española para perseguir a la flota de Van Noort. El gobernador Francisco de Meneses Brito envió también la escuadra del Mar de Sur. Al parecer, los holandeses hundieron el galeón *San Diego*, uno de los galeones de Manila,⁵¹ y obtuvieron por medio de un marino chino de Guandong, una importante información sobre el movimiento comercial de Manila. En diciembre de 1600, la flota de Antonio de Morga asaltó a la flota de Van Noort frente a Cavite, pero no pudieron impedir que los holandeses saquearan Filipinas para luego partir hacia Borneo y Java para cargar especias.⁵² La flota regresó a Rotterdam en agosto de 1601 tras rodear el cabo de Buena Esperanza tras un viaje de casi tres años y había sido la cuarta circunnavegación. En 1615 se produjo una tercera expedición holandesa al estrecho de Magallanes, la expedición de Joris Van Spielbergen, que además elaboró un documento cartográfico sobre la isla de los Pingüinos: *Tijpus Freti Magellanici quod Giorgius Spilbergius cum clase lustravit* (1619).⁵³ Las narraciones de estos viajes pioneros coinciden en muchas ocasiones con la dinámica expuesta en los primeros viajes portugueses y españoles. Además, comparten mucha iconografía semejante que pueden apreciarse, por ejemplo, en la narrativa de Gaspar González de Leza sobre las expediciones de Pedro Fernández de Quirós.⁵⁴

51 Y que fue localizado hundido en 1991.

52 Morga, 2007. Olivier Van Noort, *Beschrijving van de moeyelyke reis rondom de werldaar de globe, door Olivier van Noort, waarin zyne vreem de lotgevallen in voorkomen*, Amsterdam, 1612, traducción francesa en *Description du pénible voyage fait entour de l'univers ou globe terrestre par Olivier du Noort d'Utrecht, général des 4 navires*, 1613.

53 *Ibidem*.

54 Museo Naval de Madrid (MNM), Ms. 142. *The voyages of Pedro Fernandez de Quirós, 1595-1606*, by Pedro Fernández y otros, Printed for the Hakluyt Society (1904).

La Compañía Holandesa de las Indias Orientales

Cuando en 1602 se fundó la VOC, la *Verenigde Oostindische Compagnie* o Compañía Holandesa de las Indias Orientales, los holandeses tenían ya mucha experiencia en las rutas transpacíficas. Uno de los proyectos de la VOC consistía en abrir una vía entre Nueva Guinea y el Pacífico. Y también la búsqueda de la ruta australiana estaba presente en la política de la compañía que planeaba sobre todo el establecimiento de enclaves que sirvieran como factorías mercantiles.⁵⁵ Es curioso destacar que justo el año del regreso de Van Noort de su circunnavegación, se fundara en las Provincias Unidas la compañía que se encargaría de la explotación comercial en Asia. Creada en marzo de 1602 la VOC obtuvo un privilegio de monopolio para realizar actividades de navegación y comercio en Asia por un período de veintiún años pero que además la convertía en una poderosa arma de guerra en el mar que trasladó al océano Pacífico la guerra que Holanda y España tenían en Europa y que focalizó los enclaves portugueses como objetivos militares. Los Estados Generales, órgano gubernamental de la República Holandesa, establecido en La Haya, le otorgó a la VOC potestad para declarar la guerra, negociar tratados, acuñar monedas y establecer colonias por lo que esta corporación era casi un estado dentro del estado. Hasta su total liquidación en 1795 fue una de las compañías de comercio más importantes y rentables que operaron en Asia en los siglos de la Edad Moderna.⁵⁶ Solo un año después, en 1603, se estableció la factoría de Bantan, en Java Occidental, y en 1611 se fundó Jakarta (Batavia). El gobernador general de las Indias Orientales, cargo asesorado por el *Raad van Indie* (Consejo de Indias neerlandés) era el administrador de las actividades de la Compañía en puertos asiáticos. Pero la VOC estaba gobernada desde la República por los accionistas, un grupo corporativo que se hacían llamar *Heeren XVII*⁵⁷ y por los representantes de las seis cámaras provinciales que se denominaban *bewindhebbers*.⁵⁸ La guerra hispano-holandesa en Asia pronto se convirtió en una guerra global debido a los intereses holandeses de controlar otras áreas del Pacífico sur en la búsqueda de zonas productoras de especias que no estuviesen controlados aún por Portugal.

⁵⁵ Robert, 1800.

⁵⁶ Harm, 1998; Glenn, 2008; Prakash, 1985; Vinius y Vink, 1995.

⁵⁷ Unoki, 2013, 39-64.

⁵⁸ Las cámaras eran Amsterdam, Zelanda, Delft, Rotterdam, Hoorn y Enkhuizen. Gastra, 2002, 30.

Además, a partir de 1604, Holanda tendrá una nueva competidora más en la zona, Inglaterra, que también había fundado su propia Compañía de las Indias orientales (EIC en sus siglas en inglés) y con la que incluso llegó a protagonizar episodios bélicos muy extremos, como la masacre de Amboina de 1622 que, al parecer, detuvo temporalmente la presión holandesa sobre las Islas Filipinas.⁵⁹

En el período de tiempo que transcurre entre 1598 y 1609, año de la firma de la Tregua de los Doce Años entre España y las Provincias Unidas, se produjeron algunos viajes cuyos barcos se equiparon con las empresas que originariamente participaron como accionistas de la VOC, las denominadas *voorcompagnien*. Algunas de estas empresas pueden considerarse como antecedentes al viaje que más tarde realizaría Tansman. Uno de ellos fue el protagonizado entre 1602 y 1605 por Wybrand van Warwyck y Sebald de Weert, que descubrieron unas islas que no estaban cartografiadas y que recibieron el nombre de «Islas Sebald De Weert», y más tarde serían las Malvinas.⁶⁰ Las expediciones de Steven van der Haghen (1602-1607), de Cornelis Matelieff de Jonge (1605-1608), de Paulus van Caerden (1606-1610) o la realizada bajo la dirección del almirante Pieter Willemszoon Verhoeff (1607-1612) sirvieron para consolidar las distintas rutas asiáticas de los holandeses y establecer la política de la Compañía de las Indias Orientales en cuestiones de administración militar y comercial.⁶¹ Es cierto que durante la Tregua de los Doce Años los holandeses respetaron el cese de las hostilidades en Asia aunque aprovecharon para incentivar sus relaciones con Japón desde Hirado, y más tarde, ya en 1641 se instalaron en Deshima.⁶² Los diversos viajes de van der Haghen, primer almirante de la VOC, fueron primordiales para encontrar una ruta holandesa a las Molucas; mientras que Matelieff de Jonge fue activo en los dos sitios que la flota holandesa realizó sobre Malaca, en Malasia, en 1606 durante varios meses. Paulus van Caerden y Verhoeff, entre otros, participaron también en estos viajes con fines comerciales y logísticos militares.

Algunos antecedentes importantes al viaje realizado por Tasman se encuentran, por ejemplo, en el viaje de Willem Janszoon en 1605. Janszoon era empleado de la VOC desde 1598, y como tal había navegado desde

59 Colín, 2000, 35.

60 NA, VOC Archief, Stukken betreffende de Scheepstocht onder bevel van Wybrand van Warwyck en Sebald de Weert, 1602-1605.

61 NA, VOC Archief, «Stukken betreffende de Scheepstocht...».

62 Blussé, 1986; Vialle, 2005.

Bantam, en Java, a bordo del *Duyfken*, en dirección a Australia. Al parecer llegó hasta el Cabo de York, en la península de la actual Queensland en Australia, a la que llamó Nueva Zelanda. Sin embargo, y al menos que se tenga base documental, no le fue posible navegar por el estrecho de Torres, que separa Australia de Nueva Guinea. La búsqueda de un paso por este estrecho significó una empresa de secreto militar para la Monarquía Hispánica y, solo cuatro meses más tarde del viaje de Janszoon, en 1605, y sin que los holandeses tuviesen noticia de ello, un servidor de la Corona española, Luis Báez de Torres, consiguió adentrarse por el mismo.⁶³ La preocupación que tenía la corona española por mantener el secreto del viaje de Báez de Torres se hace notar en una carta escrita en 1607 en Manila por el propio Torres al rey Felipe III en el que le confirma que pasó el estrecho que hoy lleva su nombre pero que necesitaba provisiones para emprender el viaje de regreso a El Callao. Al parecer esta carta jamás fue respondida y quedó oculta en los archivos de la corona en Simancas.⁶⁴

En 1644 fue precisamente una memoria de Abel Jansen Tasman⁶⁵ lo que da noticia del encargo realizado por el director de la VOC Jan Willem Verschoor a Janszoon después de que la compañía hubiese establecido su primera factoría comercial permanente en Bantam, al oeste de Java, en 1603. La intención era localizar nuevas rutas a través de las islas del Pacífico sur que conectasen Asia con América por el Pacífico. El viaje de Janszoon entre Nueva Guinea y Bantam, pasando por el Cabo de York en Australia fue decisivo para posteriores políticas militares holandesas y, probablemente, influyó en la actitud de la corona española y las autoridades filipinas en la zona. La corona española pensó, quizás, que los holandeses querían abrir nuevas rutas secretas de las que ya tenían conocimiento cartográfico. Aunque la mayoría de los documentos sobre el viaje de Janszoon se han perdido, es posible reconstruir su ruta gracias a indicios aislados.⁶⁶ De ellos se deduce que Janszoon navegó de regreso a Amboina, cuartel general de la VOC, pasando por Banda y otras islas cercanas a las costas de Papua para cruzar el mar de Arafura sin advertir la existencia del estrecho de Torres y se dirigió hacia el golfo de Carpentaria llegando a cabo de York. Según las instrucciones que la VOC entregó a Tasman en

63 Mutch, 1942, 55; Hilder, 1992.

64 Donde fue descubierta en 1782. Estensen, 1999. Agradezco a María Luisa Bas Pardo el haberme proporcionado esta información.

65 Fechada en Batavia, el 29 de Enero de 1644, Heeres, 1965, 163.

66 Mutch, 1942, 55.

1644,⁶⁷ Willem Janszoon descubrió 220 millas (350 kilómetros) de costa, pero también pueblos autóctonos salvajes y violentos que les atacaron, razón quizás de por qué se volvieron sin obedecer las órdenes de los *Heeren XVII*, en Amsterdam, sobre la necesidad de localizar enclaves importantes para la extracción de especias. Aún así logró cartografiar, por primera vez, una parte importante de Australia, conocido como el mapa de Duyfken, en recuerdo del buque de la flota del almirante van der Haghen donde Janszoon navegó a Australia. Inspiró el «mapa del Pacífico» elaborado en 1622 por Hessel Gerritsz, cartógrafo oficial de la VOC (y que también elaboró un mapa de las Guayanas en 1625) y más tarde sirvió de base a la cartografía asiática que incluye Johannes Blaeu. La importancia de este mapa radica en que sirvió para determinar la insularidad de Nueva Guinea y la consiguiente ubicación al norte de una posible «Terra Australis» así como la apertura de un paso alternativo por el oeste hacia y desde el Pacífico.⁶⁸

El de Janszoon no sería el único viaje de exploración a Australia organizada por los holandeses. Dirk Hartog (1580-1621), marino y explorador neerlandés llegó a este continente en 1616. Antes de ser empleado en la VOC en dicho año, había desarrollado una experiencia mercantil en el Báltico y en el Mediterráneo. Navegó costearo África hacia el cabo de Buena Esperanza a bordo del navío *Eendracht*, sufriendo graves pérdidas por el camino, entre tripulación y barcos llegando a Batavia en octubre de 1616. Poco antes, en 1610 el también navegante holandés Hendrick Brouwer había observado los fuertes vientos de la zona del Índico sur y había encontrado una vía más rápida para llegar a las colonias holandesas de Asia desde el cabo de Buena Esperanza. Hartog llegó a una isla deshabitada frente a Australia Occidental, en la bahía de Shark, que actualmente se denomina isla Dirk Hartog, donde dejó una placa con una breve descripción de su viaje. Hartog realizó algunas cartas náuticas de la zona occidental de Australia hasta su regreso a Amboina pasando por Macasar, que desde la llegada de los portugueses en 1512 era uno de los principales puertos de libre comercio en Indonesia, en la isla de Célebes. La VOC se haría con el control definitivo de esta isla en 1667. El *Raad van Indië* (o Consejo de la India) no pareció satisfecho con la ruta de Hartog y existen indicios de que después de su llegada a Amboina, Hartog abandonó a la

67 Heeres, 1965, [1898].

68 Martínez Shaw, 1988, 42 y Spate, 2006, 200.

compañía para dedicarse a negocios en el Mediterráneo y en el Báltico. Incluso parece que llegó a estar al servicio de los Habsburgos españoles en el Mediterráneo. También Frederick de Houtman, en 1619, junto a Jacob d'Edel, a bordo de dos navíos de la VOC, el *Dordrecht* y el *Amsterdam*, llegaron de nuevo a las costas de Australia.⁶⁹ Y en abril de 1623 Jan Carstenssen exploraba la región de Nueva Guinea y la península del cabo de York previamente descubierta por Willem Janszoon en 1606.⁷⁰ El descubrimiento de la insularidad de Nueva Guinea sembró en los navegantes holandeses la idea de abrir un paso que uniese las colonias ibéricas de Asia con el Pacífico navegando desde el este. Esto podía suponer una amenaza para las colonias españolas en la zona y también para las americanas ya que a partir de la creación de la VOC las flotas de la compañía hacían viajes regulares, bordeando el cabo de Buena Esperanza hacia las colonias que poco a poco iban agenciándose en el marco de la guerra. Otros comerciantes privados, incluyendo algunos mercaderes de origen flamenco, como Pieter Both, en 1601, propiciaron algunos viajes de reconocimiento del territorio, como el de Guillaume Senescal, Gerard le Roy y Laurens Bicker, entre 1602 y 1603 con una pequeña compañía denominada *Nieuwe Brabantse Compagnie*, que tenía su sede en Midelburgo.⁷¹ En un período relativamente breve la VOC tomó diversos centros en la zona y estableció puertos y factorías en Amboina (que fue capturada por primera vez en 1605), las islas Banda (entre 1609 y 1619), Ternate y Tidore en 1605, y más tarde, Ceilán (1638-1658), Makassar (1666), Malaca (1641), Taiwan (capturada en 1623 y renombrada como Fort Zelandia), aunque más tarde fue recapturada por China.⁷²

Abel Janszoon Tasman (1603-1659)

Uno de los servidores de la VOC fue Abel Janszoon Tasman, natural de la provincia de Groninga (1603-1659), marino, explorador y comerciante que sirvió a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en la década de 1640, un año importante para la posición que la República Holandesa

69 Carta del comandante Frederik de Houtman a la Cámara de Ámsterdam, 7 de octubre de 1620, NA, 982, 1620 II, 147-151, 148r, citado en Leupe, 1868, 29, 32, citado en Stapel, 1937, 11 y 28.

70 Kelly, 1965, 325.

71 Gaastra, 2002, 19.

72 Unoki, 2012, 51; Blussé, 1986; Prakash, 1998.

mantenía en el comercio global y en la apertura de nuevas rutas comerciales. Con una buena formación como navegante, se embarcó destino a las Indias Orientales en 1634. Entre esa fecha y 1637 estuvo envuelto en diversas operaciones marítimas en la zona y regreso a los Países Bajos. Al año siguiente regresó, junto con su esposa, Joanna Tiercx, empleándose en el ejército y en algunos negocios de viajes comerciales en Japón y Camboya. También desempeñó algunas misiones en Siam, en Batavia, que era la cabecera asiática oficial de la VOC. La VOC especificó la necesidad de que Tasman lograra identificar el nuevo continente aún inexplorado para que éste pasara al dominio neerlandés para su explotación y control comercial.⁷³ Ya había pasado la época del auge de las compañías privadas de ámbito económico doméstico y estaba claro que la dirección de la Compañía deseaba invertir la experiencia adquirida en la consolidación de un imperio colonial en Asia. La década de 1640 también fue crucial en las relaciones hispano-neerlandesas y para el posicionamiento de Portugal en la zona. En ese año, Portugal se independizaba de la corona española y se preparaban ya las paces entre España y la República Holandesa. En esa fase los Estados Generales apoyaron la cesión de Portugal pero quería a toda costa mantener sus adquisiciones en Asia que había atacado y ocupado durante la guerra.⁷⁴

Puede decirse que la guerra entre los Imperios Ibéricos y la República Holandesa no se detuvo realmente en Asia después de 1648 ya que los holandeses no estaban dispuestos a renunciar a los enclaves portugueses que habían tomado prestados sin derecho a devolución. Además, existía un segundo objetivo, quizás secreto, la búsqueda de una ruta a través de Nueva Guinea que sirviera de enlace rápido entre las colonias holandesas de Asia y el Pacífico, con la intención de alcanzar las costas de América, siempre en la perspectiva holandesa por sus rivalidades con la corona española. Fue hacia 1642 cuando Tasman recibió el encargo de liderar una expedición hacia tierras del sur y del este en el Pacífico sur. Partió de Batavia hacia la isla Mauricio, entonces una posesión holandesa, ofreciéndole el gobernador mucha información con las islas Salomón y Nueva Guinea. Mauricio era de interés estratégico para la VOC, que la colonizó en 1638 después de más de un siglo semi-abandonada, porque suponía una escala para el largo viaje que las flotas de la Compañía realizaban costeadando África, siguiendo de alguna manera, la ruta que habían abierto antes los portugueses hacia

73 Heeres, 1898; Meyjes, 1919; Forster, 1911, 550-51.

74 Una visión general de esto en Martínez Shaw, 2000, 75-87.

el Indico. Durante la travesía de Tasman, muy documentada, los pilotos calcularon una ruta hacia el sur y luego hacia el este, con objeto de alcanzar primero las islas Salomón. En noviembre pasaron la Gran Bahía Australiana.⁷⁵ Divisaron la costa oeste de Tasmania nombrándola «Tierra de Van Diemen», en honor de Anthony van Diemen, entonces gobernador de las Indias Orientales neerlandesas. De hecho, van Diemen estaba muy interesado en consolidar el imperio neerlandés en Asia, e invirtió mucho dinero y recursos humanos en organizar viajes hacia Australia. En 1639 ya había encargado a Maarten Gerritsz Vries a explorar las costas de Corea y posteriormente contrató a Frans Visscher para trazar nuevos planes de descubrimiento. El propio Visscher acompañaría después a Tasman en busca de Australia a la que llamaron Nieuw Holland.⁷⁶ El equipo liderado por Tasman y Visscher bordeó el sur de Tasmania y se encaminaron en dirección noreste, llegando a la que bautizaron con el nombre de Bahía de la Tormenta, debido a que allí les sorprendió una tormenta. Luego llegaron a la península de Forestier y después a la bahía de Marion, donde Tasman reclamó la posesión formal de la tierra el 3 de diciembre de 1642.⁷⁷

Tras su llegada a la isla de Van Diemen (Tasmania), Tasman navegó por Nueva Zelanda avistando también las islas Fiyi en 1643. Se dirigió hacia el este hasta que nueve días más tarde alcanzó la isla sur de Nueva Zelanda. Tasman le dio el nombre de «Staten Landt» suponiendo que estaba conectada a una isla (a *Staten Island*) en el sur de la punta de América del Sur. Luego navegó hacia el norte siguiendo la costa y luego al este donde en Waka fue atacado por los maoríes. En el camino de regreso a Batavia Tasman llegó al archipiélago de Tonga virando luego al noroeste hacia Nueva Guinea desde donde regresó a Batavia el 15 de junio de 1643. En 1644 Tasman lideró un segundo viaje por el Pacífico. Con una pequeña flota de tres naves la VOC le había encargado comprobar si había un paso en el Mar del Sur entre Carpentaria y la Tierra de De Witt.

A pesar de la abundancia de la documentación, algunos capítulos del viaje de Tasman no están del todo claros, a lo que se une el hecho de que, al parecer, llevaba unas órdenes concretas que no obedeció. Fue tachado

⁷⁵ Duyker, 1992.

⁷⁶ Bischoff, 1832.

⁷⁷ «A transcript of a paper on the voyages of Tasman, read to the Royal Society of Tasmania in 1895», en: Abel Janszoon Tasman: His life and Voyages. Read before the Royal Society of Tasmania on the 25th November 1895 by James Backhouse Walker, F.R.G.S. The Great Discovery Voyages to the Southland, 1642-1644. (consulta online: <http://web.archive.org/web/20021004115657/http://www.lexicon.net/world/tasman/bhouse.htm>).

de cobarde al no querer enfrentarse personalmente a las poblaciones autóctonas que habían reaccionado salvajemente contra los europeos. No obstante, a su regreso en 1644 recibió el nombramiento de comandante. El gobernador Van Diemen, en un informe al *Raad van Indië* el 23 de diciembre de dicho año expresó su decepción ya que la expedición no había conseguido abrir una ruta entre Nueva Guinea y las tierras del sur, Australia. Se intuía un pasaje que sirviera para aligerar la navegación entre el Cabo de Buena Esperanza y las Islas del Índico así como con otras partes de Nueva Guinea, Timor y otros enclaves relacionados con el comercio de China. En realidad, Tasman hizo labores de cartografía, bordeando las costas, pero no llevó a cabo prospecciones de los territorios desde el punto de vista de los posibles recursos explotables. Finalmente no fueron considerados unos viajes rentables, desde el punto de vista económico, para la dirección de la VOC.⁷⁸

Desde el punto de vista cartográfico, Tasman estaba convencido de que Nueva Zelanda era parte de la «Terra Australis». Quizás uno de sus logros fue la cartografía que elaboró de las costas de Australia y Nueva Zelanda. Junto a sus copilotos, Visscher y Gilsemans, lograron cartografiar gran parte de la zona, incluyendo también a algunas islas del Pacífico. Tasman afirmaba que, a pesar de sus fracasos desde el punto de vista de la rentabilidad económica, había logrado circunnavegar aquella «Tierra sur desconocida» que calculaba tenía una extensión de 8000 millas de costa y fijó un límite para las comarcas orientales de Nueva Holanda. Además, realizó también importantes sondeos de la costa suroeste de Nueva Guinea, la Tierra de Eendragt y el golfo de Carpentaria, realizando observaciones sobre las gentes que vio. Localizó la entrada al estrecho de Torres aunque se disuadió de atravesarlo por las islas y arrecifes que lo bloquean, y regresó a lo largo de la costa de Nueva Guinea en dirección oeste hacia Batavia en 1644. Tasman fue nombrado miembro del Consejo de Justicia de Batavia y a mediados de 1647 se trasladó con una misión a Siam. Aún, antes de la firma de la paz entre la República Holandesa y la Monarquía Hispánica, Tasman intentó llevar a cabo una misión bélica. Con una flota de ocho buques navegó en dirección a las Filipinas en mayo de 1648 con el

78 Posthumus Meyjes, 1919; Sharp, 1968; y más reciente Mattingley, 2012. El documento «Journaal van de eerste reis van Abel Tasman, compleet met de daarin opgenomen kaarten en afbeeldingen van o.a. kusten» redactado por Tasman a su regreso puede consultarse online en el Nationaal Archief de la Haya: (<http://proxy.handle.net/10648/1043d048-2843-4f46-b8bf-e7b889a21076>).

objeto de interceptar el galeón español que llevaba la plata de México. La noticia del 30 de enero de ese año de que se había firmado la Paz de Westfalia no había penetrado en el sudeste de Asia y la República de las Siete Provincias Unidas trataba de esta manera de asestar a los españoles un gran golpe. Además tenían un segundo cometido, que era ayudar al rey de Siam en la guerra contra sus enemigos. No lograron apresar al galeón español, al que persiguieron pero logró escapar acabando hundido frente a las costas filipinas y siendo saqueado. Además, el rey de Siam modificó sus planes y ya no necesitó el auxilio de los barcos. En enero de 1649 la flota de Tasman regresó a Batavia donde fue depuesto de su cargo por desobedecer las instrucciones de la VOC. No obstante en 1651 fue repuesto y, totalmente retirado falleció como un comerciante rico en Batavia en 1659.⁷⁹

Años después la empresa australiana holandesa fue completada por Willem de Vlamingh en 1696.⁸⁰ Willem Hesselsz de Vlamingh, aunque nacido en Oost-Vlieland, pudo ser de origen flamenco, por la peculiaridad de su apellido. En realidad su viaje de 1696 consistía en una misión de rescate del *Ridderschap van Holland*, una importante nave de la VOC que se había encallado, al parecer, en la costa occidental de Nueva Holanda. En realidad, después de Tasman no se organizaron empresas de colonización serie de Australia por parte de los holandeses aunque hubo algunos viajes comerciales que naufragaron cerca de las cosas australianas, muchos de ellos sin dejar rastro. Aunque Vlamingh no localizó el *Ridderschap* sí llevó a cabo una labor fundamental al cartografiar la costa occidental del continente, mejorando así la navegación índica desde el cabo de Buena Esperanza hasta las Indias Orientales holandesas. Navegó también a la isla de Tristán de Acuña y al archipiélago de San Pedro y San Pablo, desembarcando en la isla que llamó «Nido de Ratas» (*Rottmest* en neerlandés) al observar a unos marsupiales, y la describió como una especie de paraíso donde se podía vivir sin demasiadas pertenencias. A pesar de que circunnavegó Australia, Tasman no reportó beneficios reales a la Compañía de las Indias Orientales. Puede decirse que tanto Tasman como sus predecesores ofrecieron una rica información cartográfica para futuros conocimientos de Australia que, sobre todo, beneficio a los ingleses, un siglo más tarde. Estas empresas al menos sirvieron para otorgar a la VOC capacidades políticas y militares contra sus rivales, especialmente contra la corona española

⁷⁹ *Ibidem* (*passim*).

⁸⁰ Playford, 1998.

y contra Portugal, país al que arrebató la supremacía en Oriente hasta que llegaron los ingleses. Desde el punto de vista comercial, Holanda estaba ya asentada en una cadena de enclaves, algunos de ellos arrebatados a los portugueses, y estos conocimientos cartográficos les ayudo a establecer su circuito económico pero no a controlar todo el territorio. Habría que esperar más de un siglo, hasta la llegada de James Cook al Pacífico, para reconocerse los éxitos geográficos de Tasman.

Recibido el 3 de septiembre de 2013

Aceptado el 17 de octubre de 2013

Fuentes primarias impresas

Account of a Memorial Presented to His Majesty, by Captains Pedro Fernández de Quiros, Concerning the Population and Discovery of the Fourth Part of the World, Australia the Unknown, Its great Riches and Fertility, Discovered by the same captain, Impressed by Thomas Richard, 1874.

A letter from Olivier Van Noort, Circumnavigator, Pertaining to the First Dutch Voyage Around the World, 1598-1601. Translated with an Historical Commentary by Jan O. M. Broeck, (Foreword by John Parker).

«A transcript of a paper on the voyages of Tasman, read to the Royal Society of Tasmania in 1895», en: *Abel Janszoon Tasman: His life and Voyages*. Read before the Royal Society of Tasmania on the 25th November 1895 by James Backhouse Walker, F.R.G.S. The Great Discovery Voyages to the Southland, 1642-1644. (consulta online: <http://web.archive.org/web/20021004115657/http://www.lexicon.net/world/tasman/bhouse.htm>)

Lodewyckz, Willem, *De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597*, Print by the Linschoten-Vereeniging, y editado por Pieter G. Rouffaer y Jan Willem Ijzerman, 'S Gravenhage, M. Nijhoff. (consulta online: <http://archive.org/details/deersteschipvaa01rouf>).

Memoria de lo que robaron los holandeses de la flota de Nueva España, el año 1628. BNE, Manuscrito 23 148/33.

Noort, Olivier Van, *Beschrijving van de moeyelyke reis rondom de werldaar de globe, door Olivier van Noort, waarin zyne vreem de lotgevallen in voorkomen*, Amsterdam, 1612, traducción francesa en *Description du pénible voyage fait entour de l'univers ou globe terrestre par Olivier du Noort d'Utrecht, général des 4 navires*, 1613.

Bibliografía

- Barreveld, Dirck, J.: *Tegen de Heeren van de VOC - Isaac Le Maire en de Ontdekking van Kaap Hoorn*, 2002, SDU.
- Bethencourt, Francisco y Ramada Curto, Diogo, eds.: *Portuguese oceanic expansion, 1400-1800*, Cambridge University Press, 2007.
- Bischoff, James: *Sketch of the History of Van Diemen's Land*, London, John Richardson, Royal Exchange, 1832.
- Blussé, Leonard: *Strange Company, Chinese settlers, mestizo women and the Dutch in VOC Batavia*, Dordrecht, 1986.
- Boxer, Charles: *The Dutch Seaborne Empire*, London, Penguin Books, 1965.
- Braat, J.: «Duch Activities in the North and the Arctic during the Sixteenth and Seventeenth centuries», *Artic*, 37, 4, December 1964, 473-480.
- Cavillos, Agustín de: *New Light from Spanish Archives on the Voyage of Olivier Van Noort: The Vice-Admiral Schip the Hendrick, on the West Coast of the Americas (1600)*, 'S Gravenhage, M. Nijhof, 1937.
- Clemence, Stella R.: *Documents from Early Peru*, Washington, Library of Congress, 1936.
- Crespo Solana, Ana: *América desde otra frontera. La Guayana Holandesa (Surinam): 1680-1795*, Madrid, CSIC, 2006.
- Duyker, Edward, (ed.): *The Discovery of Tasmania: Journal Extracts from the Expeditions of Abel Janszoon Tasman and Marc-Joseph Marion Dufresne 1642 & 1772*, St David's Park Publishing/Tasmanian Government Printing Office, Hobart, 1992.
- Emmer, Pieter Ch. y Klooster, Wim W.: «The Dutch Atlantic, 1650-1800: expansion without empire», *Itinerario*, 23/2, 1999, 48-69.
- Emmer, Pieter Ch.: «The economic impact of the dutch expansion overseas, 1570-1870», *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 16, 1998, 157-176.
- Emmer, Pieter Ch.: «The First Global War: the Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609», *e-Journal of Portuguese History*, 1, 1, 2003.
- Estensen, Miriam: *Terra Australis Incognita: The Spanish Quest for the mysterious Great South Land*, Crows Nest, N.S.W., Allen & Unwin, 2006.
- Fernández-Armesto, Felipe: «Los imperios en su contexto global», *Debates y Perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, 2, 2002, 27-47.
- Forster, William: «An Early Chart of Tasmania», *Geographical Journal*, 37, 5, 1911, 550-51.
- Gaastra, Femme, S.: *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, Walburg Press, 2002.
- Glenn J.: *The Globe Encompassed: The Age of European Discovery, 1500-1700*, Pearson Prentice Hall, 2007.
- Gil, Juan: *Mitos y utopías del Descubrimiento*, El Pacífico, 2, Madrid, Alianza Editorial, 1989.

- Goslinga, Cornelius: *Los Holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de América, s.f.
- Harreld, Donald J.: «How Great the Enterprise, How Glorious the Deed: Seventeenth-Century Dutch circumnavigations as useful myth», en Cruz, Laura y Frijhoff, Willem (eds.), *Myth in History, History in Myth*, Leiden, Brill, 2009, 17-31.
- Heeres, Jan Ernst: *Abel Janszoon Tasman's Journal*, Amsterdam, Los Angeles, Royal Dutch Geographical Society, Project Gutenberg Australia, 1965, [1898]. (Consulta online: <http://gutenberg.net.au/ebooks06/0600571h.html>).
- Heeres, W. G. A. O: *From Dunkirk to Danzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum, Verloren, 1965.
- Hernández Sánchez-Barba, Mario: «Los Convenios de Zaragoza», *Tratado de Tordesillas y su proyección, Primer Coloquio Luso-Español de Historia de Ultramar*, tomo I, Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 1973, 179-183.
- Herrero Sánchez, Manuel: «La explotación de las salinas de Punta de Araya: un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677)», *Cuadernos de Historia Moderna*, 14, 1993, 173-196.
- Hilder, Bret: *El viaje de Torres de Veracruz a Manila: descubrimiento de la costa meridional de Nueva Guinea y del estrecho de su nombre y navegación en aguas de Australia 1606*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1992.
- Israel, Jonathan I.: *La República Holandesa y el mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997.
- Kelly, Celsus, O.F.M: *Calendar of Documents. Spanish Voyages in the South Pacific from Alvaro de Mendaña to Alejandro Malaspina, 1567-1794 and the Franciscan Missionary plans for the peoples of the Austral Islands, 1617-1634*, Sidney, Franciscan Historical Studies, Madrid, Archivo Ibero-Americano, 1965.
- Leupe, Pieter Arendt: *De Reizen der Nederlanders naar het Zuidland of Nieuw-Holland in de 17e en 18e eeuw*, Amsterdam, G. Hulst van Keulen, 1868.
- Lonchay, Henri y Cuvelier, Joseph, eds.: *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVIIIe siècle, 1598-1700*, Bruselas, 1923-1937, 6 tomos.
- Mancall, Peter C.: *Fatal Journey: The Final Expedition of Henry Hudson*, New York, Basic Books, 2009.
- Martínez Shaw, Carlos: «El imperio colonial español y la República Holandesa tras la paz de Münster», en Schepper, Hugo de (ed.), *1648. La Paz de Münster*, Barcelona, Nijmegen, Idea Books, 2000, 75-87.
- Martínez Shaw, Carlos: «La exploración del Pacífico en los tiempos modernos», en Elizalde Pérez-Gruoso, M.^a Dolores; Fradera Barceló, José María y Alonso Álvarez, Luis (coords.), *Imperios y naciones en el Pacífico*, vol. 1, Madrid, CSIC, 2001, 3-25.

- Martínez Shaw, Carlos: *El Pacífico español de Magallanes a Malaespina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1988.
- Martinic, Mateo: *Incursiones de corsarios holandeses en las costas de Chile y del virreinato del Perú desde 1598 a 1648*, Chile, Pontificia Universidad Católica, 1985.
- Martinic, Mateo: «Los Holandeses en las islas de los Pingüinos (1599-1615)», *Magallania*, 40/2, 2012, 7-22. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442012000200001>
- Mattingley, Christopher: *My Father's Islands. Abel Tasman's heroic voyages*, Canberra, National Library of Australia, 2012.
- Mena García, Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias: La Gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998.
- Morga, Antonio de: *Sucesos de las Islas Filipinas*, edición crítica y comentada, y estudio preliminar de Francisca Perujo, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.
- Muller, Samuel F. Z.: *Mare Clausum. Bijdrage tot de Geschiedenis der rivaliteit van Engeland en Nederland in de zeventiende eeuw*, [Amsterdam, 1872], Milton Keynes, Lightning Source, 2010.
- Muller, Samuel F. Z.: *Geschiedenis der Noordsche Compagnie*, Gebroeder van der Post, 1874.
- Mutch, Thomas Davies: *The First Discovery of Australia*, Sydney, Mutch, Project Gutenberg of Australia, 1942.
- Padgett, John F. y Powell, Walter W.: *The emergence of organizations and Markets*, Princeton University Press, 2012.
- Pigafetta, Antonio: *Primer viaje alrededor del mundo*, edición a cargo de Leoncio Cabrero Fernández, Madrid, Dastin S. L., 2002.
- Pimentel, Juan: «Viajes, experimento y metáfora: Quirós, Cook y el doble descubrimiento de la quarta pars incógnita», en Elizalde, M.^a Dolores; Fradera, Josep M. y Alonso, Luis (eds.), *Imperio y naciones en el Pacífico*, 1, *La formación de una colonia: Filipinas*, Madrid, CSIC, 2001, 27-39.
- Playford, Phillip E.: *Voyage of discovery to Terra Australis: by Willem de Vlamingh in 1696-97*, Perth, W.A. Western Australian Museum, 1998.
- Posthumus Meyjes, R.: *De reizen van Abel Janszoon Tasman en Franchoy's Jacobszoon Visscher ter nadere ontdekking von het Zuidland in 1642/3 en 1644*, Nijhoff, 1919.
- Prakash, Om: *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, Princeton University Press, 1985.
- Prakash, Om: *European commercial enterprise in pre-colonial India*, Cambridge University Press, 1998.
- Robert, William Hartman: *The VOC (Dutch East India Company) and Australia: Reference Guide to Manuscript and Printed Material Issued Before the Year 1800*, S' Gravenhage, 1970.

- Sales Colín, Owtwald: *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés, 2000.
- Sarabia Viejo, Justina: *Pedro Sarmiento de Gamboa. Viajes al Estrecho de Magallanes*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.
- Schmidt, Benjamin: *Innocence Abroad: The Dutch Imagination and the New World, 1570-1670*, New York, Cambridge University Press, 2001.
- Sharp, Andrew: *The voyages of Abel Janszoon Tasman*, London, Clarendon Press, 1968.
- Sluiter, Engel: «Dutch-Spanish rivalry in the Caribbean area, 1594-1609», *Hispanic American Historical Review*, 11, 1942, 29-41.
- Stapel, Frederik: *De Oostindische Compagnie en Australië*, Amsterdam, P.N. van Kampen, 1937.
- Stevens, Harm: *Dutch enterprise and the VOC, 1602-1799*, Walburg, 1998.
- Spate, Oskar, H.: *El Lago español*, Palma de Mallorca0., Casa Asia, 2006.
- Unoki, Ko: *Mergers, Acquisition and Global Empires: tolerance, diversity and the success of M&A*, New York, Routledge, 2013.
- Valladares, Rafael: *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Leuven University Press, 2001.
- Veer, Gerrit de: *The Three Voyages of William Barents to the Arctic Regions (1594, 1595, and 1596)*, editado por Beyne, Koelemans y Beke, Charles T., Cambridge University Press, 2010.
- Venema, Janny: *Kiliaen van Rensselaer (1586-1643). Designing a New World*, Hilversum, Verloren, 2010.
- Vialle, Cynthia y Blussé, Leonard: *The Deshima Dagregisters: 1641-1650*, Leiden, Institute for the History of European Expansion, 2005, 12 vols.
- Vinius, George D. y Vink, Marcus P.: *The merchant-warrior pacified: the VOC (the Dutch East India Company) and its changing political economy in India*, Oxford University Press, 1995.
- Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies. The First Book, containing his description of the East*, Cambridge University Press, 2010.
- Zaragoza, Justo: *Historia del Descubrimiento de las regiones australes hecho por el General Pedro Fernández de Quirós*, Madrid, 1876-1882, 3 vols.