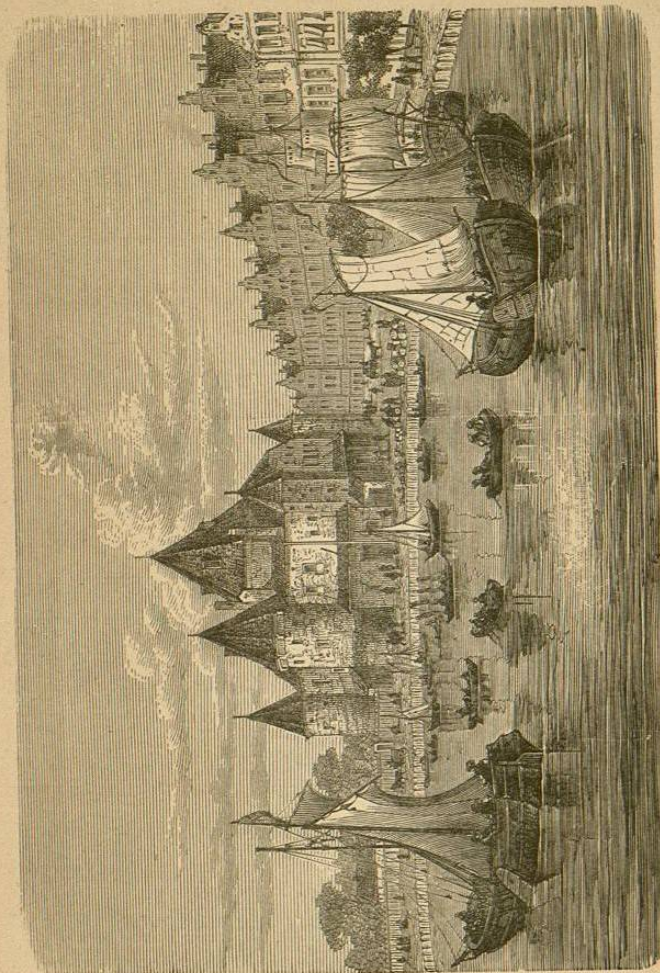


EMPRESAS DE HOLANDA

Holanda, en general, y especialmente Amsterdam, habian llegado á ser centro y emporio del comercio de la Europa occidental. Aunque el estado de la agricultura era inmejorable, no bastaban sus productos á satisfacer las necesidades de los Neerlandeses, en razón á que la gente del campo habia dedicado su actividad y cuidado á la cria del ganado y al cultivo de las flores. Estas industrias debian ser de grandes resultados en lo sucesivo; pero al presente, Holanda no daba trigo bastante á proveer la décima parte de su población. Sus mercados, sin embargo, estaban bien surtidos de cereales. Los viejos bosques habian desaparecido; mas Holanda continuaba siendo el primer pais en maderas de construcción. Las ciudades estaban edificadas sobre fango, donde nunca se halló una piedra pequeña; pero sus muelles contenian montañas de mármol y de granito. Recibió y reparió los productos de Oriente y de Occidente, de América y de Asia. Prosperó, á medida que decaian las provincias sujetas á España. Ganó el comercio de Amberes, lo que perdieron las manufacturas de Gante y de Brujas.

El comercio era tan necesario á Holanda como la



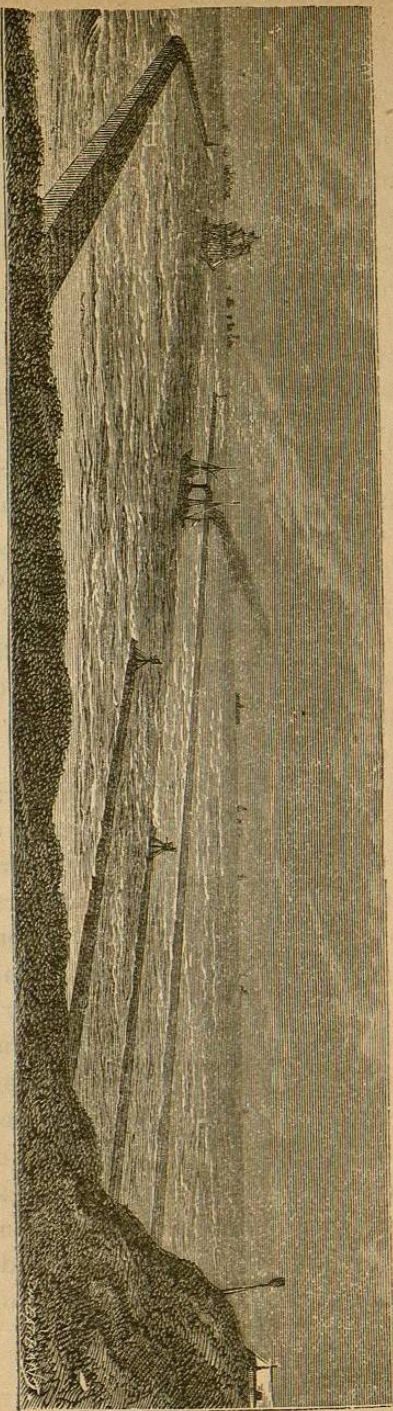
AMSTERDAM
(Entrada por la puerta de San Antonio.)

libertad religiosa y política, y por eso comerciò, no solamente con los pueblos amigos, sino tambièn con los enemigos, hasta fundar sobre sólida base su engrandecimiento. Si merced á la libertad de comercio logró tanta preponderancia, como nadie podia esperar, ya se verá más adelante que su decadencia mercantil fué debida, en grandísima parte, á las trabas y restricciones que intentó poner á las demás naciones, cuando hubo conseguido ser la primera en los mares de las Indias. El interés de los pueblos se imponia entonces, de una manera incontrastable, á las pasiones de los príncipes. Por esta razón, la piratería y el filibusterismo se ejercian por súbditos de príncipes y reyes que se hallaban en paz, al paso que se comerciaba tranquilamente cuando estaban en guerra. Sin embargo de ser esta la práctica general y constante, nunca resultó más visible y palpable que en el comercio que sostuvieron las ciudades de Holanda con los puertos de España.

Después de la unión de Portugal á España bajo el cetro de Felipe, éste, ó sus consejeros, determinaron perjudicar grandemente á los Holandeses, entorpeciendo su comercio con aquellos países; y al efecto, hicieron los mayores esfuerzos para conseguirlo. No realizaron su objeto, porque en España no existia producción fabril suficiente para cargar una flota, ni era posible tampoco que los agentes mercantiles españoles comprasen los artículos necesarios en Amsterdam, á menos que los Holandeses no fuesen cómplices. Por otra parte, los Españoles querian vender sus artículos de Ultramar, y á este propósito los únicos agentes que hubiesen podido poner en movimiento, con resultado, en la parte occidental de Europa, eran los Holandeses. Éstos, mucho después

que el Atlántico dejó de ser mar español, y la Holanda de estar en guerra con España, á pesar del atrevimiento de sus marinos, no se aventuraban todavía, ni á doblar el Cabo, ni á cruzar aquellas aguas, circunscribiéndose al transporte y tráfico de las mercancías donde los Españoles tuvieron por conveniente asentar sus mercados. Los Ingleses, en cambio, si habian hechos viajes de circunnavegación, aun no podia decirse que hubiese sido con ventaja de su marina mercante, ni de su comercio. Ambas cosas no tuvieron principio hasta fines del siglo, cuando se dieron pragmáticas á los mercaderes de Levante, y se organizó la *Compañía Inglesa de las Indias*; esto es, cuando los monopolios creados por Alejandro VI contaban más de un siglo.

Debióse el primer impulso que recibieron las expediciones marítimas y de descubrimientos en Holanda á la publicación de la obra de Linschoten sobre el Oriente. Linschoten era hijo de un frieslandés, apasionadísimo de los viajes y conocedor de pueblos extraños; afición que, dirigida por la ciencia, ha reportado inmensos beneficios á la humanidad. Detúvose Linschoten dos años en Lisboa, salió de aquí con dirección á Goa, y poniéndose al servicio del arzobispo de la diócesis ultramarina, pasó á Bombay. En este punto permaneció 13 años, y con el auxilio de mapas y cartas, acopió cuantas noticias y datos pudo hallar relativos al país, á los viajes á Oriente, á su comercio, puertos, islas y otros antecedentes de gran utilidad. Fueron éstas las primeras noticias del mundo que tuvieron los hijos de Holanda, porque tanto Españoles como Portugueses guardaron el mayor secreto hasta entonces, respecto de aquellos países y de la navegación en aquellas regiones. Los via-



DESEMBOCADURA DEL CANAL DE AMSTERDAM EN EL MAR
(Copiado por Féret de un cuadro de Mr. Kannemans.)

jes de Linschoten se publicaron en inglés en 1598, y Shakespeare, en su obra titulada «La Duodécima noche» aludió al mapa de las Indias del célebre viajero. En Holanda despertó interés extraordinario.

Existía la creencia en aquel tiempo, y también bastante después, de que lograría encontrarse, al fin, paso por los mares septentrionales para ir á China y á la India; en verdad, que si tal hubiese acontecido, se habría acertado la navegación á esas remotas tierras en muchos miles de millas. Arraigada estaba también la creencia, tan antigua que se transmitía de los tiempos de Herodoto, de que, si un navegante acertaba á romper la inmensa valla de nieve y hielo, luego proseguiría surcando las aguas de nuevas regiones, en las cuales reinaba perpetua primavera. Como los tiempos no eran de crítica, y las ciencias no habían alcanzado el desarrollo debido, la fábula de una raza que vivía gozando de felicidad hiperbórea, exenta y libre de todas las vicisitudes que implican las alteraciones de temperatura, halagó primero, y persuadió después, á los Holandeses, que creyeron en ella. Linschoten, Plancius el orador, y Maalzoen desearon intentar el paso del Noroeste, y Barneveldt abundó en la idea del proyecto. Cuando aun no había mapas de las regiones situadas más allá del mar Blanco y del puerto de Arkángel, cuyo descubrimiento se debió á un siniestro sufrido por Sir Hugo Willoughby, cinco años antes, existía el convencimiento íntimo en los entusiastas Holandeses, de que la empresa sería fácil y feliz. Deberá también decirse, que la idea de rivalizar por este medio de Portugueses y Españoles era un acicate para los Holandeses.

La navegación no contaba con los elementos que

al presente; porque ni la ciencia, ni la experiencia eran iguales. Los buques no tenían las condiciones de los de hoy, los instrumentos no se podían comparar en cantidad y calidad con los de ahora, y los viveres eran medianos, hasta el punto, que la nave mejor pertrechada, al volver de un viaje de pocas semanas, traía su enfermería convertida en hospital. Los hombres ignoraban los efectos del invierno ártico, y carecían de recursos para arrostrarlo ó mitigarlo. Por último, las armas para defenderse de las fieras y de los salvajes, si eran las mejores conocidas, adolecían del defecto de ser pesadas y de difícil manejo.

El 5 de Junio de 1594 salió la primera expedición á los mares polares. Constaba de tres buques y una balandra pescadora, que dieron Amsterdam y Enkhuizen, y la provincia de Zelanda. Barendz mandaba el buque de Amsterdam, y Linschoten los demás. Visitó el primero las islas de Nueva Zembla, y trazó prolijamente sus cartas. Linschoten pasó por los estrechos de Waigatz, entre estas islas y el continente, y se lanzó á su empresa. Cuando había andado ciento cincuenta millas, le sorprendieron violentos temporales; y enormes témpanos de hielo, á impulso de las olas, chocaban con su nave, exponiéndola á zozobrar á cada momento. Comprendiendo la inutilidad de sus esfuerzos para lograr el fin propuesto, determinó virar en redondo y dar la vuelta á Holanda. El 15 de Agosto avistó el buque de Barendz, y la pequeña flota siguió su rumbo hacia Amsterdam, adonde llegó á mediados de Septiembre. Sus noticias estaban reducidas á decir que habían visto en el Polo, osos, cuadrúpedos anfibios y una especie de animales, conocida por elefantes marinos, los cuales pusieron en grave riesgo á las naves y á sus tripulantes.

Linschoten, sin embargo, abrigaba el convencimiento de que podía llegarse á China por aquel camino, y de la misma opinión eran Barneveldt y Mauricio y algunos individuos de los Estados Generales. Se convino en llevar á cabo nueva expedición, que saldría el año siguiente de 1595, en siete buques, cargados de paños, lienzos y tapices, para entablar relaciones comerciales con la China. Tanto se discutió este punto, y tanto tiempo se invirtió en los preparativos de la flota, que, cuando se dió á la vela, ya estaba muy adelantado el verano. Barendz, Linschoten y Jacobo Heemskerh dirigian la expedición. Después de cruzar los estrechos de Waigatz, desembarcaron el 2 de Septiembre en la isla de Staten. Un oso blanco acometió y devoró á dos tripulantes, antes que los demás pudiesen darle la muerte. Sin otros trofeos y muestras de su valor, y sin otros descubrimientos que la piel del oso y un puñado de cuarzos, que creyeron finisimos diamantes, volvieron á Amsterdam el 18 de Noviembre¹. Contrariados con esto los Estados, renunciaron á todo proyecto de navegación ártica, si bien ofrecieron 25.000 florines de premio al navegante que descubriese el paso de la China, y una cantidad proporcional, á quien sin lograrlo, realizase una expedición digna de loa.

Barendz y otros determinaron intentar de nuevo la empresa, dos veces fracasada, y al efecto compraron en Amsterdam dos buques. Salieron el 18 de Mayo de 1596, y el 19 de Junio llegaron á una latitud distante del Polo 10 grados. Á la tierra descubierta dieron el nombre de Spitzbergen, y en ella estaban el mes de Julio, cuando el hielo comenzó á rodearlos

¹ También trajeron « los primeros dientes de vaca marina que hasta entonces se vieran ». Cantú, *Hist. Universal*, t. IV, p. 797.

por todas partes. Huyendo de él, regresaron á Nueva Zembla; y al cabo de varias vicisitudes, llegaron al extremo Noroeste de la isla. Al ver la mar libre, creyeron en la realización de sus proyectos. Pronto vino el desengaño; porque los témpanos de hielo que flotaban sobre las olas, les obligaron á entrar en el puerto, donde el 1.º de Septiembre quedó uno de los buques encerrado entre grandes masas congeladas, y convencidos sus tripulantes de que tenían que soportar los rigores, hasta entonces desconocidos, de un invierno ártico. Por fortuna, las playas de la isla estaban cubiertas de trozos de madera, llevados allí por la corriente desde sitios muy apartados, y con ellos construyeron una cabaña, en la cual reunieron todas sus provisiones de comer, beber y arder. De los osos que matában, se proveían de carne fresca. El 2 de Octubre se terminó la construcción de la cabaña, quedando en ella 16 expedicionarios. El 4 de Noviembre desapareció el sol del horizonte. Como hacia ya demasiado frio para los osos, y éstos se ocultasen en sus guaridas, los Holandeses se vieron obligados á cazar y comer zorras blancas, abrigándose con sus pieles. Un dia de Diciembre estuvieron á punto de morir asfixiados; porque habiendo prendido fuego á una gran cantidad de carbón, se encerraron herméticamente en la caseta. Por fortuna, uno casi expirante pudo abrir la puerta, y se salvaron todos. El 24 de Enero vieron el sol, y el 27 ya fué visible todo su disco. Desde entonces tuvieron más alimento; porque los osos reemplazaron á las zorras.

El 16 de Abril divisaron á lo lejos la mar navegable, y en Mayo concibieron el proyecto de restituirse á sus hogares. Como no era posible valerse de una de las naves, se lanzaron á la mar con la otra. Era el

14 de Junio. El 20 murió Barendz, cuando le sonreía la fortuna. Después de muchas aventuras y de varios sucesos, que no merecen especial mención, arribaron el 1.º de Noviembre á Amsterdam. Duró la expedición 17 meses, 10 de los cuales fueron de grandes sufrimientos, privaciones y tristezas ¹. Acabáronse los ensayos para descubrir el paso Noroeste y la mar hiperbórea. Heemskerh se hizo luego famoso, y fué terror del gobierno español, como antes Drake.

En 1595 llegaron los Holandeses á las Indias orientales por el paso del Cabo, echando los cimientos de esa gran institución que llevó el nombre de *Compañía Holandesa de las Indias Orientales*, de la cual se hablará más adelante. En 1598 salió otra escuadra con objeto de ir al Pacífico por el estrecho de Magallanes, considerado entonces como el único camino para llegar al otro Océano. De la flota que hizo el viáje, solamente un barco volvió á Holanda. Puédese asegurar que los Holandeses exploraron al mismo tiempo el polo Norte y el polo Sur.

¹ Gerardo de Veer escribió una extensa y dramática relación de este viáje, con el título de *Het derde Deel van de Navigatie om den Noorden*. Amsterdam, 1605.

XX

LAS INDIAS HOLANDESAS

Interrumpido el comercio de los Holandeses con España y sus posesiones, y aun más el de los Ingleses, aquellos tenían, en realidad, el monopolio de los productos ultramarinos en Europa. Viéndose dueños del mercado, subieron entre otros el precio de la pimienta. De ordinario el precio de aquella especia era de 2 chelines, 8 peniques, á 2 chelines, 9 peniques, y los Holandeses lo subieron á 4 y hasta 8 chelines. La Reina, con el objeto de evitar estos abusos, acordó establecer en su nación una *Compañía de las Indias Orientales*, y el 31 de Diciembre de 1600 se publicó una cédula creando la sociedad comercial, la cual habia de fundar más tarde el imperio *Anglo-indiano* ¹. Para estimular la empresa, la reina, no solamente concedió á la Compañía el monopolio de los productos de aquellas apartadas regiones, sino que autorizó á sus individuos para que impusiesen severos castigos á los que intentasen infringir sus privilegios, haciéndoles también merced de ciertas exenciones durante cuatro años. La pimienta descendió á menos de 2 chelines, y el mismo resultado se obtuvo con otros artículos. El capital primitivo de la

¹ El primer gobernador de la Compañía fué Tomás Smith, nombrado por la reina.