

SIMON LEYS

LOS NÁUFRAGOS
DEL «BATAVIA»

ANATOMÍA
DE UNA MASACRE

TRADUCCIÓN DEL FRANCÉS
DE JOSÉ RAMÓN MONREAL

BARCELONA 2011



A C A N T I L A D O

TÍTULO ORIGINAL *Les Naufragés du Batavia*

Publicado por

A C A N T I L A D O

Quaderns Crema, S.A.U.

Muntaner, 462 - 08006 Barcelona
Tel. 934 144 906 - Fax 934 147 107
correo@acantilado.es
www.acantilado.es

© 2003 by Arléa. Edición negociada
a través de Eulama International Literary Agency
© de la traducción, 2011 by José Ramón Monreal Salvador
© de esta edición, 2011 by Quaderns Crema, S.A.U.

Derechos exclusivos de edición en lengua castellana:
Quaderns Crema, S.A.U.

En la cubierta, Willem Van De Velde II, *De windstoot*, 1707

ISBN: 978-84-15277-40-8

DEPÓSITO LEGAL: B. 35 096-2011

AIGUADEVIDRE *Gràfica*

QUADERNS CREMA *Composició*

ROMANYÀ-VALLS *Impresió y encuadernación*

PRIMERA EDICIÓN *octubre de 2011*

Bajo las sanciones establecidas por las leyes,
quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización
por escrito de los titulares del copyright, la reproducción total
o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento mecánico o
electrónico, actual o futuro—incluyendo las fotocopias y la difusión
a través de Internet—, y la distribución de ejemplares de esta
edición mediante alquiler o préstamo públicos.

ADVERTENCIA PRELIMINAR:
«EL LIBRO QUE NO EXISTIÓ»¹

¿Se os ha ocurrido una idea magnífica con la que soñáis escribir un libro? No corráis en llevarla a la práctica; no hace falta, pues podéis estar seguros de que, tarde o temprano, a algún otro se le ocurrirá la misma idea... y hará de ella un uso perfecto.

Hablo por propia experiencia. Hace dieciocho años que yo acariciaba el proyecto de escribir la historia de los naufragos del *Batavia*. Coleccioné casi todo lo que se publicaba sobre el asunto; luego pasé una temporada en las islas Houtman Abrolhos, emplazamiento del naufragio. A

¹ La expresión está tomada de Victor Segalen, que se sirvió de ella al comienzo de *René Leys*: «No sabré, pues, nada más. No insisto: me retiro... respetuosamente y caminando hacia atrás. [...] Con esta confesión—ridícula o diplomática—es como debo concluir este cuaderno con el que esperaba hacer un libro. El libro tampoco existirá. (Bonito título póstumo a falta del libro: ¡*El libro que no existió!*)». (Todas las notas a pie de página son del autor).

lo largo de los años, continué acumulando notas, pero sin decidirme nunca a escribir la primera página de esta famosa obra en gestación que, en la imaginación cada vez más sarcástica de mis allegados, comenzó poco a poco a adquirir una dimensión mítica. De tiempo en tiempo, me enteraba de que acababa de aparecer un nuevo libro sobre mi asunto; me entraba un sudor frío, y corría a por él temblando. Pero no, no era más que una falsa alarma; no tardaba en darme cuenta, con alivio, de que el autor había errado una vez más su objetivo, lo que reforzaba mi falso sentimiento de seguridad. Una o dos veces, sin embargo, sentí que me rozaba la ráfaga de aire de la bala, pero no supe sacar la debida lección de ello.

Finalmente, llegó Mike Dash. Con su *Batavia's Graveyard* (Weidenfeld & Nicolson, Londres),¹ este autor dio en la diana, y no me queda ya nada que decir. Dash desenmaraña y organiza claramente los complejos hilos de los personajes y de los acontecimientos; los sitúa en su contexto histórico, y sobre todo ha llevado a cabo un asom-

¹ Traducido al francés con el título de *L'Archipel des hérétiques*, París, Lattès, 2002 [ed. esp.: *La tragedia del Batavia*, Barcelona, Lumen, 2003].

broso trabajo de detective en los archivos holandeses de la época. Tras haber leído y releído esta síntesis definitiva, he guardado definitivamente toda la documentación y las notas, las fotos y los croquis que había espigado sobre este asunto en las bibliotecas y sobre el terreno: ya no los necesitaré nunca más. Y ahora, al publicar las pocas páginas que siguen, mi único deseo es que ellas puedan inspiraros el deseo de leer su libro.

Junio de 2002

«θάλασσα κλύζει πάντα τάνθρωπων κακά»¹

Durante tres siglos—desde finales del siglo xv hasta las postrimerías del xviii—los navegantes occidentales exploraron el mundo y permitieron el desarrollo de inmensos imperios comerciales; pero es asombroso constatar que llevaron a cabo estas prodigiosas empresas sin disponer, para calcular su navegación, más que de unos medios primitivos e irrisorios; hoy día, cualquier marino que tuviera que hacer ruta guiado únicamente por una información tan rudimentaria estaría espantado, no sin razón. Practicaban aproximaciones a la costa desconocidas y peligrosas sin cartas náuticas ni pilotos, y atravesaban los océanos literalmente a ciegas. No podían determinar nunca su posición con certeza, pues siempre les faltaba la mitad de las coordenadas: aunque les fuera relativamente fácil calcular su latitud (con tal de que el sol y el horizonte resultaran visibles,

¹ 'El mar lava todos los crímenes de los hombres'.

esta información puede obtenerse mediante una observación bastante elemental), en lo concerniente a la longitud, en cambio, se veían reducidos a unas estimaciones peligrosamente imprecisas. (Esta ignorancia no se vio finalmente disipada hasta la invención inglesa del cronómetro de marina, pero el uso de este instrumento esencial no empezó a extenderse hasta las postrimerías del siglo XVIII).¹

Durante sus doscientos años de existencia, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (Verenigde Oostindische Compagnie, VOC en abreviatura), verdadero Estado dentro del Estado, con sus colonias, sus gobernadores, sus diplomáticos, sus magistrados y su ejército, constituyó la más poderosa organización comercial del mundo. La prosperidad de la Compañía estaba basada en las especias que su flota transportaba desde sus establecimientos de Insulindia. Los navíos de la VOC eran unos pesados y poderosos buques de tres palos de doble casco de castaño

¹ Sobre este particular, hay que leer la obra magistral y apasionante de Dava Sobel, *Longitude*, Nueva York, Walker & Co., 1995 (traducción francesa, París, Lattès, 1996).

que los astilleros holandeses producían sin tregua, con una celeridad que apenas podía responder a una insaciable demanda (el *Batavia*, gigante de su época, fue acabado en seis meses). Pese a su robustez, estos buques no tenían generalmente sino una vida bastante breve: incluso los que escapaban a los peligros del mar raramente podían sobrevivir al desgaste de más de una media docena de viajes de ida y vuelta a Oriente. La travesía de quince mil millas marinas hasta Java (más de dos tercios de la circunferencia del globo) duraba en torno a ocho meses, y ello cuando se desarrollaba sin mayores dificultades. Estos macizos veleros de panza redonda, lentos y escasamente maniobrables (respondían mal al timón, y se hacía necesario utilizar todos los recursos del velamen para conseguir hacerlos virar de bordo), se desplazaban a una velocidad media de dos nudos y medio (4,5 km/h). Pero como, en los mercados occidentales de especias, el tiempo era oro, la VOC imponía a todos sus capitanes un itinerario que había perfeccionado la experiencia, y que comportaba ciertos rodeos—pues, a vela, la ruta más rápida raramente coincide con el camino más corto: se trata sobre todo de evitar las zonas de calma chicha y de buscar las regio-

nes en las que se puede contar con vientos constantes y favorables—. Así, tras el cabo de Buena Esperanza (la única escala prevista, para renovar las provisiones de agua y embarcar víveres frescos), en lugar de dirigirse directamente hacia Java pasando por el norte de Madagascar, los navíos descendían primero hacia el sur, casi hasta el límite del océano Antártico, para aprovechar los fuertes vientos del oeste que giran alrededor del globo a partir del paralelo 40—«los rugientes 40»—. Empujados rápidamente por el viento y la corriente, hacían ruta hacia el este, hasta que consideraban que casi habían alcanzado la longitud del estrecho de la Sonda; llegados a este punto hipotético que nada, en medio de un océano vacío, les permitía situar con certeza, cambiaban de rumbo y, con los vientos alisios del sudeste entonces a favor, navegaban por alta mar, rumbo al norte, para ganar Java, distante aún unas dos mil millas. No obstante, si este cambio de rumbo se producía demasiado tarde—y los errores de cálculo eran frecuentes, pues la fuerza del viento y de la corriente llevaba a algunos navíos a cubrir una distancia a menudo muy superior a aquella que su modesta velocidad aparente habría podido hacer suponer—, las consecuencias