

La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)

*The Dutch East India Company (VOC) and the Spanish Projects in the
Philippines via the Cape of Good Hope (1609–1784)*

Ana Crespo Solana
Instituto de Historia
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)
<http://orcid.org/0000-0002-5807-7751>
ana.crespo@cchs.csic.es

Recibido: 23/01/2019; Revisado: 27/08/2019; Aceptado: 04/10/2019

Resumen

La Real Compañía de Filipinas fue una empresa fundada en 1785, fecha tardía a pesar de los antecedentes que se remontan a 1729. Entre los posibles factores para este retraso está el interés que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales tuvo para inhabilitar a España en su ruta directa con Asia y socavar la competencia en el acceso a la plata en Filipinas y Cantón. Este artículo analiza estas circunstancias a la luz de documentación inédita del archivo de la VOC, contextualizando el problema en el marco de las rivalidades hispano-holandesas.

Palabras claves: Relaciones hispano-holandesas, Historia marítima, Compañías de Comercio.

Abstract

The Royal Spanish Company of the Philippines was founded in 1785, a late date despite antecedents stretching back to 1729. One of the possible factors contributing to this delay was the Dutch East India Company's interest in blocking Spain's direct route to Asia and undermining its competition in accessing silver in the Philippines and Canton. This article analyses these circumstances in light of unpublished documentation from the VOC archive, contextualizing the issue within the framework of Dutch-Hispanic rivalry.

Key words: Dutch-Spanish Relations, Maritime History, Trading Companies.

1. INTRODUCCIÓN¹

La presencia europea en la zona de Asia Pacífico determinó la formación de un área geoestratégica política y comercial dentro del contexto colonial que dependió más de las propias peculiaridades asiáticas que de los distintos imperialismos europeos. La navegación y el comercio del *Mar oriental*, estuvo desde muy pronto en manos de compañías organizadas en torno a la búsqueda de mercados exóticos y plata; un control exógeno a los propios territorios a los que se podía llegar tomando la ruta de las *Indias del Este*, categoría histórica que también usaba un clásico Michel Morineau en su breve explicación de la moda político-económica de las *East Indian Companies* (MORINEAU, 1994). Cuando en marzo de 1785 se creó la Real Compañía española de Filipinas a raíz de un proyecto elaborado por quien fuera director del Banco de San Carlos, Francisco Cabarrús (DÍAZ TRECHUELO, 1965), la participación de la corona española en Asia ya tenía una larga trayectoria durante la cual había tenido que competir con otras naciones marítimas que habían desarrollado y perfeccionado sus respectivos proyectos de compañías de monopolio en contraposición con el modelo de centralización en un solo puerto (en este caso en dos puertos, Manila-Acapulco), que la corona aplicaba a sus comercios atlántico y pacífico. Paradójicamente, la fecha de 1785 puede resultar un tanto tardía. De hecho, el nacimiento de esta compañía para Filipinas partió de importantes proyectos antecedentes que defendían la libre navegación de los españoles, la relación más estrecha entre los mercados asiáticos y americanos; y la reutilización de unos recursos que de alguna manera habían quedado obsoletos por las leyes del Libre Comercio de 1778. Esta empresa tuvo muchos detractores dentro y fuera de los límites del imperio español, problemas de competencia, recelo de los grupos mercantiles de Manila y de los consulados de Cádiz y México, así como la dura oposición de los defensores del comercio tradicional sujeto al monopolio. La creación en 1769 del Consulado de Manila para revitalizar el comercio de la nao de China también fue negativa para la instauración de cualquier compañía privilegiada basada en una ruta directa por el Cabo de Buena Esperanza y que, a temor de los intereses holandeses, incluía, subrepticamente, el deseo de conexión con otras áreas asiáticas. En un principio las primeras ideas parecen tímidas en cuanto a las rutas de navegación, como el plan del marqués de Villadarias que luego adaptaría el marqués de Santa Cruz de Marcenado, y que defendía un derrotero por el Cabo de Hornos (MARTÍNEZ SHAW, 2007: 20). Más adelante se plantearon nuevos rumbos que incluían desde Buenos Aires al Cabo de Buena Esperanza, lo que supondría un peligroso acercamiento a las factorías holandesas a lo largo de las costas del Índico y del Pacífico, en donde aún quedaban también colonias portuguesas, como en la costa de Mozambique. El

¹ Abreviaturas de Archivos utilizados: AHN, Archivo Histórico Nacional de España; AGI, Archivo General de las Indias, Sevilla; BPR, Biblioteca del Palacio Real de Madrid; N.A., Nationaal Archief, La Haya (Países Bajos); VOC-Archief, *Inventaris van het archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), 1602-1795 (1811); VOC, *Verenigde Oostindische Compagnie* (Compañía Holandesa de las Indias Orientales).

plan de navegar *en derechura* a Filipinas desde Cádiz, no obstante, no engañó a los negociantes holandeses reunidos en torno al comercio con Asia que planteaban dudas y recelos por los límites de esta navegación y por el hecho, sobre todo y más importante, de que la *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC en sus siglas en neerlandés) no quería que los mercaderes españoles comerciaran con las islas de las especias o entrasen a arribar, como de hecho lo hicieron, en los puertos y factorías bajo control holandés.

En este artículo intentaré exponer las principales fases de esta presión diplomática y comercial que la VOC hizo en repetidas ocasiones a la corona española para que, amparándose en la interpretación de los tratados, a veces de una forma ambigua y bastante confusa, se detuviera cualquier plan para abrir una línea marítima directa entre España y los mercados asiáticos. Pero, si España ya tenía una conexión importante con dichos mercados a través de la vía transpacífica, ¿por qué esa preocupación holandesa de importunar la participación española en la ruta del Cabo de Buena Esperanza? Esto es algo que debe ser comprendido en el marco político-diplomático y en los intereses económicos de los grandes monopolios de la VOC, sus relaciones con Inglaterra y su celo excesivo en proteger su papel como mediadores en el comercio de las especias y como transportistas de plata en el complejo universo del avituallamiento de aquellos lujosos mercados asiáticos.

2. EL CONTEXTO POLÍTICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

Los antecedentes para la creación de un comercio directo con las Filipinas se remontan a la década de 1720. Delgado Barrado especificó los contenidos de dos fases que parten de 1718 y se prolongaron hasta 1736 (DELGADO BARRADO, 1997: 141). Durante este período surgió la *Representación de 1725* que hacía alusión a una compañía para la Mar del Sur y Filipinas, obviando el Cabo de Buena Esperanza al promover la ruta de Chile, y el Estrecho de Magallanes. Otro plan propuesto por unos mercaderes de Cádiz entre 1729 y 1730 no tuvo éxito debido a que se tropezó con los intereses del monopolio de las flotas y galeones; pero también quizás por la idea del ministro José Patiño que apoyaba la creación de una Real Compañía bajo control de la Corona y en el marco de sus reformas sobre el comercio español del momento (DÍAZ TRECHUELO, 1965: 6-9). Tres décadas después se plantearon nuevas iniciativas entre las que destaca el proyecto de Francisco Leandro de Viana, fechado en Manila el 10 de febrero de 1765 y que se considera como el precursor auténtico para la creación de la Real Compañía. Lo interesante de esta memoria es que el fiscal Viana demuestra que: «no existía obstáculo legal que impidiera a los españoles navegar por el Cabo de Buena Esperanza» (DÍAZ TRECHUELO, 1965: 91; MARTÍNEZ SHAW, 2007: 23-30).² Hubo otros intentos como la memoria presentada por los mercaderes Bernardo Van Dahl y Pedro Tomás de Vergara en 1764 o el informe de Bernardo de Iriarte, entregado a José de Gálvez

² El memorial se titulaba: *Demostración del mísero deplorable estado de las Islas Filipinas*. Los sucesivos documentos del proyecto están en AGI, Filipinas, 687.

(DELGADO BARRADO, 1997: 139-173).³ Estos proyectos tenían muchos detractores que se oponían a la desaparición del viejo sistema Manila-Acapulco, hasta que la navegación del navío de guerra «Buen Consejo», en 1766, marcara un importante antes y después en la participación de España en la ruta directa con Asia (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013: 429-476). No voy a profundizar en el conocimiento historiográfico que se tiene sobre Filipinas y sobre la Real Compañía ya que ha sido ampliamente estudiado en las fuentes disponibles y en valiosos trabajos publicados, algunos de los cuales se encuentran citados en la bibliografía de este ensayo.⁴

De entre todos los enemigos que tuvieron estos proyectos españoles de navegación directa a sus colonias en Asia quizás la oposición más dura fue la que le impuso la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, la VOC. Fundada en 1602 fue sin duda la más exitosa de todas las empresas comerciales de los siglos XVII y XVIII. Su hegemonía diplomática y comercial y su extraordinario conocimiento cartográfico, que robó a los portugueses, la convirtió en uno de los puntos de mira en la guerra global de los Habsburgo primero, y en el objeto de deseo de la que más tarde sería su principal heredera en Asia, Inglaterra. La VOC era un estado dentro del Estado, pero precisamente por ello se hizo vulnerable a la inestabilidad interna de la República Holandesa, especialmente durante el siglo XVIII y que, como luego se verá, tuvo una influencia interesante sobre la evolución del propio pleito diplomático contra España. La larga historia de esta competencia supone un contexto que se extralimita desde el punto de vista espacio-temporal hasta convertirse en un problema tan amplio y complejo como lo fue la ruta marítima y los sistemas comerciales y coloniales de Europa en Asia. La ruta abierta por Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta tuvo su antítesis en viajes como el retorno de la flota comandada por Jacob Van Neck el 19 de julio de 1599, y otros viajes holandeses, posibles gracias a la publicación en Amsterdam del *Itinerario* de Linschoten.⁵ Precisamente el primer viaje de la VOC al archipiélago indonesio (puerto de Bali) es de 1597, año en el que se registra el primer retorno desde esa zona en el navío «Duijfe» de Kornelis Adriaansz (BRUIJN, GAASTRA, SCHÖFFER, 1979: 2). El retorno de la flota de Van Neck quedó plasmado en un cuadro de Hendrick Cornelisz Vroom, que se encuentra en el Rijksmuseum.

La navegación hacia Asia implicó diversos conflictos comerciales y políticos, por la competencia en el acceso a la plata y el monopolio sobre rutas y productos. La cuestión política se inició porque los comerciantes más importantes de la VOC estaban representados en los Estados Generales (*Staten Generaal*) y por ello este órgano defendía los intereses de las grandes compañías y sociedades mercantiles.

3 El documento es *Reflexiones sobre el establecimiento de una compañía de comercio a las islas Filipinas*, se encuentra en la *Miscelánea de Ayala*, Tomo LIV, fols. 69-83.

4 DÍAZ TRECHUELO (2002: 87-106); MARTÍNEZ SHAW (2007); y repertorios como HIDALGO NUCHERA (2000: 677-711); HIDALGO NUCHERA (1998); MURO OREJÓN (1983: 373-409). Sobre los antecedentes de la Real Compañía véase DELGADO BARRADO (1997: 139-173); GARCÍA REGUEIRO (1984: 5-34).

5 *Itinerario, voyage of te schipvoert, van Ian Huygen van Linschoten naer de Oost ofte Portugaels Indien, inhoudende een corte beschrijvinghe der selverlanden ende zeeuusten...* Libro impreso en Amsterdam, 1595-96, Amstelredam, Imprenta de Cornelis Claesz, 1596.

A pesar de que desde 1609 los Estados Generales y la Monarquía Hispánica habían firmado una serie de acuerdos por los cuales se permitía a algunas de estas compañías y sociedades hacer escala en Cádiz antes de emprender la ruta hacia el sur, la máxima representación del gobierno de la República siempre pretendió mantener a los españoles apartados de la ruta en dirección al Cabo de Buena Esperanza. Y no solo a España, sino también a los ciudadanos de los Países Bajos del Sur, razón por la que llegaron incluso a emprender, junto a Inglaterra, una campaña contra los negocios de la Sociedad de Ostende, en las primeras décadas del siglo XVIII (FERGUS, 2011; BAGUET, 2013; DUNTHORNE, 1986: 58-110).

Esta lucha no se entiende sin conocer la competencia comercial y bélica que ya existió desde los inicios de la navegación europea en Asia y el Pacífico. Cuando los europeos iniciaron las primeras incursiones en la zona en el siglo XVI, el comercio regional ya era floreciente allí y a finales de dicha centuria, ingleses y holandeses empezaron a desplazar a los portugueses logrando crear una estrategia geográfica en la zona que incluía a las Filipinas españolas, las islas que serían conquistadas, como Amboina, o el control sobre el Estrecho de Malaca, vital para navegar desde el Golfo de Bengala a la China. En este contexto, los holandeses se apoderaron de las colonias asiáticas a través de los portugueses a los que pronto vencieron en batallas navales, como el caso de la victoria del almirante Wolfert Harmensz sobre la flota portuguesa en Bantam el 30 de diciembre de 1601 (DANVERS, 1894).⁶ Esta batalla está contextualizada en la que se ha denominado primera guerra global, desarrollada en la costa oeste de África, en partes del sur y norte de América, en el Caribe y en Asia, con la intención de agotar a los enemigos hispanos e incrementar los beneficios derivados del comercio que en sus retornos ayudarían a reforzar la guerra contra los Habsburgo (EMMER, 1999: 479-502). Durante la Guerra de los 80 años entre la República de las Provincias Unidas y el Imperio regido por la dinastía Habsburgo, la Compañía Holandesa se hizo con el control y acceso a los principales centros de las especias y a las zonas de avituallamiento de plata americana en Asia.

Esta competencia entre imperios caracterizada por la capacidad para controlar las rutas de monopolio sobre productos y sus lugares de producción, así como el constante deseo de obtención de plata también orientado a la financiación de las guerras, perfiló un modelo de comercio de larga distancia (*long-distance trading system*) que en Asia fue evolucionando desde un sistema comercial de factorías dirigido por los holandeses como compradores-vendedores universales y transportistas, a otro sistema de múltiples rutas y gran competencia política, sobre todo ya entrado el siglo XVIII. En dicha centuria las factorías asiáticas se fueron transformando en mercados coloniales, marcados por la presencia de un poder hegemónico distinto, protagonizado por Inglaterra. Sí, la guerra en Asia se inició como una guerra comercial que estuvo conectada con la logística que emanaba de otra zona del planeta, América. Y es cierto que la plata de Potosí que no se embarcaba en la ruta del galeón de Manila encontraba otras

⁶ La guerra de Malaca fue una guerra colonial entre Portugal y Holanda por el control de este Estrecho. La batalla está representada en un grabado que está en el Rijkmuseum de Amsterdam elaborado por Claes Jansz Visscher. Andrés Furtado de Mendoza era el gobernador de la India Portuguesa.

rutas alternativas para llegar a Asia, una de ellas dirigida por los portugueses quienes se hacían con ella por la vía de Buenos Aires o Brasil (MOLINA, 1966: 82-122). De hecho, un escrito de Fernando Blumentritt, fechado en 1882, ofrece una razones curiosas para entender la llegada de los holandeses al área portuguesa asiática: «cuando los holandeses no les fue ya posible acudir al mercado de Lisboa para comprar a los portugueses las mercancías de Oriente, determinaron (...) ir ellos mismos a la Indias», algo que ha sido confirmado por Charles Boxer y por Pieter Van Dam (BLUMENTRITT, 1882; BOXER, 1965; DAM, 1927-1954). Emmer también atestigua que: «La demanda de productos asiáticos estaba creciendo y los portugueses fueron incapaces de incrementar el suministro de mercancías» (EMMER, 1999: 486). El creciente desfase entre suministro y demanda dio lugar a que los holandeses accedieran a los mercados asiáticos de forma directa sin la mediación de los portugueses. La emigración de los flamencos y judíos sefardíes de Amberes al norte de las provincias libres propicio este hecho (STOLS, 1976: 30-47). Empero, estaba claro que ello se correspondía también con una estrategia política, ya que Portugal, desde 1580, era un reino del imperio de los Habsburgo, con quienes los holandeses estaban en guerra, beneficiándose estos así de la desunión existente entre españoles y portugueses con respecto al control de los mercados indios. Durante una serie de ataques a las posesiones portuguesas, los holandeses lograron el control de amplias zonas adyacentes al archipiélago filipino, a pesar de los intentos del entonces gobernador de Manila, Francisco de Tello Guzmán, de reconcentrar la defensa. Las empresas de Olivier de Noort en la zona y su llegada a algunos enclaves aún no colonizados, como la denominada Isla de los Ladrones, marcó la estrategia de Holanda interesada en hacer sublevar a los indígenas contra colonos españoles o portugueses, o incluso intentando una invasión de las Filipinas, atacando las Molucas gracias a una eventual alianza de los sultanes de Ternate y de otros príncipes malayos (BLUMENTRITT, 1882: 11-14). Es en esta época en la que tanto Portugal y España, sin mucha coordinación recíproca, intentaron recuperar territorios como las Molucas, y otras islas sujetas a jurisdicciones confusas. Incluso es muy probable que las desavenencias entre Portugal y España tuvieran a la India portuguesa como punto de fricción más importante, dados los posteriores acontecimientos y las soluciones dadas en los tratados por parte de España a la VOC. No es extraño que, como dijera Valladares, «la Restauración Bragancista había comenzado antes en Asia que en Portugal» (VALLADARES, 2001a:80).

Tal como sucedió en América, en concreto en la colonia de Surinam, los holandeses pasaron de la guerra abierta que tendrán hasta bien entrado el siglo XVII, a una era de pleitos, asimilando una neutralidad activa caracterizada por la determinación de sus flotas y convoyes y el deseo de controlar el comercio como mediadores. Para la VOC fue un reto la guerra contra el poder de los Habsburgo, especialmente porque esta compañía no sufrió la decadencia que afectó a la Compañía de las Indias Occidentales holandesas en América, la WIC (GAASTRA y EMMER, 1977: 243). En julio de 1605, el gobernador de Filipinas Pedro de Acuña, notificó sobre «el Maluco y los holandeses»,⁷ informando de la llegada a Ambon

⁷AGI, Filipinas, 7, R.1. N. 25. Carta de Pedro de Acuña, gobernador de Filipinas, 8 de julio de 1605: Memorial: *Relación de cosas de Maluco* (1604).

(sic), conocida como Amboina, de ocho naos holandesas que habían expulsado de la zona a la población portuguesa que había allí. El gobernador expresaba el miedo de que los holandeses *extiendan su herejía* por aquellas tierras en connivencia con los ingleses. En 1606 los holandeses tomaron Tidore, y entre 1607 y 1608 se apoderaron de casi todas las islas del archipiélago de las Molucas, quedando solo en manos hispanas el fuerte de Nuestra Señora del Rosario, construido sobre los escombros de la residencia del sultán Zaide, el fuerte Telingam en Ternate, y algunos puntos de Batschian y Maquiem. Los holandeses construyeron un fuerte en Ternate, Orange, punto de apoyo a sus maniobras contra españoles y que con el tiempo sería un arsenal importante. Los ataques se sucedieron y los holandeses empezaron a hacer convenios con los gobiernos locales ampliando su presencia a través de los sistemas de factorías y debido al hecho de que, tal como incluso señalaba Blumentritt, «las guarniciones españolas eran muy escasas y la lealtad de sus súbditos muy dudosa» (BLUMENTRITT, 1882: 18). En 1609 tuvo lugar el primer ataque de los holandeses a Filipinas, y durante gran parte del siglo XVII la VOC entorpeció el comercio español y portugués, ejerciendo violencia sobre las flotas e impidiendo que arribaran a los puertos de escala; y ello incluso a pesar de la firma de la tregua con España en Europa (EMMER, 1999: 487-497).

Un período muy determinante en esta evolución fue la firma de la Tregua de los Doce Años en el Tratado de Amberes en 1609. En el texto de este tratado, los artículos 3 y 4 confirmaban que cada país se quedaría en posesión «de los países, tierras y señoríos que tenía entonces» y se declaró que esto se entendía en cuanto a los dominios de Europa, «pero en cuando a los que ésta (refiriéndose a España) poseía fuera de ella no pudiesen los estados de las Provincias Unidas ejercer allí trato alguno sin licencia expresa del rey castellano». Este acuerdo volvería a ratificarse en Münster y en el tratado del 30 de enero de 1658, entre Felipe IV y los Estados Generales, donde se estipulaba la libertad de tránsito y comercio, para los súbditos de uno y otro país, solo en Europa, manteniéndose la veda sobre los dominios coloniales. Estas leyes se recogen en un documento escrito en el Consejo de Estado muchos años después cuando se estaban examinando las pretensiones de la VOC, a cuya memoria, que más adelante analizaré, la propia corona española había respondido con este exabrupto:

Quisiéramos saber por dónde ni con que fundamento prueba la Compañía Holandesa que son límites suyos todas las Indias Orientales y todo el Océano Atlántico a lo largo del Cabo de Buena Esperanza por lo que hasta ahora no hemos visto título, privilegio ni tratado en que la España haya concedido a los Estados Generales unos límites tan extendidos.⁸

⁸ AHN, Estado 3853. Memoria manuscrita en respuesta al *Pliego que la Compañía Holandesa con sus representantes fundadas en hechos equivocados*, fechada en San Lorenzo de El Escorial, 31 de octubre de 1786. El documento original que envió la VOC está en: N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende de plannen tot oprichting in Spanje van een compagnie voor de directe handel van Cadiz via Kaap de Goede Hoop op de Filippijnen*. Gedeeltelijk gedrukt. A los contenidos de uno y otro documento me referiré a lo largo de este artículo.

El Tratado de Amberes había sido sin duda la primera gran concesión real que la corona española otorgaría a los holandeses. España y Holanda se quedarían cada uno con lo que ocupaban respectivamente al tiempo del tratado en ambas Indias como también en Brasil o en las costas de África y América. En los capítulos 4 y 5 del Tratado también se decía que:

Había una entera libertad de comercio para los sujetos respectivos en los estados de una y otra parte en Europa, y en cuando a los lugares, puertos que tiene el rey de España fuera de dichos límites y los dichos señores estados y sujetos no podrán hacer algún comercio sin su expresa permisión pero podrán hacer si quisiesen dicho tráfico en los países de cualesquiera otros príncipes que se lo quieran permitir.⁹

Existía así una especie de intento diplomático de separar territorios de intereses comerciales y las rutas hasta unos y otros de manera que ello no implicara una invasión comercial recíproca. La publicación ese mismo año de la obra de Hugo Grotius, *Mare Liberum*, se llevó a cabo por insistencia de la VOC en el contexto de las negociaciones de la tregua con España. Grotius justificó los derechos holandeses de comercio y navegación en las Indias Orientales contra los reclamos de Portugal argumentando a partir de los principios de la ley natural que cualquier cosa pública, como el aire, el mar y la costa de ese mar, era propiedad común de todos, y por lo tanto no podría ser propiedad privada de ninguno. El objetivo polémico de esto era claro, negar que cualquier estado pudiera hacer del mar un accesorio de su reino, y hacer cumplir la libertad de navegación en todo el océano, como un contraataque holandés a las reclamaciones portuguesas de *dominium* sobre los mares, donación papal o derechos de conquista o título de ocupación. De hecho, el Tratado de Amberes aseguró los derechos de la navegación de Holanda en Asia solo un mes después de que el folleto de Grotius se publicara anónimamente en Leiden (GREWE, 2000).

En la mayor parte de las ocasiones, lo acordado en los tratados eran palabras al viento en la vida real. Este *Mare Liberum* con el que los holandeses entraron en los puertos y rutas de la India Portuguesa, con el beneplácito además de la corona española, no se aplicó a la navegación directa de España hacia Filipinas. Pero, además, la VOC, haciendo a veces caso omiso de la diplomacia de los Estados Generales con España, continuó en su empeño de alejar a las flotas españolas de sus nuevos circuitos asiáticos. (BORSCHBERG, 2009: 31-61). A pesar de la tregua, la armada holandesa se apostó en la Isla del Corregidor, en la bahía de Manila, con el objetivo de dar caza a todos los navíos mercantes que pasaban, ya fueran españoles, chinos, japoneses, de Indostán o de Macao. Este juego de competencias mercantiles era algo a veces muy lejano de los acuerdos diplomáticos entre naciones y es verdad que solo puede atisbarse en profundidad con un análisis de las redes de mercaderes de distintas nacionalidades que operaban en esta compleja área geográfica, como Picazo Muntaner ha demostrado (PICAZO MUNTANER, 2013). Lo importante era entorpecer la competencia comercial. Esto

⁹ Recogido en: *Dictamen de Consejo de Indias con motivo de las quejas del Parlamento holandés de Batavia al gobernador de Filipinas, por el comercio que hacían los españoles en el mar asiático*, Miscelánea de Manuel José de Ayala, BPR, II/2826, fols. 117-127r.

hizo que en 1610 tuviera lugar un encuentro naval (que ganaron los españoles), o que se iniciara un proyecto para construir buques de guerra en Cavite, algo que preocupaba a la VOC ante la posibilidad de que España construyera y armase una flota en las costas filipinas al igual que lo había hecho en la Mar del Sur. Sin embargo, el episodio de 1610 se debió a la tardanza en llegar a Asia la noticia de la tregua con el Imperio.¹⁰ En ese año el navío «Hazewind» navegó a Batavia para comunicar la firma del armisticio;¹¹ aunque pronto, en 1612, los holandeses rompieron la tregua de la guerra en Asia, enviando a las islas Molucas al general Pedro del Bot.¹² En los años siguientes se sucedieron estas rupturas a los acuerdos; corsarios holandeses aparecieron cerca de las costas de Filipinas apresando navíos y personas, desde japoneses a sangleyes, llegando *al malayo* (según Arnaut Lapén, un holandés huido) desde el Estrecho de Magallanes al mando de Jorge Espelbergue, reforzando así la guerra del Pacífico, en las costas del Perú y en el Caribe (PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES RAMÍREZ, 1987:207).¹³ Sebastián Vizcaíno declaró también haber recogido a un flamenco llamado Pedro de Lest, natural de Amberes, huido de un barco holandés por *ser cristiano*, e informó de todo el viaje que hizo la Armada enviada por el Conde Mauricio de Nassau.¹⁴ En 1617 se organizó la armada de Juan Ronquillo, y al terminar la Tregua, en julio de 1619 el fiscal de la Audiencia de Manila, Juan Alvarado Bracamonte, pidió ayuda y socorro contra el ataque de los holandeses, comprando navíos japoneses y pidiendo ayuda a «Mindanao y moros mahometanos» (sic). Prevalece aquí la idea de unas Filipinas como un lugar más hostil que América, quizás porque el territorio estaba emplazado en el centro de otras civilizaciones fuertes y la colonia española no tenía medios suficientes para hacer frente a la competencia.¹⁵ En ese mismo año, la ciudad de Manila se encontraba en muy mal estado debido a los continuos ataques holandeses. En 1632 se entablaron nuevas acciones como declara la carta del gobernador de Filipinas, Juan Niño de Távora en la que se informa de las relaciones de Manila con Japón y la toma por la VOC de unas galeotas chinas en el Estrecho de Malaca, la fábrica de un galeón en el reino de Camboya así como el parecer de la Junta de Guerra de Indias de expulsar a los holandeses de la Isla Hermosa en 1633 en convenio con la unión de armas con Portugal.¹⁶ En 1641 los holandeses atacaron el reino de Siam y Malaca, continuando las hostilidades en los territorios portugueses hasta 1640, año en el que Portugal se liberó de la unión con la corona de Castilla (KNAAP y TEITLER, 2002: 3-45).¹⁷ También en la década de

10 N.A. VOC-Archief, 477 *Kopie-instructievoor Van Caerden, de vice-admiraal en verdere officieren en commiezen op de vloot, betreffende de relaties van de VOC met de regeringen van de landen in Azië, vooral in verband met de onderhandelingen over vrede tussen de Republiek en Spanje. Met bijlagen 1608 apr. 10.*

11 N.A. VOC-Archief, 564-565 *Stukken afkomstig van het schip Hazewind (1610-1612).*

12 AGI, Filipinas, 60, N.15.

13 AGI, Filipinas 37, N.19. Información sobre corsarios holandeses. Declaraciones de Arnaut Lapén, Manila, 10 de noviembre de 1616.

14 Esta Armada se enfrentó a la de Sebastián Vizcaíno en 1615, perdiendo. Vizcaíno envió una carta al virrey de Nueva España el 12 de noviembre de 1615 adjuntando la oreja que había cortado a varios holandeses. AGI, Filipinas, 37, N. 19.

15 AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 86. Carta de Juan Alvarado de Bracamonte, 28 de julio de 1619.

16 AGI, Filipinas 8, R.1, N.16.

17 AGI, Filipinas, 330, L. 4, fol. 138r. 139v. y 331, L. 7, fol. 25r-26v. Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Manila.

1630 se produjeron desavenencias en relación a la ocupación de Formosa (Taiwán) que fue abandonada posteriormente de que los holandeses establecieran también una factoría al sur de la isla.

Cuando se firmó la paz entre la Monarquía Hispánica y la República Holandesa en 1648, en Múnster y Westphalia, Portugal prácticamente había sido eliminada como competidora en el comercio euroasiático. Mientras tanto, según Córdova-Bello, ingleses y holandeses parecen que habían hecho su propio tratado de Tordesillas en Asia al acordar que la VOC continuaría con el monopolio de las especias mientras la EIC estaría más interesada en el comercio de las telas de India (CÓRDOVA-BELLO, 1964: 27). Lo que aún parece oscuro fueron las concesiones secretas que España dio a Holanda en su comercio con Asia. España podía quedarse sus territorios en las costas de Asia, África y América, así como todos los derechos que los portugueses habían adquirido en dichas costas, exceptuando aquellas tierras que los portugueses habían logrado recuperar de manos de Holanda tras su independencia de España. Una certificación del día 9 de abril escrita por los diputados y plenipotenciarios españoles en Múnster, declaraba una licencia recíproca por la que unos y otros no podían navegar en mares cercanos a las colonias de la otra potencia marítima. El punto 3 del tratado de Múnster era el más polémico ya que señalaba que Holanda conservaría su posesión y derecho sobre las plazas de los portugueses, incluyéndose aquí a los territorios que Portugal había recuperado desde 1641 y a todo territorio que pudieran conquistar de ahora en adelante. Este acuerdo daba a los holandeses vía verde para apropiarse de las colonias portuguesas en toda Asia, especialmente las islas de las especias. La VOC podía hacer lo que quisiera siempre que no afectase o molestase a España y a las posesiones españolas, tanto en Asia como en América. Esta cuestión importante ha sido señalada en diversos estudios sobre el impacto de Westphalia en la República Holandesa (GROENVELD, 2000: 61). Los plenipotenciarios franceses opinaron que esto era una «exorbitante concesión que España daba a Holanda», idea que fue recordada en el Consejo de Castilla en la memoria de 1786. Ello había dado lugar a un nuevo escenario en el cual el gobierno portugués luchó por intentar recuperar los territorios que los holandeses les habían quitado, logrando recuperar Brasil y las denominadas islas de las especias, mientras España conservaba las Filipinas y los presidios de las Molucas, hasta el año de 1662 cuando «retiró sus guarniciones de estas últimas para reforzar la de Manila» (sic).¹⁸

De hecho, el origen de los debates diplomáticos que tendrían lugar en el siglo XVIII sobre esta competencia por la ruta bordeando África tuvo origen en el tratado de Múnster, confirmándose más tarde en el de Utrecht. Holanda utilizó el contenido de estos tratados para afirmar que los españoles tenían prohibida la navegación más allá del Cabo de Buena Esperanza. Según la VOC el artículo 5 de Múnster estipulaba que: «los españoles retendrían su navegación en la manera que la han tenido entonces en las Indias Orientales sin poder extenderse más adelante». La VOC afirmaba que en 1648 «no tenían ni podían tener libre los españoles su navegación a la India Oriental por el Cabo de Buena Esperanza o por la ruta del Este porque así se lo prohibía la Bula de Alejandro VI expedida en

18 AHN, Estado 3853 (passim).

1493», esa frontera imaginaria que había delimitado la navegación y conquistas de las coronas de Castilla y Portugal (MARTÍNEZ SHAW, ALFONSO MOLA, 2013: 15 y 16). Si España la cruzaba estaba contraviniendo esta ley, tal como quedó estipulado de nuevo en 1648. Sin embargo, ese argumento quedaba inválido por un Tratado de concordia de Tordesillas firmado el 7 de junio de 1494.¹⁹ En dicho acuerdo las coronas de Castilla y Portugal acordaron que para que los navíos de los reyes de Castilla y Aragón pudiesen navegar «a la dicha su parte allende de la dicha raya (...) forzado que han de pasar (los españoles) por los mares de esta parte de la raya que queda para el dicho rey de Portugal». Se permitía a los barcos castellanos a *pasar la raya* libremente por necesidad y quedaba así derogada la prohibición de navegar por la ruta del Este o del Cabo. Curiosamente, la VOC reconoció que desde Tordesillas a 1648 habían pasado 155 años y que se habían producido muchas novedades que dieron a los españoles oportunidades de tener que navegar hacia sus posesiones de las Indias Orientales. Sin embargo, parecía, según los holandeses, que los españoles querían descubrir un «pasaje a la Mar del Sur por la vía del Oeste como lo consiguieron en el año de 1520, por el Estrecho de Magallanes», precisamente en una época en la que las armadas holandesas de la VOC estaban abriendo un frente de guerra en las costas del virreinato del Perú por el Pacífico. La vía abierta por España navegando desde las Molucas a Filipinas, descubiertas en 1570, y el comercio de Acapulco era la única navegación que los españoles tenían hacia las Indias Orientales cuando se firmó el Tratado de Münster. De hecho, el memorial recogido en las revisiones del Consejo de Estado en 1786 recoge una breve historia de las navegaciones españolas a Asia, desde Magallanes a García de Loayza, la expedición del General Ruiz González de Sequera en 1613, o la de los galeones del almirante García de Figueroa, que justificaban por sí sola la legitimidad hispana de navegar por esas rutas desde antes de Münster (MARTÍNEZ SHAW, 2001: 11).²⁰ En Münster y Westphalia se dio la importante novedad de dejar zanjada para siempre la disputa sobre la prohibición a los holandeses a navegar a territorios españoles y portugueses por el hecho de que no habían sido descubridores y conquistadores de esas tierras. Además, los holandeses intentaron que España les ayudara a recuperar los territorios que el nuevo gobierno portugués les había quitado, aludiendo al reconocimiento por parte de Holanda a España como legítima heredera de la corona de Portugal. Para la República Holandesa solo la corona española podía devolverle lo usurpado por una dinastía ilegítima. La República Holandesa pretendió así aliarse con España contra Portugal esgrimiendo la idea de que si atacaban a los portugueses en la Indias éstos estarían más débiles en Europa. En los tratados de Münster y Westphalia, los plenipotenciarios holandeses intentaron esto *lisonjeando* a los españoles, algo de lo que los ministros franceses se sorprendieron ya que Francia había apoyado a los holandeses y a los portugueses, en contra de España. El delegado francés, Conde de Abaux, historiador de la Paz de Westphalia, pensó que Holanda estaba haciendo acuerdos con España sin contar con Francia, permitiendo así a la Compañía holandesa de las Indias orientales que pudiese conquistar todos los

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Esta relación de navegaciones se incluyó en la memoria de 1786: AHN, Estado 3853 (passim).

territorios de la ahora débil India portuguesa.²¹ Según las Memorias del Conde de Abaux, el acuerdo entre españoles y holandeses en Münster, con el artículo 5 de esa paz, iba dirigido a que España no extendiera sus límites y se permitiese a los holandeses conquistar los territorios que los portugueses tuviesen en su poder a cambio de que la Monarquía Hispánica pudiese permitir la navegación de sus flotas por el rumbo que quisieran. Parecía una especie de venganza sobre Portugal, pero estos acuerdos se produjeron en un contexto en el que Holanda se convertiría en un aliado de España, en la segunda mitad del siglo XVII. España no podía extender su territorio en las Indias, pero podía navegar por donde mejor les conviniese. En contrapartida, los holandeses podían extenderse especialmente a costa de los portugueses que como buenos traidores de la casa de Habsburgo fueron los mayores perjudicados de esta alianza hispano-holandesa.

Paradojas de la Historia, a partir de 1648 el principal competidor de la VOC sería ahora la *East India Company* (EIC). Cuando fue establecida en Londres en 1600 carecía inicialmente de recursos financieros, capacidad organizativa y apoyo del gobierno suficiente como para proporcionar un contra juego a la guerra holandesa contra los Habsburgo en Asia. No fue hasta finales del siglo XVII cuando la EIC se convirtió en un competidor formidable, especialmente en el marco del comercio con India y con Japón (SATOW, 1900; PRAKASH, 1985).²² En el transcurso del siglo XVIII la EIC superaría a la VOC en diversas áreas (BRUIJN, GAASTRA y SCHÖFFER, 1987). Mientras tanto, durante la segunda mitad del siglo XVII la República Holandesa amplió sus factorías a costa de las zonas portuguesas, intensificando su comercio en el Estrecho de Malaca después de 1630, que tomaron definitivamente en 1641 (SOUZA, 1986: 75; FRADERA, 1999: 64); y haciendo que el *Estado da India* portuguesa perdiese sus mercados con Manila y con Japón que empezaron a estar vigilados por los holandeses y luego por los ingleses atraídos por la plata de Manila. La competencia de China era muy fuerte para la VOC por lo que el objetivo principal era aprovechar las rutas de los portugueses para buscar nuevos mercados y obtener plata y monopolizar el comercio de las especias, como la pimienta (SOUZA, 1986: 124). Aunque a finales del siglo XVII la VOC dominaba prácticamente todos los puertos portugueses la compañía holandesa tuvo que seguir lidiando con los mercaderes lusos que, a pesar de perder su soberanía, siguieron comerciando en el área al tiempo que buques armenios y españoles eran empleados en el comercio entre Manila y Batavia. Después de los holandeses el tráfico más abundante arribado a Batavia fue el de portugueses y chinos, entre 1684 y 1754 (SOUZA, 1986: 132-133).

21 La relación a estas Memorias está en el informe del Consejo de Estado del año 1786 donde se resumió la historia de este conflicto. AHN, Estado 3853. Archivo Histórico de la Nobleza, Frias, C. 36, D. 1. *Cartas del Duque de Longueville, Conde de Abaux y de sirvientes y plenipotenciarios al rey de Francia, durante el Tratado de la Paz General en Münster, interceptadas por Gaspar de Bracamonte Guzmán, [III] Conde de Peñaranda*. La importancia de estos acuerdos que parece que fueron secretos están también presentes en las resoluciones de la VOC relacionadas con las negociaciones en Münster. N.A VOC-Archief, 1.04.02, inv.nr. 148. *Resoluties van de ordinaris en extraordinaris vergadering van de Heren XVII*.

22 Sir Ernest Satow describe el *Journal* de John Saris (c. 1580-1643) quien comandó el primer viaje inglés a Japón en 1613 con el «The Clove» organizando el comercio también con Java y con la misión de estudiar posibles mercados para la compañía inglesa.

Durante la Guerra de Sucesión a la corona española los conflictos con los holandeses en Asia no cesaron. En 1703 el gobernador Domingo de Zabalburu se veía en las circunstancias de tener que solicitar a los negociantes particulares que sufragaran la defensa de Manila, precisamente a la llegada del galeón desde Acapulco.²³ En las décadas posteriores se siguió defendiendo y normalizando el comercio entre México y Filipinas, pero otras presencias europeas empezaron a concurrir en estos mares orientales. En 1703 Francia creó una Compañía de comercio para la China y estableció una factoría en Cantón. Al mismo tiempo, Suecia inició sus navegaciones por el Cabo de Buena Esperanza, un hecho que rompía las bases del *Mare Clausum*.²⁴ Las poblaciones de ingleses aumentaron en Pulo Condor y los misioneros españoles fueron incitados a influir en China a que expulsase a los ingleses de esta zona aprovechando una posible alianza ya que el emperador de China había simpatizado con el catolicismo, construyéndose incluso una iglesia en su palacio (MÜLLER, 2014: 236-253).²⁵ En el Tratado de Utrecht de 1714 se ratificó un artículo 34, del que más tarde la VOC se valdría en su diplomacia, en el que se hacía hincapié en que tanto españoles como holandeses no podían comerciar con las posesiones de uno y otro país, pero sí podían navegar por las de cada uno de ellos en esos territorios.²⁶

3. EL COMERCIO HISPANO-PORTUGUÉS Y HOLANDÉS: ANTECEDENTES DE UN DESFASE HISTÓRICO

La historia de la Compañía holandesa de las Indias Orientales es la historia de la lucha contra el poder de los Habsburgo y la competencia por la apertura de rutas y control sobre mercados. Los holandeses navegaron por el Pacífico desde finales del siglo XVI, siendo los primeros viajes, entre 1595 y 1597, organizados por las *voorcompagnieën* (HAN, 1977: 79-99; CRESPO SOLANA, 2013: 479-507). La asociación definitiva en una compañía no surgió de manera espontánea, sino que fue ejecutada por el gobierno al declararse la guerra y considerarse que las *voorcompagnieën*, al ser empresas pequeñas, no podían desempeñar un papel en la lucha contra España y Portugal. Los Estados provinciales de Holanda, bajo el liderazgo de Johan van Oldenbarneveldt y los Estados Generales apoyaron la fusión y el 20 de marzo de 1602 se emitió la patente con la que se fundó la *General Vereenichde Geoctroyeerde Compagnie*, que estipulaba que nadie, excepto esta compañía podía enviar barcos desde Holanda o comerciar con la zona situada al este del Cabo de Buena Esperanza y al oeste del Estrecho de Magallanes (DAM, 1927-1954; GAASTRA y EMMER, 1977: 242-288). Así, la invalidación, por parte de Holanda, de la navegación de los españoles por esta zona oceánica se estipuló durante la guerra comercial y paradójicamente sustentada en una idea de *Mare Clausum* que también españoles y portugueses habían establecido en el Tratado de Tordesillas un siglo

23 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 246v-247v, Real Cédula de 20 de mayo de 1706.

24 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 39r-46r. Real Cédula confirmando y aprobando diferentes puntos tocantes a la manutención y mejor restablecimiento del comercio de Filipinas con Nueva España.

25 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 242r-245r.

26 AHN, Estado 3853.

antes. La *Verenigde Oost-Indische Compagnie* estaba centralizada en la República Holandesa, tenía un absoluto monopolio comercial con diversas Cámaras o *Kamers* (Amsterdam, Zelanda, Midelburgo, Delft, Rotterdam, Hoorn y Enkhuizen) muy al estilo del gobierno republicano que fragmentaba las capacidades políticas y diplomáticas en cada grupo elitista de los Estados Provinciales o las ciudades. Cada cámara estaba regida por los *Bewindhebbers* cuya capacidad de gobierno era compleja pero efectiva. Los *Bewindhebbers* de cada cámara constituyeron los *Heren XVII*, que se hacían llamar los *Hoog Mogende Heren* (altos poderosos señores) que eran, a su vez, los directores de la Compañía. También en Asia el gobierno de la VOC estaba extremadamente centralizado en Batavia en el *College van Gouverneur-generaal & Raden* también llamado el *Hoge Regering*. Asimismo, se llamaban también sirvientes, *dienaar*, de la VOC a cualquier trabajador de la compañía desde los más altos cargos hasta los más humildes (GAASTRA, 2007). La ruta de navegación de la VOC se extendió ampliamente en un espacio donde los chinos fueron la nación mercantil predominante (SOUZA, 1986). China competía con Japón y después con Holanda e Inglaterra, con la intención de suplir de productos de lujo asiático y especias en la ruta de retorno a Europa a través del Cabo de Buena Esperanza. A su vez, China se convirtió en una gran surtidora de productos en Filipinas, sobre todo de especias de Indonesia. La VOC luchó contra Portugal, y después contra los sistemas estatales indígenas, interesándose por seda en bruto, oro, plata y cobre, e intentando monopolizar las rutas marítimas, una estrategia muy practicada por los holandeses en otras zonas del planeta (CRESPO SOLANA, 2014; SOUZA, 1986: 60).

El comercio español del Pacífico, por otra parte, como indicaba R. Valladares, y se ha demostrado también en las investigaciones sobre el comercio de México, se sostenía en la idea de mantener a las Islas Filipinas como una subcolonia del Virreinato de Nueva España (VALLADARES, 2001; YUSTE LÓPEZ, 1984). La ruta se basaba en el Galeón de Manila o nao de China entre Manila y Acapulco. Desde el principio parece que esta ruta atendía al establecimiento de una *Carrera Filipina*, en la que se realizaba el repartimiento del buque del galeón. Desde 1587 hubo incluso planes para organizar la fábrica de navíos para este comercio que incidía en esta carrera de las Islas Filipinas, discutiéndose si se podía hacer por cuenta del rey o de negociantes particulares.²⁷ Pero, como sucedió en el comercio y las rutas del Golfo Caribe y en las Antillas, esta ruta centralizada alimentó el comercio desde la base central en Filipinas con otros centros económicos de los archipiélagos colindantes. A pesar de que la propia corona de Castilla tenía claro que el establecimiento de la ruta Manila-Acapulco (cuyas leyes son de 1593), era una prolongación del comercio de Nueva España, Manila debía ser un centro del que se controlase el comercio con China y sus ciudades mercantiles más importantes, especialmente Cantón, sobre lo que hay indicios desde 1590. Fue por este puerto por donde se empezó a atisbar desde muy pronto las hostilidades con otras potencias europeas (DÍAZ TRECHUELO, 1983: 409-450). Ni que decir tiene que este marco era muy estricto para los propios filipinos que tenían prohibido comerciar con Perú, Tierra Firme y otras zonas. No obstante, tenían reservado el

²⁷ AGI, Patronato, 263, N.1, R.3. Expediente de la fábrica de navíos para Filipinas.

comercio con Japón, aunque los barcos nipones no podían entrar en los puertos, al contrario que los mercaderes chinos quienes podían llevar ellos mismos sus mercancías a Manila y venderlas allí. El aumento del comercio interamericano por la zona de Pacífico también expandió las posibilidades de Filipinas (NAVARRO GARCÍA, 1965: 21). Este panorama se complicó con la llegada del poder holandés a la zona pues, como siempre, los holandeses se especializaron como intermediarios entre unos y otros en un contexto en el que los Estados Generales y los directores de la VOC, los *Hoog Mogende Heren*, hacían descansar sobre su comercio asiático el punto fuerte de su idea de imperio, basado en una estrategia de aumento de la diplomacia comercial en la zona y de ofensiva contra las posesiones de los competidores.

La evolución de esta estrategia de ataque desde la década de 1610 y durante toda la segunda mitad del siglo XVII se vio alterada por el contexto de alianza comercial que la República Holandesa tendría ahora con la Monarquía Hispánica en Europa, ratificado en Münster, la política de competencia aliada con Inglaterra y la ofensiva, en parte aceptada diplomáticamente por la corona española, de ataque contra las posesiones de la India portuguesa tras la independencia de Portugal en 1640. Estas cuestiones ayudan a identificar las razones del rápido crecimiento de la compañía holandesa en Asia. En primer lugar, la riqueza de capital en la República le dio a la VOC una ventaja considerable que dio como resultado que se pudiesen financiar costosas operaciones militares y comerciales con las que la compañía consolidó su política de control sobre el comercio de las especias, especialmente la nuez moscada (a partir de la conquista de las Islas Banda en 1622), el monopolio sobre los árboles del clavo en Amboina (para lo cual los holandeses incluso llegaron a destruir los árboles de las Molucas) y el control sobre la canela tras la expulsión de los portugueses de Ceilán (ARASARATNAM, 1958). Además, conquistaron Macasar en 1667, para convertirlo en un centro de contrabando. Esto sucedió en dos fases, entre 1627 y 1642 y desde 1654 hasta 1658. Las actividades de la VOC no solo afectaban al transporte de productos asiáticos a los mercados europeos, sino que logró acumular capital en la India para construir una red comercial entre las distintas fábricas, un auténtico comercio intraasiático que generó grandes ingresos para la compañía durante los siglos XVII y XVIII. Además, desde 1639, la compañía holandesa tenía un importante acceso al mercado japonés, un negocio muy rentable que ofreció a la VOC la oportunidad de adquirir plata barata que necesitaban para comprar textiles en India y pimienta en el Archipiélago de Indonesia.

4. LA NAVEGACIÓN HOLANDESA CON ASIA Y LAS RELACIONES HISPANO-HOLANDESAS

Al igual que se había hecho con la Sociedad para el comercio de Levante de Amsterdam y Midelburgo (CRESPO SOLANA, 2014: 139-158), hay indicios para pensar que los Estados Generales pretendían crear una sociedad de navegación con filial de la VOC que tuviera una oficina en Cádiz, una *Octroy en navigatie* que

aglutinara acciones y esfuerzos para el comercio de Cádiz con las islas Filipinas y viceversa.²⁸ De hecho había una cierta simpatía auspiciada hacia la mediación holandesa vista como un negocio rentable, tal como había sucedido en el caso del comercio del cacao en Cádiz. La propia estructura del comercio holandés en Cádiz con las escalas de los buques de la Sociedad del Levante de Amsterdam y Midelburgo lo propiciaba. Además, las flotas de la VOC también escalaban en Cádiz sirviendo como un puente de conexión en la introducción en Cádiz de productos orientales previamente almacenados en Amsterdam y que las flotas holandesas solían pasear por los puertos del mundo. De hecho, entre 1644 y 1795 se registraron hasta 153 viajes de escala en Cádiz de las flotas organizadas solo por la Cámara de Zelanda de la VOC.²⁹ En verdad parece que esta iniciativa contó con el apoyo de algunas casas de comercio en Holanda y quizás en España, pero también muchos refractarios a uno y otro lado de los Pirineos, en un ambiente cada vez más adverso a la conservación de los grandes monopolios. En la estructura del comercio de las casas neerlandesas de Cádiz se hacía notar un considerable peso de productos de origen asiático, como las especias. Normalmente estos productos se almacenaban en Cádiz y los embarcaban con destino a América o para el consumo local y regional, experimentando una alta demanda que fue creciendo a lo largo del siglo XVIII. Pero también hubo un incremento de otros productos orientales como la seda, de creciente popularización entre las costumbres de los grupos mercantiles y no es extraño que los mercaderes flamencos y holandeses de Cádiz se sintiesen seducidos por este material también. Por regla general, la mayor parte de estos productos llegaban a Cádiz desde los almacenes de Amsterdam, de forma semejante a lo que ocurría con el cacao que llegaba a los mercados hispanos de forma indirecta, algo que era mucho más rentable para los mercaderes de Cádiz que preferían esto a negociar con la compañía Guipuzcoana de Caracas (Crespo Solana, 2000; CRESPO SOLANA, 2016: 161-185).³⁰

Sin embargo, el problema no era solo de monopolio sobre productos sino de necesidad de plata. Su adquisición implicaba una reacción en cadena con diferentes caminos y niveles de acceso (ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2004: 33-55). Desde 1565 la plata mexicana empezó a fluir hacia Filipinas a bordo del Galeón de Manila desde Acapulco e incluso en otras expediciones como las que el gobernador de Filipinas, Gonzalo Ronquillo, fomentó en 1581 y en 1582 entre El Callao y Manila (IWASAKI CAUTI, 1992: 21-54). Diversas rutas conducían la plata a Sevilla a manos de los mercaderes extranjeros, también a los mercaderes chinos en Manila (los sangleyes) o los portugueses de Macao. Una de las rutas de esta plata era la que conducía las propias flotas de la VOC desde Amsterdam y por el Cabo de Buena Esperanza. La VOC exportaría a sus posesiones asiáticas una media de 24,93 toneladas de plata al año en la segunda mitad del siglo XVII (GAASTRA, 1983: 475). Continúo haciéndolo hasta alcanzar un máximo de 579 toneladas de plata en la década de 1720 a 1730. Es decir, que Holanda, y la VOC aparecían

28 N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende...* (passim).

29 N.A. VOC-Archief 1.04.02, inv.nr. 12824. *Scheeps soldij boeken van de opvarenden van voor de kamer Zeeland uit gevoerscheepen.*

30 AGI, Arribadas 12, *Memorial sobre el comercio del cacao*, Cádiz, 11 mayo de 1728.

como conectores de esos *puentes de plata* que describieran Martínez Shaw y Alfonso Mola, entre Sevilla y, luego desde Cádiz, Europa (Amsterdam) y Asia, vía Filipinas, China y Cantón. Además, el situado de Filipinas producía plata que se usaba para el comercio con Cantón y los holandeses comerciaban con Cantón, pieza fundamental para comprender las redes de mercaderes chinos y de Macao (algunos de ellos también portugueses) en el abastecimiento de la plata en Asia por parte de la VOC. Eran una dura competencia al comercio de Manila (DYKE, 2016). Los mercaderes holandeses la necesitaban para su comercio en Asia, pero está claro que los holandeses como incansables intermediadores tenían varias fuentes para su obtención.

La ruta de las flotas de la VOC era larga, partía de Amsterdam y en el viaje de ida repostaba en Cádiz antes de emprender la navegación que bordeaba el Cabo de Buena Esperanza. Era la ocasión ideal para descargar y volver a cargar con pertrechos para tan largo viaje. Existen evidencias indirectas que quizás parte de la plata se tomaba en Cádiz de mano de los consignatarios de la Sociedad del comercio de Levante que lo obtenían, a su vez, de su papel como banqueros privados y vendedores ilegales de plata. Las casas de comercio de la República querían aprovechar esta oportunidad para hacerse en Cádiz con la plata necesaria para su comercio con Oriente. Habían experimentado ya el gran negocio de intercambio en Cádiz llevado a cabo por la Sociedad del comercio de Levante de Amsterdam y Midelburgo desde que se acordara el establecimiento del consulado holandés durante la Tregua de los Doce Años (CRESPO SOLANA, 2016: 170). Pero el problema de trasfondo en Asia y en sus mercados hacía referencia a la redistribución legal e ilegal de la plata procedente de Nueva España, el situado de Filipinas, que se convirtió en moneda de cambio para las transacciones euroasiáticas. En Asia, parte de la plata que los holandeses necesitaban la recogían gracias al comercio chino en Cantón donde la VOC tenía unos buenos contactos incluso ya entre 1590 y 1620, años importantes para las relaciones hispano-portuguesas en la zona coincidiendo con la ampliación de las acciones de la VOC en el comercio del Mar del Sur de China. Pérez Herrero afirmó que los holandeses, aunque al parecer comerciaban en mayor cantidad con la plata japonesa, no dejaron, sin embargo, de entrar en contacto también con Manila y reexportar los metales americanos hacia el Banco de Amsterdam (PÉREZ HERRERO, 2002: 49-73). Entretanto, poco después de finalizar la Guerra de Sucesión la monarquía Borbónica empezó a desarrollar un plan de recuperación del comercio y la situación de Filipinas en el marco de las reformas de primeros de siglo sobre el comercio colonial. Una *Orden sobre la nueva regulación del comercio de Filipinas* con fecha del 27 de octubre de 1720, estipulaba nuevos intentos de recuperación, pero también de centralismo inspirado por las presiones del virrey de Nueva España, el marqués de Valero, para el control sobre el comercio de ropas y tejidos de seda de China que llegan cada año a Acapulco. Este marco reformista abrió, en cierta manera, la ola de proyectismo sobre la creación de nuevas empresas para el comercio con el Asia española (DELGADO BARRADO, 1997:147).³¹

31 AGI, Filipinas, 333, L. 12, fol. 193v-215r. Orden sobre la nueva regulación del comercio de Filipinas

A partir de la década de 1720 y coincidiendo con los primeros proyectos de navegación española directa con Filipinas, los *Hoog Mogende Heren* inician el envío de una serie de memoriales a la corona española con el objeto de contrarrestar unos planes que podrían ser una dura competencia con la estrategia comercial llevada a cabo entre Amsterdam y Batavia basada en la intermediación comercial asiática. El objetivo era obtener plata, controlar mercados de especias y defenderse logísticamente de su ofensiva contra las redes del comercio portugués en la zona que amenazaba tanto el papel de la VOC como transportistas de plata y productos, como la política que la propia VOC y la EIC empezaron a promover a finales de siglo XVII de subcontratar manufacturas en Asia (PICAZO MUNTANER, 2014: 228-242). De hecho, gran parte de las reclamaciones que se realizarían entre 1732 y 1768 por parte de los directores de la VOC se iniciaron durante el Tratado de Sevilla de 1729. Los contenidos de estas quejas y las reacciones españolas las conocemos también por unos escritos, como el *Dictamen del Consejo de Indias con motivo de las quejas de Parlamento Holandés de Batavia*, escrito por el gobernador español en Filipinas, Pedro Manuel de Arandia, hacia 1753 o 1754,³² o más tarde, una *Disertación* donde se explican las ventajas que obtenían los holandeses primero comprando las especias a los portugueses para venderlas al resto del mundo, y después controlando directamente la producción de las mismas.³³ La navegación desde Cádiz a Filipinas suponía una amenaza para la estabilidad y la hegemonía comercial holandesa en su extensa red de factorías desde El Cabo hasta Batavia.³⁴ Los intereses a favor y en contra por parte de los negociantes están presentes en escritos y memoriales. El largo informe manuscrito enviado por los Estados Generales al Consejo de Estado, en representación de los *Hoog Mogende Heren*, y que fue entregado en mano al ministro José Patiño por el embajador de Holanda, Van Der Meer, pretendía que se volviesen a revisar los tratados de Münster y Utrecht con objeto de aclarar los malentendidos diplomáticos que habían dado lugar a un sinfín de problemas en los puertos de Asia. Van Der Meer decía que, al parecer, Nicolás de Oliver, gobernador en Batavia, había entendido que los Estados Generales estaban dando orden para «poner a pique» a los navíos de la «compañía de Cádiz al paso de Filipinas».³⁵

¿Fueron estos sucesos los que rezagaron a los proyectos españoles en organizar su comercio con las colonias orientales e incidieron de manera indirecta en el retraso de la creación de una Compañía española con Filipinas? Es obvio plantear que el intento de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales pudo tener para inhabilitar a España en su ruta directa con Asia se fundamentaba en la posible competencia en el acceso a la plata, cuyos centros neurálgicos en Asia eran Filipinas y Cantón, sede de una comunidad de mercaderes chinos con los que los holandeses comerciaban directamente (DYKE, 2016). Basándose en la interpretación

32 Documento en: BPR, II/2826, fols. 117-127.

33 BPR. Mss. II/2851. *Disertación sobre las utilidades que logran los franceses, ingleses y holandeses con su comercio en el continente de la Asia y las que podrá conseguir la España con este tráfico mediante las mayores proporciones que la franquea la naturaleza y la situación geográfica de sus colonias de América.*

34 BPR. II/2834, *Discurso sobre la importancia y modo de echar de la India Oriental a los ingleses y holandeses y aprovechar los españoles del utilísimo comercio que hacen en ella estas naciones*, fols. 47-49.

35 N.A. VOC-Archief, *Stukken betreffende....*, fol. 11, 28 de junio de 1732.

ambigua de los tratados de Münster y Utrecht, los Estados Generales, presionados por la VOC y en parte por Inglaterra, en algunos determinados momentos, pleitearon diplomática y comercialmente contra la creación en España de cualquier empresa comercial que navegase a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza. Sin duda, un importante antecedente en estos pleitos diplomáticos fue la presión que la República Holandesa desarrolló junto a Inglaterra para la abolición de la Compañía de Ostende que suponía la creación de otra ruta directa con Asia desde el sur de los Países Bajos entre 1720 y 1725. Este plan también incluía que la ruta a través del Cabo de Buena Esperanza tuviese a Cádiz como puerto de escala. Para la elaboración de las razones contrarias a este proyecto se solicitó un informe a Jean Barbeyrac, profesor de Derecho en Groninga y miembro de la Sociedad Real de Ciencias de Berlín.³⁶ Fue este memorial el que inició el debate sobre el significado de los artículos de los tratados de comercio donde se ponía límite a los rumbos, y que lejos de lo que contradictoriamente se defendía en el *Mare Liberum*, pretendía aún reglamentar el comercio de las naciones dentro unos límites estrictos. En relación al proyecto de Ostende, se decía que el emperador era el heredero del rey de España en relación al gobierno de los Países Bajos del sur por lo cual debía respetar lo que España firmo en cada uno de los tratados de Münster y Utrecht. Por el contrario, las Provincias Unidas, en su libertad y soberanía, tenían derecho absoluto en la defensa de los privilegios comerciales de sus compañías privilegiadas (DUNTHORNE, 1986).³⁷ En concreto, la VOC utilizó la declaración del marqués de Pozobueno, ministro plenipotenciario en Londres, en una carta al rey de Inglaterra, y elaborada para contradecir la navegación y comercio de la Compañía de Ostende, el 26 de abril de 1724. En este conflicto paralelo, el problema principal era la delimitación de la ruta hacia Oriente y la necesidad de que cada nación conservara sus límites y rumbos de navegación.³⁸ El marqués de Pozobueno reconocía los límites existentes en ambas Indias y que los súbditos de una y otra nación debían ser recíprocamente excluidos de navegar los unos en los límites de los otros, haciendo clara referencia al artículo 34 de Utrecht.³⁹ Ello implicaba un *quid pro quo*: si Inglaterra y Holanda tenían restricciones en América, España lo tendría en Oriente. A veces, incluso llegó a parecer, a juzgar por las opiniones interpretadas por el embajador Van Der Meer, en su reunión con Patiño en San Lorenzo de El Escorial, que se trataba de un soborno por parte de los Estados Generales, pero sobre todo de Inglaterra, justo en un momento preliminar a la suscitación de otros problemas que llevarían a la guerra anglo-española en América, años después, y por los vetos que la corona española intentó poner al libre comercio en América. Ello se producía especialmente por la obsesión del ministro José Patiño de suprimir la concesión del navío de permiso y el asiento con Inglaterra.⁴⁰

36 *Defense du droit de la Compagnie Hollandoise des Indes orientales, contre les nouvelles prétensions des habitants des pays-Bas Autrichiens, et les raisons ou objections des avocats de la Compagnie de Ostende*. N.A. VOC-Archief 4742. La Haya, 1725.

37 N.A. VOC-Archief 4742, *Defense...*, Cap. X, p.91.

38 N.A., VOC-Archief, *Stukken betreffende.....*, fols. 4-6.

39 N.A. VOC-Archief, 4736, Carta, Madrid, 15 de febrero de 1768, Memorial del marqués de Pozobueno, Londres, 6 de abril de 1724

40 N.A., VOC-Archief, *Stukken betreffende....*, fols. 4-6 (passim).

El problema sobre la delimitación de las rutas hacia los puertos orientales era un tema viejo. Los Estados Generales conocían tres rutas que eran usadas para la realización de su comercio asiático. Una de ellas aparecía claramente en el artículo 31 del proyecto comercial que España deseaba establecer en línea directa con Filipinas. La dirección de la VOC en su memorial le denomina la *Sociedad española con Filipinas* y afirmaba que los españoles pretendían llevar a cabo una navegación siguiendo la ruta hacia las Molucas y las Filipinas, islas y archipiélagos, costas de las islas Célebes y Acapulco; una amplia área por el Pacífico que también incluía los puertos chinos. Era este un comercio que todo el que allí se aventurase debía realizar con la colaboración de la población y las autoridades locales, un mecanismo que presentaba ciertas semejanzas al que los holandeses y los ingleses desarrollaban en los puertos de la América española con quienes entablaban relaciones de contrabando y comercio ilícito. La VOC insistía en que, según los tratados con España, los españoles solo debían comerciar y navegar por las posesiones orientales que poseían y no por otros territorios, algo difícil dada la peculiar geografía y los canales de navegación existentes en torno a los archipiélagos asiáticos.

Desde el principio la corona española intentó aclarar este supuesto malentendido diplomático, notificando a los Estados Generales que los tratados «en ningún modo impiden la navegación de los súbditos del rey por el Cabo de Buena Esperanza», pero, alegando, «si los navíos españoles siguiendo dicha navegación se metiesen en los puertos o plazas de los holandeses a inquietarles o a comerciar se quejaría con razón la compañía holandesa y pondrá pronto remedio en ello S.M.C». Si esto fuese así tendría razón la VOC y se les recuerda que «es justamente el caso que ha visto España por muchos años en la navegación del Golfo mexicano, introduciéndose en él los navíos de varias naciones no por buscar el rumbo más corto para sus respectivos establecimientos sino para hacer el comercio ilícito con los dominios de S.M.C.».⁴¹ Pero según vemos de la lectura de estos impresos y memorias enviadas por los *Heren XVII*, como de las respuestas enviadas desde el Consejo de Estado en España, este conflicto evolucionó dependiendo de la situación política interna en Holanda al mismo tiempo que se producían cambios en las relaciones internacionales y el papel de Inglaterra como parte interesada en estos conflictos diplomáticos. En lo referente a Holanda, a partir de la década de 1770 se produjeron diferencias entre los intereses de los directores de la VOC y los Estados Generales quienes incluso llegaron a afirmar que la Compañía Holandesa «con sus representaciones fundadas en hechos equivocados logró sorprender los miembros que componen el respetable cuerpo de los Estados Generales» y que la VOC obligó a los Estados Generales a oponerse diplomáticamente a la navegación y comercio español de la compañía de Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, sin razón alguna y sin el propio consentimiento de los Estados Generales en La Haya.⁴²

41 N.A. *Archief van Nederlandse Gezanten en Consuls, Archief Van Nieuwerkerke*, Legajo 7. Memoria del Secretario de Estado y del Despacho según memoria del Conde de Rechteren, 7 de marzo de 1768.

42 Según el propio memorial que los Estados Generales enviaron al Consejo de Estado, escrito en francés: *Extrait du Registre des Resolutions des Hauts et Puissantes Seigneurs les Etats Généraux des Pays-Bas Unis*, firmado el jueves 22 de julio de 1786. Se recoge en el informe fechado en San Lorenzo, el 31 de octubre de 1786. AHN, Estado 3853.

5. LOS DEBATES DIPLOMÁTICOS SOBRE LA NAVEGACIÓN POR EL CABO DE BUENA ESPERANZA Y LA REVISIÓN DE LOS TRATADOS

La Secretaría de Estado se sorprendía de esta actitud porque Holanda, sensatamente, ya había abandonado esa idea en Münster y en Utrecht. No obstante, ello no fue en detrimento de que los conflictos hispano-holandeses en las Indias Orientales continuaran y que se alargasen durante todo el siglo XVIII. Esto fue debido al aumento de la presencia holandesa, pero también de franceses e ingleses en los propios territorios españoles. Además, se produjo un aumento del comercio en la zona, un comercio ilícito que los naturales de las Filipinas podían llevar a cabo con Camboya, Cochinchina, Siam, China y Japón, y más tarde con Macao y Cantón; comercio que, paradójicamente, debía permanecer para el mantenimiento de dichas islas y por los almojarifazgos que percibía la Real Hacienda por las licencias de sangleyes y de particulares de algunas provincias.⁴³ Durante las negociaciones del Tratado de Sevilla en 1729 también se vio que España se estaba extendiendo en las posesiones orientales y navegando hacia zonas neurálgicas del comercio ajeno, y ello no pasó inadvertido para los plenipotenciarios holandeses. Este problema prácticamente quedó diluido en el complejo marco diplomático internacional del momento suscitado desde los tratados de Viena de 1725 los cuales volvieron a abrir las rivalidades diplomáticas con Inglaterra, Francia y el Imperio. Estos problemas estaban más enfocados a la competencia con Inglaterra en el Caribe y en el Mar del Sur, por lo que los recelos de la VOC en Asia quedarían algo difuminados. El pleito entre la corona española y los directores de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales se extendió entre 1732 y 1784 creando un trasfondo socio-político y económico en el que los altos representantes de la VOC pretendían que España no tuviera su propia compañía porque, según ellos, ofendía sus leyes de libertad y privilegios, su *Mare Liberum*; un término ambiguo, pues en el fondo se usaba para defender legalmente el monopolio de las organizaciones más fuertes, como fue la VOC.

El momento clave de inicio de este pleito tendría lugar en la década de 1730, durante el ministerio de José Patiño y Rosales, cuando la Compañía holandesa volvió a la carga con un largo memorial donde se exponían las razones que tenía para postularse en contra de la creación en España de la compañía de Filipinas.⁴⁴ Curiosamente no parecían ser los únicos en protestar ya que dentro mismo de la propia Monarquía española, en México y en Manila, se elevaron ciertas voces contra estos proyectos y la preocupación de que incentivar la ruta directa bordeando África pudiese poner en peligro la fluidez de plata americana en la conexión transpacífica. Así, desde México y Manila se produjeron reacciones contra el reglamento del 8 de abril de 1734.⁴⁵ A las pretensiones de la VOC, el ministro José Patiño reaccionaba desde Sevilla, donde estaba entonces la corte, afirmando la necesidad de respetar los tratados internacionales, pero aclarando que no había tratado alguno que delimitasen los rumbos que debían seguir los

43 AGI, Filipinas, 333, L. 12, fols. 261v. Petición de informe sobre el comercio lícito con extranjeros, 20 de noviembre de 1722.

44 N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende*..... (passim).

45 AGI, filipinas, 334, L. 14, fol. 183v-192v. Real Cédula al virrey de Nueva España.

bajeles «siendo tan poderoso el derecho de la comunicación entre los dominios de un mismo príncipe que la experiencia ha evidenciado».⁴⁶ Patiño revisó bien los tratados a los que los directores de la VOC aludían en Múnster y Utrecht para responder sobre la inexactitud de tales aseveraciones. Además, la VOC estaba también preocupada por otros planes que tuvo el propio José Patiño de abrir un comercio con China o incluso con Cantón, obviando las escalas en las islas Filipinas (MARTÍNEZ SHAW, 2007: 24). Los intereses políticos y económicos de las distintas naciones producían contradicciones sobre lo que cada una opinaba sobre el libre comercio y navegación en un contexto en el que se estaba sometiendo a revisión el derecho internacional marítimo. La VOC incluso pensaba que se podría apoyar la entrada de buques de distinta bandera en los puertos de unas y otras colonias, tal como se expresa en los artículos 34 y 31 del tratado de Utrecht. Sin embargo aún prevalecía el recelo contra los ingleses, cuyos bajeles no podían entrar en los puertos de las Indias orientales.

El 9 de mayo de 1732, los *bewindhebbbers* de la VOC enviaron dos cartas, junto a una resolución de los Estados Generales, a la Corte de España, postulándose en contra de dos proyectos elaborados para el comercio de Cádiz con las Filipinas. En uno de ellos se defendía la ruta Cádiz-Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, pero siendo el regreso desde Filipinas a Cádiz por el *Suyd-Zee* (Mar del Sur) de las costas de América.⁴⁷ Según este proyecto los navíos españoles podrían llegar a las plazas y puertos de Asia y África, adonde podrían arribar, y desde allí traer a España todo tipo de especias, canela, pimienta, manufacturas textiles de lujo que las fábricas españolas no podían producir. Era obvio que esto suponía que las flotas españolas en camino a las Filipinas establecerían un periplo comercial y de abastecimiento por las colonias holandesas. En otro proyecto se decía que el regreso podía ser también por el Cabo de Buena Esperanza y escalar en puertos africanos, otra injerencia. El problema era el límite de la navegación en el Oriente lo cual había producido el problema de las Molucas, tema que la VOC menciona en su memorial de forma repetida, que dio lugar a conflictos entre españoles y portugueses. La desconfianza de la VOC llevó al envío de un delegado, llamado Hop, a Madrid, el 26 de mayo de 1732, con el fin de averiguar los contenidos exactos de esos planes de negocios y navegación española, con el fin de aclarar si ese comercio se haría sobre una compañía o navíos particulares, si regularían los precios, qué mercancías traerían de vuelta a España (algodón, té, o sedas). En su memorial, la VOC defiende su único derecho al comercio de China, y de las islas de las especias (que llamaban *Specerije Eylanden*), según la carta de este enviado extraordinario de los Estados Generales quien elaboró una concienzuda explicación sobre los intereses españoles que, consideraba Hop, no eran otros que aprovechar esta navegación para acceder a los mercados que controlaban los holandeses.⁴⁸ El informe de este tal Hop fue la gota que colmó el vaso y la reacción del gobierno de la República se dirimió más que rápido. El

46 AHN Estado 3853, Carta de Patiño al marqués de la Paz, Sevilla, 29 de agosto de 1732

47 N.A. VOC- Archief. 4736. *Stukken betreffende...*, Legajo 4736.

48 N.A. VOC- Archief, 4736, *Stukken Betreffende*, fols. 11. Hop, Madrid, 13 de junio de 1732. Memoria impresa, N.A. Archief van Neerlandse Gezanten, Legajo 7. *Stukken raakende de Vaart van de Spaanjaarden op de Philippynsche Eilanden*.

extracto de la resolución de los Estados Generales está fechado el 28 de junio de 1732 y llegó a manos de Patiño por mediación del embajador Van Der Meer en España.⁴⁹ Según la información que llegó a las manos de los *Hoog Mogende Heren*, en esta reunión celebrada en Amsterdam estaba también presente el *ministro de Inglaterra* (sic), un dato relevante que denota cierto interés inglés en apoyar a la República Holandesa frente a España en un momento de hostigamiento del Tratado de Sevilla por la presión del ministro Patiño. Curiosamente, durante las negociaciones del mismo tratado, y en las posteriores reuniones, incluso se llegó a solicitar que ese proyecto de compañía con Filipinas no se llevaran a cabo a no ser que tuvieran participación los holandeses, ya que así tendrían beneficios los mercaderes de Cádiz, autóctonos y extranjeros: «Que, en particular, el seguro y los negocios de riesgos (bodemerijen) estaban relacionados con los buques y bienes de empresas extranjeras».⁵⁰ Esto también se discutió en el marco del pleito sobre la abolición de la Compañía de Ostende y con los privilegios del acceso desde Cádiz al comercio con el Mediterráneo, según una memoria del marqués de la Paz al embajador Benjamín Keene y al plenipotenciario holandés H. Van der Meer.⁵¹ En 1732 la corona española tuvo que responder a los Estados Generales que seguían insistiendo de un error quizás generado por una malinterpretación de los tratados, porque en realidad los buques españoles no pensaban entrar en competencias con el poder comercial de la VOC así que los holandeses no tenían nada que temer. Los proyectos españoles con Filipinas solo pretendían establecer una navegación por el camino más corto.

Parece que la situación estuvo detenida después del Tratado de Sevilla y tras la muerte de Patiño en 1736. No obstante, los conflictos continuaron sucediéndose en Asia. En el *Dictamen del Consejo de Indias*, escrito al parecer por el gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, en algún momento posterior a 1753, se incluyó una carta que había sido escrita en mayo de 1735, con motivo de haberse apresado en la costa de Mindanao unas galeras de aquellas islas, la balandra «Lamfarat», en octubre de 1733 despachada por el gobierno de Batavia con cartas y misión de comerciar con el rey de Mindanao. En esta carta se expresaba que en dicha época era algo contrario al derecho de gentes que los súbditos de los Estados Generales pudiesen navegar a los puertos y ríos de la Isla de Mindanao o que la VOC tuviese comercio exclusivo con el reino de Siam, según declaraba el Parlamento holandés de Batavia.⁵² Así, en la década de 1750 continuarían los problemas sobre la ambigua libertad de comercio y navegación. Desde la Isla de Taba, perteneciente a la gobernación holandesa, se envió una misiva al gobernador Arandía con quejas sobre la extensión de la navegación por las flotas españolas «al oriente de su meridiano (...) y han tenido el atrevimiento de haber ido a diversos parajes que la compañía de las Indias Orientales de las Provincias Unidas tenían

49 N.A. VOC *Archief* 4736, *Stukken Betreffende...*, fol. 11, dictamen del 28 de junio de 1732.

50 «datspecialijk de assurantie en bodemerijenop de schepen en goederen van vreemdecompagniesullenwerdenverbonden» (traducción de la autora). N.A. VOC-*Archief*. 4736, fol. 14.

51 N.A. VOC-*Archief*, 4736, *Stukken betreffende...*, Parecer de los *Heren XVII* sobre el impreso, Sevilla, 16 de agosto de 1732.

52 *Dictamen de Consejo de Indias* BPR, Mss. II/2826, fols. 117-127r., p. 122v. Documento sin fecha, escrito por el gobernador de Filipinas, quizás entre 1753 y 1758.

factorías y asimismo tratados exclusivos con los soberanos llevando la intención de establecerse en ellos y negociar como sucedió en el reino de Siam». ⁵³ Según el gobierno de Batavia, el capitán español Joseph Parsarin, «en compañía de un francés, Mr. Cayre» (sic), llegaron en el año 1752 de Manila a Siam y se establecieron allí para comerciar. Volvían a insistir que la libertad de «andar y frecuentar» era solo aplicable, según los tratados, a los territorios europeos, pero no a las colonias de uno y otro país. A la preocupación de la navegación de los españoles más allá del Cabo de Buena Esperanza se unía ahora una más que posible alianza franco-española que con el pretexto de ir a las Filipinas se acercaban demasiado a las factorías holandesas. Los españoles no podían navegar a ciertas regiones de Asia, como la costa de Coromandel, Bengala, la *mar roja* (sic) pues esas zonas eran de la competencia de los portugueses por el tratado de 1493, y los holandeses se sentían herederos de estos por el Tratado de 1648. Si los españoles navegaban o incluso enviaban embajadas a estos territorios era algo totalmente ilegal. ⁵⁴

Al conflicto colonial respondió el gobierno español afirmando que los tratados no impedían a los españoles la circunnavegación de África, pero tampoco se podía demostrar que las flotas y armadas españolas se hubiesen acercado peligrosamente a las factorías holandesas. La corona española, según respondería más tarde, el 7 de marzo de 1768 a los Estados Generales a través del Conde de Rechteren, plenipotenciario en Madrid, que tomaría las oportunas medidas de castigo a sus súbditos en caso de que éstos hubiesen desobedecido y fondeado en los puertos holandeses de forma ilegal. Si así fuese, la propia corona española pondría remedio contra cualquier injerencia de españoles particulares en el comercio de la VOC. ⁵⁵ Fue por motivo de estos conflictos en Asia por lo que el Consejo de Estado promovió una junta de especialistas para la revisión de los tratados en relación a la libre navegación y comercio y sobre cómo esto podía afectar al derecho de gentes y a los súbditos libres de una y otra nación.

Entre 1760 y 1768, los problemas volvieron a retomarse, en unas décadas en las que la situación interna en la República Holandesa cambió sustancialmente como consecuencia de las rivalidades entre el poder republicano de los regentes y los defensores de la dinastía Orange. En la Corte de España se sospechaba ahora que los intereses ingleses en Asia podrían estar detrás de las continuas presiones de los Estados Generales al gobierno español debido a una crisis política en Holanda que auguraba un cambio de alianzas con Inglaterra. Al contrario de la denominada *segunda era sin estatúder* (1702 y 1747) la segunda mitad del siglo XVIII fue para Holanda un período de dura inestabilidad política, caracterizado de nuevo por la balanza entre dos sistemas políticos divergentes, el estatúderato y el gobierno de los pensionarios. Entre 1750 y 1775 los Orangistas volvieron a gobernar la República Holandesa hasta la crisis de 1780 producida como consecuencia de la *Patriot Revolutie* y la contrarrevolución Orangista de 1787. Estos sucesos influirían notablemente en el devenir del conflicto comercial con España pero también en el futuro de la VOC. La inestabilidad política de Holanda

⁵³ *Dictamen*, (passim).

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ N.A. *Consuls Archief, Inventaris van het Archief van W.H. Van Nieuwerkerke*. (zaakgelastigde en Madrid, 1793-1802), Legajo 7. Cartas de 23 de Agosto de 1733.

también influyó en una pérdida de influencias por parte de los regentes, más interesados en el comercio que los orangistas, más determinados estos últimos a continuar con una relación diplomática estable con España e Inglaterra. En 1762 sucedió un episodio clave para entender también los cambios en Asia. El sitio y conquista de Manila y Cavite por una armada inglesa en 1762 fue un repulsivo para la corona española (DÍAZ TRECHUELO, 1964). Según Fradera, este episodio fue una represalia inglesa por la alianza de España con Francia durante la Guerra de los Siete Años (FRADERA, 1999; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013: 430-476). En este contexto los intereses españoles no se quedaban cortos en comparación a las presiones diplomáticas anglo-holandesas como parece señalar un documento titulado *Discurso sobre la importancia de echar de la India Oriental a los ingleses y holandeses*.⁵⁶ En 1765 la VOC envió unas quejas a la corte española en relación con el viaje del buque de guerra español «Buen Consejo» que salió de Cádiz el 15 de marzo de 1765 y que navegó a lugares donde teóricamente estaba prohibida la navegación a los españoles según los artículos 5 y 6 de Münster y 34 de Utrecht. La VOC seguía empeñada en afirmar la violación de estos tratados en relación al rumbo que debían tomar los barcos cuando estos artículos solo hacían referencia al acercamiento a las colonias ajenas. Ese era en realidad el temor de la compañía holandesa que solicitaba que los navíos españoles «no pasen más adelante de las citadas islas Filipinas, como podrían hacer tal vez con la intención de conquistar y comerciar con países más remotos».⁵⁷ También los habitantes de la República Holandesa se abstendrían de entrar en las plazas que poseen los españoles en Asia, de suerte que como todo convenio equitativo este acuerdo se funda en la igualdad y reciprocidad de los contratantes. Las peticiones del embajador holandés en Madrid, Doublet van Groeneveld, lograron establecer un mutuo acuerdo que, como se vería después, la corona española no estaba dispuesta a respetar quizás en un contexto de decadencia de la VOC y, sobre todo, a partir del cambio político en Holanda y el claro auge de la competencia inglesa. Estas pretensiones se orientaban a que, por un lado, los españoles en ruta a Filipinas, no podían comerciar con las posesiones holandesas; y los holandeses no podían ir a comerciar a las Filipinas. Los Estados Generales se ofrecieron en ayudar a España para evitar que otras naciones entrasen en las colonias españolas, anotación esta que es claramente alusiva a la presencia inglesa en la zona.⁵⁸

El embajador holandés, Conde Rechteren, decía que desde 1768 España había navegado por esa ruta sin hacer caso a las solicitudes de los holandeses. El gobierno español quería seguir manteniendo buena relación con Holanda por lo que entregó a Rechteren unas reflexiones para los Estados Generales «para desengañar a los directores o miembros de la compañía holandesa, y a las demás personas que hayan tenido parte en suscitar la pretensión y discordia actual y convencerlas de la falta de fundamento».⁵⁹ A finales de la centuria, una memoria de los Estados Generales que narra las vicisitudes y malos entendimientos de la

56 *Discurso sobre la importancia...*, BPR, II/2834, *Miscelánea de Manuel José de Ayala*, fols. 47-49r.

57 AHN, Estado 3852.

58 N.A. VOC-Archief, 4736, Carta, Madrid, 15 de febrero de 1768, carta del embajador neerlandés en Madrid, Doublet van Groeneveld sobre el navío "Buen Consejo".

59 AHN, Estado 3852. San Lorenzo, 16 de octubre de 1786.

expansión por el Oriente escrita en 1786 decía: «Con ese artículo, los españoles estipularon que permanecerían con ellos en las rutas establecidas de tal manera que luego se les permitiría extenderlos (dichas leyes) en las Indias Orientales».⁶⁰ Curiosamente, en 1786 se insistió en esgrimir el memorial de Jean de Barbeyrac que invalidaba la ruta también para la compañía de Ostende.⁶¹ Los holandeses empezaron a sufrir también la amenaza inglesa en sus colonias orientales especialmente en la década de 1790, cuando las flotas inglesas empezaron incluso a atacar Batavia. Paradójicamente, la competencia inglesa para los holandeses en Asia anunciaba el final de un largo conflicto diplomático y comercial.⁶²

El 23 de agosto de 1786 Rechteren entregó a la Secretaría de Estado y del Despacho la memoria escrita por los Estados Generales ese mismo día, insistiendo en la idea de que los españoles no podían navegar por una ruta que los acercaba demasiado a los puertos holandeses.⁶³ Además, mencionaba que los holandeses no podían comerciar directamente con Veracruz o Acapulco, por lo que España no podía comerciar directamente con Cantón, China, o las islas Célebes. No obstante, en esta década hay diversos testimonios sobre el trato que se hacía a las embarcaciones de la Real Compañía en el Cabo de Buena Esperanza. La fragata «Astrea», fletada por el capitán Alejandro Malaspina, llegaría bien a Cádiz después de estar cuatro días detenida en Batavia tras salir de Manila el 29 de noviembre de 1788, «experimentando de parte de todos los individuos de la Compañía Holandesa los auxilios que ha necesitado con el mayor agrado y franqueza a entera satisfacción de dicho comandante que hace elogios de tan buena acogida».⁶⁴ Para evitar problemas el rey de España prohibía el contrabando en los establecimientos holandeses de las Indias con el mayor rigor a los buques de la compañía de Filipinas.⁶⁵

Pero en esos momentos la situación interna en Holanda era desesperada. El Gran Pensionario de Holanda, Pieter van Bleiswijk, había dicho al embajador de Francia que, si no hubiera sido por la unánime resolución de las otras provincias contra la navegación española por el Cabo de Buena Esperanza, ellos «habrían cerrado los ojos sobre este asunto», según informo el cónsul español en Amsterdam, Martínez de Irujo en una carta al ministro Floridablanca.⁶⁶ El Gran pensionario temía entonces la intervención de Inglaterra pero también de Francia que podría incluso entorpecer una solicitud de Holanda del *cartel de negros* (sic) que solicitaban a la corona española para sus colonias de Essequibo y Demerara.⁶⁷

60 N. A. VOC-Archief, 4741. Memoria, 31 de octubre de 1786, p. 39. "*Bijd atarticul stipuleerden de Spaansen dat zij bij hunne zeevaart zouden blijven in zoodanige roeogen als zij dezelve toen maals in Oostindien hadden zouden zij verder te mogen extenderen*" (traducción propia).

61 N.A. VOC-Archief. 4742. *Defense du droit de la CompagnieHollandaise des Indies Orientales, contre les nouvelles des habitants des Pays-Bas Autrichiens, etc. Les raisonsouobjections des avocats de la Cmpagnie de Ostende*, Memoire, 31 de Octubre de 1786.

62 N.A. VOC- Archief, 4737 *Stukken betreffende de vaart van de Spanjaarden op de Filippijnen. Gedrukt 1786 - 1787.*

63 AHN, Estado 3852. Nota del Conde de Rechteren, 23 de agosto de 1786.

64 AHN, Estado 3852, Carta de los directores de la Compañía de Filipinas, Madrid, 21 de mayo de 1788 al conde de Floridablanca.

65 AHN, Estado 3852, Carta de Sanafe, El Pardo, 10 de febrero de 1788. N.A. VOC Archief, 4736.

66 AHN, Estado 3852, carta de Martínez Irujo a Floridablanca, La Haya, 27 de julio de 1786.

67 Ibidem.

El Gran Pensionario declaraba al embajador, Martínez de Irujo, que las ciudades de Holanda se habían declarado casi todas contra el estatúder, mientras algunas ciudades como Hoorn, que habían sido contrarias al mismo hasta ahora, se habían vuelto a su favor debido a las intrigas realizadas por parte de algunos ciudadanos de la cámara de Amsterdam. Los patriotas, contrarios al estatúder, deliberaron en los Estados Generales la decisión de La Haya, «bien seguros de que esta última resolución pondrá fin a las disputas que ha suscitado este negocio», refiriéndose al conflicto diplomático hispano-holandés por la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

6. CONCLUSIONES

En el espacio entre el Cabo de Buena Esperanza y las denominadas tierras australes, se produjeron acontecimientos que animarían el debate en torno a la libertad de los mares y la antigua idea de dominio colonial relacionado con la idea de conquista durante los períodos de guerra. El *Mare Liberum*, una teoría que los holandeses usaban para combatir las expansiones marítimas de España y Portugal, se contraponía aún, sin embargo, al *Mare Clausum* en un contexto de competencia en rutas y mercados. Johan de Witt decía que los ingleses eran el verdadero enemigo de la República de las Provincias Unidas libres. A la larga no se equivocó. El desafortunado pensionario demostró que tener razón antes de tiempo no sirve para nada. En la lucha por el comercio marítimo Inglaterra fue a la larga la razón por la que la República Holandesa perdió también su poder en Asia a la par que perdía su hegemonía en los mares en un contexto de crisis política interna. Con este contexto de fondo se plantean dos problemas: en primer lugar, la alineación de los sistemas comerciales en expansión, en este caso Holanda y España. Ambas desarrollaron modelos antagónicos pero también complementarios en algunos casos, que ya entrado el siglo XVIII empiezan a difuminarse. En España se inició el diseño de proyectos de compañías de comercio que, en cierto sentido estaban inspirados por el exitoso modelo holandés. En esta evolución se puede observar la rivalidad en el control de rutas y productos y, especialmente, en el acceso a la plata, indiscutible razón del poder de la VOC y que se convirtió en el punto débil del comercio español en Filipinas y en sus mercados relacionados. En segundo lugar, hay un tema importante que quizás está más relacionado con la cada vez más evidente independencia de las áreas económicas articuladas. Se trata de la emergencia en Asia, como sucedería en América, de unos mercados autosuficientes auspiciados por el poder de China y en torno a las redes mercantiles que hicieron de los centros de comercio y producción asiáticos unos mercados de gran impacto a nivel global. Aunque con importantes antecedentes arraigados en los tratados de paz y comercio desde Munster a Utrecht, la lucha y el pleito diplomático-comercial por la preeminencia en la navegación de El Cabo de Buena Esperanza refleja estas cuestiones, especialmente a partir de 1732 cuando los proyectos españoles de navegación directa a Filipinas empiezan a tomar más relevancia. Ello no impidió que, aunque tarde, la corona española estableciera la Real Compañía de Filipinas coincidiendo con la crisis de la República Holandesa

y el canto de cisne de su hegemonía marítima global. La lucha de los holandeses para evitar que los españoles hicieran lo que realmente habían estado haciendo ellos mismos tanto en Asia como en América: comerciar y navegar en colonias ajenas, monopolizando productos suntuarios y plata, cayó definitivamente en saco roto. Por último, decir que la *Verenigde Oost-Indische Compagnie*, con sus casi 200 años de existencia, ha sido reconocida como la empresa comercial más larga y poderosa de la Historia. Era el auténtico poder de Europa en Asia hasta que llegó a la bancarrota en un contexto de crisis política interna en Holanda, siendo por fin disuelta durante la República Bátava en diciembre de 1800. Curiosamente, la Compañía de Filipinas, ese pequeño David, sobrevivió a Goliat, que, aunque en decadencia y acorralada por Inglaterra y Francia a comienzos del siglo XIX fue finalmente abolida el 6 de septiembre de 1834.

7. REFERENCIAS

- ALFONSO MOLA, M.; MARTÍNEZ SHAW, C. (2004): «La era de la plata española en Extremo Oriente», *Revista Española del Pacífico*, 17 (2): 33-55.
- ARASARATNAM, S. (1958): *Dutch power in Ceylon, 1658-1687*, Amsterdam.
- BAGUET, J. (2013): *De Oostendse Compagnie, haardirecteursen de Oostenrijkse Bewindvoerders. Eencasuïstische analyse van hunonderlinge interactie (1722 -1731)*, Universiteit Gent.
- BORSCHBERG, P. (2009): «Grotius, Maritime Intra-Asian Trade and the Portuguese Estado da India: Problems, perspectives and insights from De Iurepraedae», en H. W. BLOM (ed.), *Property, Piracy and Punishment. Hugo Grotius on War and booty in De Iure Praedae-Concepts and Contexts*, Leiden, Boston, Brill: 31-61.
- BLUMENTRITT, D.F. (1882): *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII, Bosquejo Histórico*, Traducido del alemán por D. Enrique Ruppert, Madrid.
- BOXER, Ch. (1965): *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres.
- BRUIJN, J.R.; GAASTRA, F.S.; SCHÖFFER, I., eds. (1987): *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. Rijks geschiedkundige publicatiën, grote serie 165-167, 3 vols., Den Haag.
- CÓRDOVA-BELLO, E. (1964): *Compañías Holandesas de navegación*, Sevilla, EEHA-CSIC.
- CRESPO SOLANA, A. (2014): «A Network-Based Merchant Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)», en G. OOSTINDIE y J.V. ROITMAN (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden, Boston, Brill: 139-158.
- CRESPO SOLANA, A. (2013): «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)», *Anuario de estudios americanos*, 70 (2): 479-507.
- CRESPO SOLANA, A. (2016): «Un imperio de redes: el comercio neerlandés con el Atlántico español y los mercaderes de Cádiz (1680-1740)», *Tempus. Revista en Historia General*, 4: 161-185.
- CRESPO SOLANA, A. (2000); *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Banco de España, Madrid.

- DAM, P. van (1927-1954): *Beschryvingen van de Oostindische Compagnie*, en F.W. STAPPEL, & C.W.TH. VAN BOETZELAER (eds.), Rijks Geschiedkundige publicatiën, 7 vols., 'S Gravenhage.
- DANVERS, F.Ch. (1894): *The Portuguese in India: being a history of the rise and decline of their eastern empire*, 2 vols., W.H. Allen & Co. Publisher, London.
- DELGADO BARRADO, J.M. (1997): «Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)», en M.D. Elizalde (ed.), *Las relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII-XX)*. Colonización, descolonización y encuentro cultural, CSIC, Madrid: 139-173
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (2002): «Filipinas en el siglo XVIII: La Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo», en M.D. ELIZALDE, *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, CSIC, Casa de Asia, Madrid-Barcelona: 87-106.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1983): «Filipinas en la Recopilación de las Leyes de Indias», en *VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, Valladolid: 409-450.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1964): «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 21: 145-209.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla.
- DUNTHORNE, Hugh (1986): *The maritime Powers, 1721-1740: a study of Anglo-Dutch relations in the Age of Walpole*, Garland, London.
- DYKE, P. A. Van (2016): *Merchants of Canton and Macao. Success and failure in Eighteenth-Century Chinese Trade*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- EMMER, P. (2001): «La primera guerra global. Los holandeses contra los Ibéricos en Asia, África y el Nuevo Mundo, 1590-1609», en Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional "Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: 479-502.
- FERGUS, R.K. (2011): *Ostend Company*, Spellpress.
- FRADERA, J. M. (1999): *Filipinas, la colonia más peculiar. La Hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, CSIC, Madrid.
- GAASTRA, F.S. & EMMER, P.C. (1977): «De vaartbuiten Europa», en L.M. AKVELD, S. HART & W.J. VAN HOBOKEN (eds.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, vol. II: 242-288.
- GAASTRA, Femme S. (2007): *The Dutch East India Company*, Zutpen, Walburg Pers.
- GAASTRA, F. S. (1983): «The exports of precious metals from Europe to Asia by the Dutch East India Company» en J.F. RICHARDS (ed.) *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham: 460-480.
- GARCÍA REGUEIRO, O. (1984): «Manila, Acapulco, Cádiz: una concepción del comercio español con Oriente en el siglo XVIII», *Cuadernos Hispanoamericanos*, 409: 5-34.
- GREWE, W. (2000): *The Epochs of International Law*. Translated and revised by Michael, Byers, Walter de Gruyter, Berlin, New York.
- GROENVELD, S. (2000): «Achtergronden en betekenis van de Vrede van Westphalen», en MELISSEN, J. ed. *Europese diplomatie. In de schaduw van Westphalen*, Assen, Van Gorcum: 45-77.

- HAAN, H. DE (1977): *Moedernegotie en grotevaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handels kapitaal in de 16e en 17e eeuw*, Amsterdam.
- HIDALGO NUCHERA, P. (2000): «Guía bibliográfica para la Historia de las Islas Filipinas, 1565-1898», *Anuario de Estudios Americanos*, 57 (2): 677-711
- HIDALGO NUCHERA, P. (1998): *Guía de fuentes manuscritas para la Historia de Filipinas conservadas en España. Con una guía de instrumentos bibliográficos y de investigación*, Fundación Histórica Tavera, Fundación Santiago, Madrid.
- IWASAKI CAUTI, F. (1992): *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVII*, Madrid.
- KNAAP, G. J. Y TEITLER, G. eds. (2002): *De Verenigde Oost-Indische Compagnie: tusseonorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2001): «La exploración española del Pacífico en los tiempos modernos», en M.D. ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperio y naciones en el Pacífico*, 2 vols., CSIC, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2013): «La armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59: 429-476.
- MOLINA, R. (1966): *Las primeras experiencias comerciales del Plata: El comercio marítimo, 1580-1700*, Buenos Aires.
- MORINEAU, M. (1994): *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris.
- MÜLLER, LEOS (2014): «Trading with Asia without a Colonial Empire in Asia: Swedish Merchant Networks and Charternd Company Trade, 1760-1790», en C. ANTUNES y A. POLONIA (eds.), *Beyond Empires. Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Brill, Leiden: 236-253.
- MURO OREJÓN, A. (1983): «Manuscritos sobre América y Filipinas de la antigua Real Biblioteca», *Anuario de Estudios Americanos*, 40: 373-409.
- NAVARRO GARCÍA, L. (1965): «El comercio interamericano por la Mar de Sur en la Edad Moderna», *Revista de Historia*, 23: 11-55.
- PÉREZ HERRERO, P. (2002): «Nueva España, Filipinas y el Galeón de Manila, siglos XVI-XVIII», Elizalde, M. D. ed., *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, CSIC, Madrid: 49-73.
- PÉREZ-MALLAINA, P.E y TORRES RAMÍREZ, B. (1987): *La Armada del Mar del Sur*, EEHA-CSIC, Sevilla.
- PICAZO MUNTANER, A. (2013): «Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización», *Tiempos Modernos* 26 (1), en D. ALONSO GARCÍA (coord.), Monográfico "Historia Moderna y Sistemas de Información Geográfica", <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/articulo/view/334/377> [acceso: 12/09/2016].
- PICAZO MUNTANER, A. (2014): «Mapping and visualization of comercial networks in the Pacific Ocean during the 17th century», en CRESPO SOLANA, A. ed. *Spatio-Temporal Narratives. Historical GIS and the study of Global Trading Networks (1500-1800)*, London, Cambridge Scholar Publishing: 228-242.

- PRAKASH, O. (1985): *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, Princeton University Press, Princeton.
- ROESSINGH, M.P.H. (1967): «Dutch relations with the Philippines: a survey of sources in the General State Archives, The Hague, Netherlands», *Asian Studies*, 5 (2): 377-407.
- SATOW, Sir E., (1900): *The voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, Hakluyt Society, London.
- SOUZA, G. B. (1986): *The survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University Press, Cambridge.
- STOLS, E. (1976): «The Southern Netherlands and the foundation of the Dutch East and West India Companies», *Acta Historica Neerlandicae*, 9: 30-47.
- VALLADARES, R. (2001a): *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*, Leuven University Press, Leuven.
- VALLADARES, R. (2001b): «Olivares y Oriente: La Unión de Armas en Asia, 1622-1642», en M.D. ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperio y Naciones en el Pacífico*, vol. 1: *La formación de una colonia: Filipinas*, CSIC, Madrid: 73-83.
- YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, D.F.

