

# REVISTA DE HISTORIA MODERNA

ISSN: 1989-9823

N.º 40, 2022, pp. 181-209

<https://doi.org/10.14198/RHM2022.40.06>

Cita bibliográfica: HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, «Las aguas de Mariveles y Joris van Spilbergen: la ruptura de la cotidianidad de un espacio local filipino en el contexto de la Tregua de los Doce Años», *Revista de Historia Moderna*, n.º 40 (2022), pp. 181-209, <https://doi.org/10.14198/RHM2022.40.06>

## Las aguas de Mariveles y Joris van Spilbergen: la ruptura de la cotidianidad de un espacio local filipino en el contexto de la Tregua de los Doce Años

### Mariveles' Waters and Joris van Spilbergen: the rupture of the quotidianity in a Philippine local space in the context of the 12 Years' Truce

JOSÉ MIGUEL HERRERA REVIRIEGO

Universitat Jaume I (España)

[herrera.reviriego@gmail.com](mailto:herrera.reviriego@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-9789-8157>

#### Resumen

Durante los primeros días de marzo de 1616 la flota a cargo del neerlandés Joris van Spilbergen se asentó en la región filipina de Mariveles, desde donde se dedicó a asaltar a cuantos navíos encontraba a su paso. La presencia de la flota de la VOC<sup>1</sup> rompió la cotidianidad de aquel espacio, permitiéndonos acceder a detalles tanto del comercio

---

\* Este trabajo se enmarca en el proyecto «El sudeste asiático bajo la influencia ibérica en el mundo, 1581-1668» (PID2019-107430GB-I00), aprobado y financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Nacional de Investigación.

1. Siglas de *Vereenigde Oostindische Compagnie* o Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

---

Recibido: 07/02/2022

Acceptado: 12/05/2022



Este trabajo está sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0).

El autor declara no tener conflicto de intereses.

©2022 José Miguel Herrera Reviriego

interior filipino como de la vida de las gentes que surcaban sus aguas, así como a apreciar cómo este territorio no era una pieza aislada del resto del globo, sino que estuvo fuertemente vinculado e influenciado por los procesos y sucesos acontecidos en el resto del mundo, siendo una muestra de las conexiones originadas tras la primera globalización.

**Palabras clave:** Filipinas; Molucas; Pacífico; Provincias Unidas; Edad Moderna; Siglo XVII; Comercio; Tregua de los Doce Años; Primera Globalización.

### Abstract

During the first days of March 1616 the fleet led by the Dutch Joris van Spilbergen set in the Philippine region of Mariveles, from this place, they assaulted as many ships as they saw. The presence of the VOC fleet broke the daily life of this space, allowing us to access details about the Philippine domestic trade and the life of the people who sailed its waters. As well as to appreciate how this territory was not an isolated piece from the rest of the globe but was strongly linked and influenced by the processes and events that occurred in the rest of the world, being a simple of the connections originated with the first globalization.

**Keywords:** Philippines; Moluccas; Pacific; United Provinces of the Netherlands; Early Modern Period; 17th century; Trade; Twelve Years' Truce; First Globalization.

En la mañana del 6 de marzo de 1616, un pequeño patache que navegaba sobre las aguas de Mariveles comenzó los preparativos para adentrarse en la bahía de Manila. A bordo iba una pequeña tripulación compuesta por cuatro japoneses, entre los que destacaba la figura de Juan de León, un nipón convertido al cristianismo que había conseguido dominar el castellano con gran soltura. En su bodega no había rastro de finas sedas, delicada porcelana, exquisitos tafetanes o decorados biombos, sino que su carga estaba constituida casi totalmente por arroz y toscas mantas tejidas por los indígenas filipinos. Su viaje no les traía de las lejanas tierras de Japón, ni siquiera de otros puertos importantes de la zona como Guangzhou o Macao, sino que procedían de la cercana Lubang, una pequeña isla de apenas 255 km<sup>2</sup> al norte de Mindoro que destacaba por su producción de ajos, cebollas y otros productos agrícolas, así como por ser el primer lugar donde se divisaba la llegada de embarcaciones procedentes de la India<sup>2</sup>, por lo que, posiblemente, sería uno de los últimos lugares del archipiélago en que se esperaba encontrar a un grupo de comerciantes japoneses.

---

2. *Descripción de las Filipinas y de las Maluco e historia del archipiélago maluco desde su descubrimiento* de Pedro Fernández del Pulgar, 1660. Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), MSS/3002.

Tras embocarse en el estrecho de Mariveles, Juan de León vislumbró seis embarcaciones en la lejanía que le parecieron hispánicas, pues era frecuente encontrarse con ellas en los alrededores de un puerto tan concurrido como el de Cavite. Al acercarse a sus inmediaciones uno de los seis navíos comenzó a disparar indiscriminadamente contra el pequeño patache ante la sorpresa de los japoneses, quienes a duras penas pudieron refugiarse de las ráfagas de proyectiles. Tras detenerse los disparos, un reducido grupo de hombres saltaron a bordo ante la impotencia de Juan de León y sus compañeros, que nada pudieron hacer para evitar la toma de su embarcación. Los japoneses fueron encañonados y finalmente pudieron ver a sus atacantes más de cerca y comprobar su enorme error, pues las naves que habían avistado no eran castellanas, sino neerlandesas, las cuales estaban tripuladas por un nutrido grupo de soldados y marineros de los Países Bajos al mando del destacado capitán Joris van Spilbergen, quienes, tras salir el 23 de junio de 1614 de Provincias Unidas, habían circundado medio globo hasta llegar a la bahía de Manila. Una vez establecidos en sus aguas, estos hombres de mar se dispusieron a atacar y saquear a cuantas naves se cruzaran a su paso hasta que las autoridades de la gobernación se dieran cuenta de su presencia y enviaran una flota para repelerlas.

### **Las aguas de Mariveles: entre lo local y lo global**

Las aguas de Mariveles, gracias a su posición como antesala de la bahía de Manila, contemplaron durante las primeras décadas de presencia hispánica en Filipinas algunos de los acontecimientos que marcarían el devenir de la gobernación. Sus olas fueron testigo de la conquista de Legazpi, de la refundación de Manila de 1571 y del ataque del pirata Li Mahong de 1574. Sus estrechos contemplaron la llegada de numerosos soldados victoriosos, de prestigiosos gobernadores y de nobles embajadores asiáticos, así como el tránsito de grandes galeones novohispanos y peruanos repletos de plata y de pequeños navíos llegados desde diversos enclaves del Asia marítima cargados con las más lujosas mercancías del continente. También fue el escenario de otros sucesos más cotidianos, que, aunque no contaban con el lustre y magnificencia de los anteriores, estuvieron conectados, de una manera u otra, con los grandes procesos y dinámicas que se estaban produciendo en estos momentos regional y globalmente. Así pues, las islas de Mariveles fueron el hogar de numerosos aventureros y trabajadores manuales llegados desde diversas regiones, que vieron en sus costas una alternativa a la vida en la capital filipina, mientras que sus aguas presenciaron un incesante trasiego de pequeños navíos procedentes del propio archipiélago, cargados tanto con una amplia variedad de productos

agrícolas como con diversas manufacturas locales y en los cuales se podían encontrar marineros de diversos puntos del globo.

Desgraciadamente, la gran mayoría de las fuentes conservadas de las primeras décadas del siglo XVII filipino no suelen adentrarse en el día a día de las aguas que bañaban la región de Mariveles ni en las vicisitudes de las personas que la navegaban, pues los comportamientos diarios de una sociedad raramente suelen ser destacados por sus contemporáneos, ya que corresponden a una «normalidad» que despierta escaso interés en ellos, y, por tanto, no es mostrada pormenorizadamente. La presencia de la armada de Joris van Spilbergen en la bahía de Manila durante los primeros días de marzo de 1616 rompió la cotidianidad de este espacio, permitiéndonos apreciar aspectos que de otra manera no aflorarían en la documentación por irrelevantes a ojos de sus contemporáneos. Así pues, el testimonio ante la Audiencia de Manila de diversos mercaderes y marineros japoneses, chinos e indígenas asaltados por la escuadra neerlandesa aporta detalles no solo de este incidente, sino también sobre su procedencia, carga, tripulación, etc... Estos datos son especialmente remarcables, pues todos los navíos interceptados por la flota de Provincias Unidas cubrían rutas interiores que enlazaban a la bahía de Manila con otras islas y regiones del archipiélago, mostrándonos una faceta comercial de Filipinas que ha sido escasamente tratada por la historiografía<sup>3</sup>, sobre todo si se compara con los estudios relacionados con la vinculación de Manila con el mercado asiático y, especialmente, con el americano. Este trato interior, aunque no resulte tan llamativo como los grandes flujos mercantiles regionales o transpacíficos, resultó fundamental tanto para la construcción y consolidación del sistema económico hispánico en las islas como para la estructuración interna de la recién fundada gobernación, pues gracias a su existencia se consiguió cohesionar un territorio disperso y separado por grandes masas de agua e insalvables accidentes geográficos, al mismo tiempo que se aseguraba el abastecimiento de Intramuros, se facilitaba la expansión del Parián de los sangleyes y se permitía la construcción y mantenimiento de todo el entramado organizativo necesario para el desarrollo del sistema de galeones transpacíficos. De todos modos, hay que remarcar que la escasez de estudios relativos al comercio interior filipino durante los primeros siglos de presencia hispánica no se ha tratado de un proceso consciente, sino que más bien es la consecuencia de la dispersión y fragmentación de la información al respecto, pues las embarcaciones que cubrían las rutas interiores no aparecen reflejadas en los informes de almojarifazgo (documentación que se ha utilizado comúnmente para cuantificar los volúmenes de mercancías

---

3. FRADERA, 2001: 88

llegados hasta Cavite<sup>4</sup>), debido a que únicamente pagaban este impuesto los mercaderes llegados desde otros territorios asiáticos de fuera del propio archipiélago<sup>5</sup>. De modo que los datos conservados relativos al comercio interior no suelen ser lo suficientemente amplios o detallados para aportarnos una información serializada<sup>6</sup> y, aunque nos permite apreciar tendencias, pueden no ser suficientes para realizar aproximaciones cuantitativas sobre cargas, productos y otros datos de referencia que nos ayudarían a enriquecer, todavía más, nuestros conocimientos sobre el espacio regional filipino del siglo XVII.

Los hechos acontecidos en las aguas de Mariveles no solo nos muestran una realidad local y regional, sino que también se entroncan con sucesos de mayor alcance y dimensiones enraizados dentro de la conocida como «primera globalización». Este proceso, que tuvo su origen en los albores de la Edad Moderna, fue el resultado de la vinculación de diferentes territorios y redes comerciales que hasta ese momento se encontraban completamente aislados unos de otros, permitiendo la interconexión de gran parte del orbe y, con ella, el tránsito fluido de personas, ideas y mercancías entre los distintos continentes<sup>7</sup>. En este caso, la presencia de Joris van Spilbergen y su armada en las inmediaciones de la bahía de Manila nos da una muestra de la dimensión que alcanzó esta «primera globalización» durante los primeros compases del siglo XVII, pues para este capitán de Amberes su estancia en Mariveles era solo una escala más de un viaje que le llevaría a circunnavegar el globo y a visitar los cinco continentes conocidos hasta ese momento. Así mismo, la configuración de su empresa en las Provincias Unidas estuvo estrechamente ligada a otros procesos de alcance mundial como la Tregua de los Doce Años o la extensión de los intereses de la Compañía Comercial de las Indias Orientales. Del mismo modo, nos permite entrever cómo las islas Filipinas no se trataron de una pieza aislada del resto de la Monarquía Hispánica, sino que guardaron una importante vinculación con otras regiones tanto de Asia como de América.

Los incidentes ocurridos en esta región en 1616 no solo estuvieron vinculados a los grandes procesos que se estaban desarrollando en estos momentos regional y globalmente a través de la figura de Joris van Spilbergen, puesto que,

---

4. CHAUNU, 1960. CHEN CHEN, 2012.

5. Tanto los comerciantes castellanos que traían mercancías de otros enclaves como Macasar o Coromandel como los lusos que trataban con Manila desde Macao, Goa o Malaca estaban obligados a pagar esta tasa. Ni siquiera los comerciantes manileños que trasladaban productos desde el norte hispánico de Taiwán estuvieron eximidos de ella. GIL, 2011: 103-104.

6. CHAUNU, 1960: 147.

7. Sobre la primera globalización ver: ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014. MARTÍNEZ TORRES, 3/1 (2014).

en sus aguas podemos encontrar muestras de una diversidad cultural y étnica, debido a la presencia de indígenas filipinos, europeos, americanos, chinos, africanos y japoneses, fruto de la función catalizadora que tuvo la ciudad de Manila sobre importantes intereses mercantiles, gracias a su conversión en el punto de unión entre la red comercial asiática y la americana<sup>8</sup> y a su consolidación como uno de los principales *entrepôts* del continente<sup>9</sup>.

Al mismo tiempo, la irrupción neerlandesa en el estrecho de Mariveles también nos permite acercarnos a las vicisitudes vividas por los hombres de mar de las aguas filipinas, a sus problemáticas y sus conocimientos del entorno, así como a la visión que tuvieron estos marineros asiáticos sobre sus asaltantes y cómo percibieron ciertos aspectos de su cultura. De modo que, como hiciera Tonio Andrade en sus estudios de «microhistoria global»<sup>10</sup> enmarcados en Taiwán<sup>11</sup>, los sucesos experimentados por estos personajes –discurriendo en un contexto influenciado por la globalización como fue el de las costas de Mariveles– pueden ayudarnos a enriquecer nuestros conocimientos sobre los encuentros transculturales y las grandes redes comerciales regionales e internacionales; al mismo tiempo que nos dan una nueva perspectiva sobre el desconocido mercado interno filipino durante la dominación hispánica, sus actores y algunas de sus dinámicas.

Por ello, en este artículo vamos a intentar acercarnos a los hechos acontecidos en las aguas de Mariveles durante los primeros días de marzo de 1616 desde una doble perspectiva: mediante un acercamiento a cómo vivieron los diversos actores la ruptura de la cotidianidad y el choque de realidades provocado por la irrupción neerlandesa y de cómo respondieron a ella siguiendo los recursos de su cultura y época<sup>12</sup>, remarcando las conexiones multidireccionales que este espacio tuvo con otros territorios, tanto en el ámbito regional como en el internacional, y cómo los hechos acontecidos en Mariveles estuvieron influenciados por diversos movimientos «macro» o pudieron acabar influyendo en diversas dinámicas que afectaron a escalas espaciales amplias.

---

8. BONIALIAN, 2012. HERRERA REVIRIEGO, 66/2 (2016).

9. Sobre el papel de Manila dentro el mercado asiático ver: REID, 1993. TREMML-WERNER, 23/3 (2012).

10. Sobre los debates surgidos alrededor del concepto de la «microhistoria global», su alcance y sus límites teóricos y prácticos ver: VRIES, 242/14 (2019). GHOBRIAL, 222/1 (2014). LEVI, 69 (2018).

11. ANDRADE, 21/4 (2011).

12. PONS y SERNA, 2011.

## El viaje de Joris van Spilbergen y el Pacífico

El viaje de Joris van Spilbergen, a pesar de sus más que evidentes connotaciones bélicas y piráticas, se enmarcó dentro del periodo de la conocida como Tregua de los Doce Años. Esta etapa de las relaciones hispano-neerlandesas se extendió desde 1609 hasta 1621 y supuso un largo paréntesis en la guerra de los Países Bajos (1566-1648) tras años de continua conflictividad y desgaste mutuo que habían desencadenado severos problemas fiscales en ambos contendientes. Este tratado supuso un periodo de relativa paz para Europa, que, aunque no estuvo exenta de fricciones e incluso de actuaciones que pueden llegar a ser catalogadas como de «guerra económica», constituyó un paso decisivo en el desarrollo de un compromiso efectivo por la paz y la tolerancia en la cultura, el derecho y la política europea<sup>13</sup>. En cambio, fuera del viejo continente, y especialmente en Asia, la paz entre ambos firmantes se mostró mucho más frágil y quebradiza, debido, en gran medida, a la ambigüedad de la Tregua de Amberes sobre los asuntos ultramarinos y a las ideas contrapuestas que ambos mantenían respecto al comercio y a la libertad de actuación en los mares<sup>14</sup>. Y es que, mientras que los hispánicos defendían sus derechos monopolísticos sobre sus territorios en el ámbito mercantil, los neerlandeses los consideraban ilegítimos, abogando por una libre circulación de bienes y personas que fue plasmada magistralmente en la obra de Hugo Grocio *Mare Liberum* de 1609<sup>15</sup>. Por ello la Tregua de los Doce Años en Asia nació ya severamente debilitada, y realmente nunca llegó a aplicarse, generando un marco de relaciones muy diferente al europeo; tras unos años iniciales en los que se llevaron a cabo intentos por hacer cumplir las paces<sup>16</sup> y en los que se consolidaron las posiciones lusas y castellanas en el continente<sup>17</sup>, la negativa de las autoridades hispánicas a reconocer la presencia de la VOC en las Molucas, la presión neerlandesa sobre las rutas portuguesas<sup>18</sup> y el choque de intereses mercantiles acabaron deviniendo en un estado de guerra abierta<sup>19</sup>. Así pues, en 1613, las tropas de la compañía comercial

13. GARCÍA GARCÍA, 2012: 16-17.

14. HERRERO SÁNCHEZ, 2009: 193. VALPUESTA VILLA, 46/1 (2021): 39-40. ONNEKINK y ROMMELSE, 2019: 38-39.

15. Sobre los debates surgidos en torno a la libertad de los mares ver: MARTÍNEZ TORRES, 74/1 (2017): 71-96. GELDEREN, 29 (2009): 195-212.

16. «Y ordénese a don Juan de Silva que guarde puntualmente lo capitulado en las treguas, y si ollandeses no lo hicieren, procure castigarlos». Resolución del Consejo de Indias, 31-X-1611. Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Filipinas*, 1, N. 141.

17. ISRAEL, 1989: 103-104.

18. Carta de Juan de Silva, 5-IX-1610. AGI, *Filipinas*, 20, R.4, N. 28.

19. BOXER, 2001. MURTEIRA, 2012: 282-287. VALPUESTA VILLA, 46/1 (2021): 38-40.

tomaron tres fortalezas en Ternate y Tidore, arrebatando poco tiempo después la isla de Solor a los portugueses<sup>20</sup>. Por su parte, los hispánicos también mantuvieron su presión en las Molucas, tomando diversos navíos neerlandeses<sup>21</sup> y realizando los preparativos para formar una gran armada con la que expulsar a la Compañía de la Especiería, conscientes, de que la caída de la VOC en el Índico podía facilitar una futura conquista de los Países Bajos<sup>22</sup>. De este modo, la situación en el continente asiático había devenido en un estado de guerra total que contrastaba ampliamente con el escenario de paz que reinaba en esos momentos en Europa entre ambas naciones, así como con los múltiples lazos mercantiles que se desarrollaron durante estos años entre los Países Bajos y la península ibérica<sup>23</sup>.

Consecuentemente, ante la escalada del conflicto y la amenaza que suponía un ataque masivo desde Filipinas, la VOC sintió la necesidad de obtener información de primera mano sobre las intenciones de la Gobernación y las fuerzas de que disponía, así como de reforzar su presencia en el archipiélago moluqueño y debilitar las posiciones militares y comerciales castellanas. Ante esta tesitura, la compañía comercial proyectó la remisión de varias escuadras hacia la zona, entre las que se encontraba la de Joris van Spilbergen, con las que esperaba conseguir noticias sobre las pretensiones hispánicas, desgastar a la Monarquía en el ámbito del Pacífico y aumentar el potencial militar neerlandés en las inmediaciones de Halhamera. Así pues, el 23 de julio de 1614, van Spilbergen se hizo a la mar comandando una flota compuesta por seis embarcaciones llegadas desde los puertos de Ámsterdam, Róterdam y Middelburgo<sup>24</sup>. Junto a él se embarcaron más de 750 hombres de diversas naciones, aunque en su mayor parte procedían de Provincias Unidas y Flandes<sup>25</sup>, entre los que se podían encontrar tanto católicos como protestantes. Una empresa de semejantes proporciones y duración no resultaba para nada barata, y aunque se

---

20. MOSTERT, 2018:41.

21. Carta de Juan de Silva, 5-IX-1610. AGI, *Filipinas*, 20, R.4, N. 28.

22. Parecer de Juan Manuel de la Vega en junta general, 2-I-1616. AGI, *Filipinas*, 20, R.21, N. 154.

23. «Que quando este declarante salió de Olanda todavía avía pases entre España y Olanda y los olandeses libremente tratavan y contrataban en los puertos de España». Testimonio de Arnaut de Lapen, 28-IV-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

24. Sobre la composición y características de la flota de Joris van Spilbergen ver: PARTHESIUS, 2010: 70.

25. «Por donde este testigo tiene por cierto que no heran henemigos olandeses sino flamencos y otras naciones». Testimonio de Gerónimo (sin apellido), 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 60, N. 22.

esperaba que gran parte de las vituallas se obtuvieran del saqueo, su coste fue tan elevado que necesitó de la financiación de las propias Provincias Unidas y del estatúder Mauricio de Nassau para poder realizarse<sup>26</sup>.

El objetivo principal de su viaje no era otro que llegar hasta las islas Molucas, pero para ello no seguirían la ruta habitual del cabo de Buena Esperanza, sino que, emulando el viaje de Olivier van Noort de 1600, tratarían de llegar hasta la Especiería por el estrecho de Magallanes<sup>27</sup>. La adopción de esta ruta no fue casual, sino que estuvo influenciada por la actuación del exmiembro de la junta directiva de la VOC Isaak Le Maire<sup>28</sup>, quien ese mismo año emprendió la búsqueda de un paso meridional al del Estrecho de Magallanes que le permitiera evitar el monopolio comercial de la Compañía<sup>29</sup>. Ante la amenaza que suponía este proyecto para sus propios intereses mercantiles, la VOC decidió reafirmar su posición sobre el mar del Sur y recalibrar la proyección de la ruta del Pacífico mediante el envío de una flota encargada de reconocer el territorio y desacreditar cualquier reclamación de Le Maire. Por ello, a este veterano capitán de Amberes<sup>30</sup> también se le encomendó la tarea de documentar y cartografiar con el mayor detalle posible las costas del Pacífico americano, y sobre todo las de Tierra de Fuego, realizando minuciosos mapas y descripciones de gran parte de este litoral<sup>31</sup>. Pero este viaje no solo tuvo intenciones comunicativas y cartográficas, sino que también fue dotado de una dimensión militar; desde Provincias Unidas se permitió a van Spilbergen realizar ataques contra embarcaciones y poblaciones hispánicas<sup>32</sup>, pudiendo tener como uno de los

26. Testimonio de Arnaut de Lapen, 28-IV-1616. AGI, Filipinas, 37, N. 19.

27. MURTEIRA, 20 (2020): 240-241.

28. Isaak Le Maire mantuvo una fuerte oposición a la VOC durante años: fundó su propia compañía comercial –la *Australiche Compagnie*–, desarrolló tácticas para manipular el precio de sus *stocks* e incluso negoció con los franceses para ayudarles en el desarrollo de un intento de establecerse en Asia. LACH y KLEY, 1993: 446-447.

29. THIERS, 2008: 1769-1771.

30. Joris van Spilbergen poseía cierto prestigio por haber actuado en diversas empresas de importancia anteriormente, realizando diversos viajes a África, Ceilán y Bantam, así como ejerciendo como comisario general de la nave *Aolusen* en la batalla de Gibraltar de 1607. LÓPEZ MARTÍN, 2012: 206.

31. «Ha venido corriendo todas las costas de los reynos de vuestra magestad en la mar del sur, reconociéndolas con grande atención y cuidado, según se a entendido de los prisioneros». Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-XII-1615. AGI, México, 28, N. 28.

32. THIERS, 2008: 1770.

principales objetivos de su viaje la presa de la Flota de Indias en Panamá<sup>33</sup> o del Galeón de Manila en Acapulco o Cavite<sup>34</sup>.

Tras partir de los Países Bajos, la flota emprendió su viaje hacia el Atlántico sur, dejando atrás al viejo continente. Una vez en América, fueron descendiendo por la costa brasileña, donde sufrirían diversos ataques de embarcaciones portuguesas que les provocarían bajas de importancia y les demorarían en los plazos previstos de su viaje<sup>35</sup>. Tras cruzar el río de la Plata, la flota se adentró en Tierra de Fuego, donde realizó un profundo reconocimiento de sus entradas y canales<sup>36</sup>, llegando incluso a las ruinas de la fallida ciudad del Nombre de Jesús. La navegación por estas aguas resultó sumamente dificultosa para el capitán y su tripulación, pues a las fuertes corrientes, bajas temperaturas e intensas tormentas, se le unió el escaso conocimiento que tenían sobre estas tierras y la dificultad para encontrar víveres en una zona tan árida y desprovista de recursos, por lo que no es de extrañar que una de las embarcaciones desistiera en su empeño y decidiera abandonar la empresa, restando solo cinco de los navíos que habían salido de los Países Bajos. Tras semanas intentando cruzar el estrecho de Magallanes, finalmente la flota neerlandesa salió al mar del Sur el 24 de mayo de 1615<sup>37</sup>, iniciando así su ascenso por la costa de Chile<sup>38</sup>.

En su camino hacia el norte, los neerlandeses asaltaron diversos navíos y poblados, alertando a las instituciones peruanas, quienes ante el temor de que van Spilbergen pudiera atacar a la Flota de Indias en el Pacífico dispusieron una potente armada para darles caza<sup>39</sup>. Tras el encuentro de ambas escuadras en Callao, el capitán de Amberes consiguió escabullirse rumbo al norte, seguido de cerca por unas naves hispánicas que intentaban darle caza<sup>40</sup>, evitando las

---

33. «En busca de la armada de Panamá que era lo que los enemigos decían que querían, y por eso se yvan entreteniendo. Pero como estuvieron muchos días y no la vieron siguieron el viaje a la costa de Nueva España». Declaración del capitán Gaspar Calderón, 28-X-1615. AGI, *México*, 28, N. 28.

34. «Ba en busca de las naos de la contratación de Filipinas y con yntento de passar a juntarse con los que están en el Maluco y apretar las cossas de Terrenate y Manila». Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-XII-1615. AGI, *México*, 28, N. 28.

35. En alguno de los navíos portugueses, Joris van Spilbergen encontró cartas que avisaban sobre su llegada a Brasil. Esta circunstancia asombró al capitán, quien la achacó a la presencia de traidores partidarios del rey hispánico en Provincias Unidas, aunque también es una muestra más de los intensos canales de comunicación presentes en la Monarquía. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 30-I-1615. SPILBERGEN, 1906.

36. Parte de la toponimia de la región noroccidental fue incorporada por el capitán neerlandés. MORENO JERIA, 70/3 (2013): 424.

37. CALVO, 2019: 87.

38. CHANNING EBERHARD y SERRANO DEL POZO, 10/2 (2020): 98-101.

39. BRADLEY, 2009: 37-39.

40. Carta de la Audiencia de Panamá, 1615. AGI, *Panamá*, 16, R.7, N. 86.

costas de una ciudad de Panamá que les esperaba prevenida ante un posible ataque<sup>41</sup>. Ante esta tesitura, la flota neerlandesa decidió abandonar las aguas del virreinato de Perú y adentrarse en aguas novohispanas, donde intentarían acometer uno de sus grandes objetivos: asaltar el galeón de Manila a su paso por Acapulco. Pero la presencia de una armada de tales dimensiones no era algo que se pudiera esconder con facilidad, y más aún en las aguas del Pacífico americano, por lo que las autoridades novohispanas acabaron siendo informadas de sus intenciones tras ser avistada en Huatulco<sup>42</sup>.

Debido a las escasas defensas con las que contaba en estos momentos el puerto de Acapulco, el virrey decidió levantar varias compañías con los hombres que había disponibles en Ciudad de México, siendo muchos de ellos aventureros con escasa experiencia bélica o soldados reformados. Estas tendrían que haber sido remitidas hasta la costa junto a un importante envío de suministros y municiones, pero debido a las fuertes lluvias de septiembre la expedición tuvo que ser retrasada. Por lo que cuando van Spilbergen se adentró en la bahía de Acapulco el puerto se encontraba defendido únicamente por 50 soldados, ya que incluso la gran mayoría de sus vecinos habían huido a los montes cercanos. Ante ello, y conscientes de que en el mejor de los escenarios únicamente podrían obtener una victoria pírrica, las autoridades acapulqueñas se mostraron pragmáticas, decidiendo, ante la sorpresa neerlandesa, acoger a la escuadra enemiga con muestras de amistad, suministrándoles cuantos víveres necesitaban e incluso disparando salvas en su honor<sup>43</sup>, mientras esperaban que llegaran los refuerzos desde México<sup>44</sup>. Tras unos días unos anclados en Acapulco, y ante la noticia de que no se esperaba la llegada de la nao de Filipinas en breve, Joris van Spilbergen y sus hombres decidieron abandonar el puerto rumbo a Asia, partiendo antes de la llegada de las tropas de refuerzo y sin que las autoridades acapulqueñas hicieran nada para impedirselo.

Unos pocos días después, en la costa de Michoacán, y antes de comenzar su travesía transpacífica, la suerte sonrió al capitán de Amberes, pues a la lejanía descubrió un navío que influyó profundamente en la viabilidad de su empresa. Se trataba de una fragata, que, aunque se encontraba pescando perlas, estaba construida de una manera muy sólida, contaba con cuatro piezas de artillería y con todos los elementos necesarios para soportar los rigores del océano<sup>45</sup>; tal era

41. Carta del cabildo secular de Panamá, 16-VI-1616. AGI, *Panamá*, 30, N. 68.

42. Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-XII-1616. AGI, *México*, 28, N. 28.

43. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 15-X-1615. SPILBERGEN, 1906.

44. Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-X-1616. AGI, *México*, 28, N. 28.

45. Sobre los navíos perleros de las costas novohispanas y sus hombres de mar ver: PINZÓN RÍOS, 2014.

su robustez, que van Spilbergen afirmó que parecía más dispuesta para la guerra que para la pesca. Tras comprobar sus bondades, el capitán decidió integrarla en su escuadra como substituta del navío amotinado en Tierra de Fuego<sup>46</sup> y capturar a los once miembros de su tripulación, entre los que se encontraban dos monjes franciscanos, cinco esclavos africanos y diversos hombres de mar, entre los que destacaba la figura del propietario del navío, Martín de Aguirre, piloto bilbaíno de 23 años con gran experiencia en los mares asiáticos, pues había navegado hasta las islas Filipinas en 1610 como criado de unos monjes dominicos<sup>47</sup>. Además, guardaba unas estrechas relaciones con la comunidad japonesa de Manila, gracias a las cuales llegó a actuar como intermediario para el comerciante nipón Antonio Casado, vendiendo sus productos en Nueva España para su embarque rumbo a Castilla<sup>48</sup>. La experiencia y conocimiento del Pacífico de Aguirre fueron muy valorados por van Spilbergen, negándose a liberarlo, como sí hizo con otros miembros de su tripulación, y llevándole con él hasta el otro extremo del Pacífico.

Mientras tanto, las autoridades novohispanas, conscientes de la amenaza que se cernía sobre Filipinas, decidieron remitir hasta Luzón un navío de aviso por la vía de Guatemala, con el objetivo de que la Audiencia de Manila se encontrara prevenida ante un posible ataque y pudiera emboscar a Joris van Spilbergen en las aguas del embocadero de San Bernardino. Detener a la escuadra neerlandesa se había vuelto una prioridad, ya no solo por el temor de que el galeón transpacífico fuera tomado por el enemigo o por el desequilibrio que esta armada podía suponer en la contienda de las Molucas, sino también por la información que el capitán de Amberes podía divulgar sobre el Pacífico americano, la cual podía ayudar a aumentar y estabilizar la presencia neerlandesa en la zona, poniendo en riesgo la viabilidad de las grandes rutas comerciales existentes en la región si no se planteaban medidas defensivas adicionales y se reforzaba la seguridad del litoral<sup>49</sup>. Además, el viaje de la escuadra neerlandesa puso en evidencia la reducida vinculación entre las distintas piezas del imperio de los Austrias, así como la escasez de recursos defensivos presentes en el Pacífico americano, siendo esta especialmente notable en Acapulco. Al mismo

46. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 26-X-1615. SPILBERGEN, 1906.

47. Informe de la casa de contratación, 14-VI-1610. AGI, *Contratación*, 5319, N. 2, R. 29.

48. Testimonio de Juan de León, 13-III-1613. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

49. «Que con esto y tener puerto seguro defendido en Acapulco, no podrán los enemigos impedir fácilmente los socorros y contratación que parte de lo que en esto se gastare, se escussa de pérdida en los derechos de almojarifazgos y alcavalas del comercio de esta tierra y del Pirú y dichas islas, de más de que podrá aver otros advitrios y sin ello no a de yr muy segura la plata desde Arica a Lima y de allí a Panamá». Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-X-1616. AGI, *México*, 28, N. 28.

tiempo, su impunidad y la información recopilada por esta flota se mostró como un problema que trascendía el marco asiático, europeo o americano, convirtiéndose en un asunto que afectaba al conjunto de la Monarquía y que causó una especial indignación en Madrid<sup>50</sup>.



Derrotero del viaje de Joris van Spilbergen (1614-1616).  
Elaboración propia.

### Joris van Spilbergen y Mariveles

Tras una larga travesía por las crudas aguas del océano Pacífico siguiendo la ruta de los galeones de Manila y una breve escala en Guam, el 9 de febrero de 1616, la flota de Joris van Spilbergen finalmente arribó a tierras filipinas. La primera isla que divisaron en su derrotero fue la de Capul, en el extremo oriental del archipiélago. Esta ínsula contaba con una elevada importancia estratégica, pues no solo se encontraba en el estrecho que separaba a Luzón de Samar, sino que era una de las últimas islas del conocido como embocadero de San Bernardino, canal que unía a Cavite con el Pacífico y que servía como paso natural para la llegada y partida de los galeones de Manila. A pesar de la gran importancia táctica de Capul, las autoridades hispánicas no contaban con ninguna fortaleza o presidio en ella, por lo que la responsabilidad de su defensa recaía sobre sus élites indígenas; el sistema defensivo de la gobernación estaba más enfocado a proteger la viabilidad de los circuitos comerciales regionales y a defender las rutas de entrada al archipiélago de los piratas musulmanes y chinos que a la defensa de todo el litoral, por lo que la escuadra neerlandesa no encontró ninguna resistencia a su paso, aunque sus habitantes se negaron a suministrarles víveres en un primer momento, pues eran conscientes de que

50. ISRAEL, 1990: 5.

se encontraban en esas aguas para hostigar a los castellanos, a quienes, según palabras del capitán de Amberes, consideraban sus aliados<sup>51</sup>. De todos modos, los neerlandeses no tardaron en encontrar en esta isla otros indígenas más proclives a entablar relaciones, intercambiando con ellos distintos alimentos, muy valorados por la tripulación, ya que en estos momentos contaba con diversos casos de escorbuto entre sus filas tras la larga jornada vivida en el mar del Sur<sup>52</sup>. Sus habitantes también les proporcionaron noticias acerca de las fuerzas hispánicas en el archipiélago, siendo informados acerca de la construcción de una gran armada en Manila, que posiblemente tendría a las islas Molucas como su principal objetivo<sup>53</sup>.

Tras abandonar Capul, la escuadra continuó su navegación por el embocadero de San Bernardino, surcando el serpenteante y exigente litoral del sur de Luzón sin grandes dificultades gracias a la destreza y consejos de Martín de Aguirre. Durante los ocho días que duró esta travesía los neerlandeses hicieron varias escalas, en las que se aprovisionaron de productos frescos y entablaron relación con diversos grupos de indígenas filipinos gracias, en parte, a la presencia del monje franciscano capturado en las aguas de Michoacán<sup>54</sup>. El contacto con las poblaciones tagalas sorprendió gratamente a van Spilbergen, quien alabaría su inteligencia, así como su respeto y trato hacia los religiosos, aunque no todos los barangayes se mostraron tan confiados ante la presencia de la escuadra, pues muchos de sus pobladores huyeron a los montes al percibir su presencia, encendiendo numerosas hogueras de aviso que hicieron pensar a los neerlandeses que su infiltración en aguas filipinas habría sido anunciada en Manila<sup>55</sup>.

Finalmente, el 27 de febrero de 1616, van Spilbergen y su tripulación llegaron hasta las inmediaciones de la bahía de Manila, echando el ancla en el litoral de la provincia de Mariveles. Este punto contaba con un importante valor estratégico, pues se hallaba en un área escasamente habitada y protegida, lo suficientemente cerca de Manila para poder entorpecer el tránsito de

---

51. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 9-II-1616. SPILBERGEN, 1906.

52. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 28-II-1616. SPILBERGEN, 1906.

53. El conocimiento de estas noticias en uno de los extremos de la gobernación nos da una idea de cómo, a pesar de los problemas de comunicación y la vastedad del archipiélago, las islas que lo componían no se encontraban completamente disociadas de su capital ni de los sucesos que acontecían en ella.

54. Carta de la Audiencia de Manila, 12-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

55. Este sistema de hogueras de aviso nos muestra la existencia de un entramado comunicativo y defensivo conjunto de las diferentes comunidades indígenas presentes en el embocadero de San Bernardino, el cual se mostraba independiente del sistema defensivo de la gobernación.

embarcaciones hasta su puerto<sup>56</sup>, pero lo suficientemente lejos como para no ser divisada con facilidad por las estructuras de vigía de la capital<sup>57</sup>. Desde este enclave la flota neerlandesa confiaba en poder abordar diversos juncos chinos y japoneses<sup>58</sup> antes de que su presencia fuera descubierta desde Cavite y se enviara una escuadra a su encuentro, así como en apresar a algún castellano con vida que les permitiera obtener información de primera mano sobre el estado de la gobernación y les confirmara los rumores que habían escuchado en Capul sobre la armada que se planeaba enviar a las Molucas<sup>59</sup>.

Tras varios días con vientos contrarios, en los que solo pudieron divisar varias naves de pequeño calado, demasiado ligeras para ser perseguidas por la armada, y ante la negativa de Martín de Aguirre de adentrarse en la bahía de Manila, la escuadra neerlandesa se dirigió hacia una pequeña isla en la costa oeste de Mariveles, conocida bajo el nombre de Limbones. Al rodearla, descubrieron unas naves de medio y pequeño tamaño abandonadas en su litoral oriental, con sus enseres y mercancías intactas, pero sin rastro alguno de los miembros de su tripulación; tras proceder al saqueo de sus bodegas, en la que únicamente encontraron materiales relacionados con la construcción, como tablones, bejuco y cables, optaron por adentrarse en el interior de la isla por si hallaban algún indicio del personal de abordó. En ella descubrieron varias piezas de ropa usadas recientemente, así como diversas herramientas disgregadas junto a lo que parecía un aserradero improvisado, las cuales fueron tomadas y remitidas a la embarcación. Ante la más que notoria existencia de indicios de presencia humana en la isla, los neerlandeses decidieron permanecer junto a la playa, esperando poder emboscar y capturar a alguna persona con vida que les proporcionara información sobre el estado Manila<sup>60</sup>. Los hombres de Joris van Spilbergen no andaban mal desencaminados, pues los tripulantes de la fragata, tras ser avisados por un pequeño navío de indígenas locales de la presencia de los neerlandeses<sup>61</sup>, habían decidido abandonar la embarcación y huir hasta los manglares de Limbones. Este equipo, estaba formado por un pequeño grupo de

56. SALES-COLÍN KORTAJARENA, 2009: 158.

57. Carta de la Audiencia de Manila, 12-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

58. Desde 1600 hasta 1625 numerosos juncos chinos fueron tomados por los neerlandeses en las aguas de Filipinas, lo que les otorgó una mala reputación en el Celeste Imperio y les ocasionó algunos inconvenientes cuando la VOC quiso penetrar en su comercio a través de Pescadores y, posteriormente, de Taiwán. LAARHOVEN y PINO WITTERMANS, 33/4 (1985): 490-491.

59. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 19-II-1616. SPILBERGEN, 1906.

60. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 4-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

61. Testimonio de Felipe Antic, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

indígenas procedentes de la isla de Catanduanes<sup>62</sup>, a quienes el párroco de su comunidad, que a la sazón también era el dueño de la embarcación, les había encomendado la tarea de trasladar hasta Manila diversas mercancías para ser entregadas al alférez Alonso Márquez<sup>63</sup>. Durante su huida por las ciénagas de Limbones, el piloto de la fragata, Felipe Antic, y el resto de la tripulación se toparon con dos españoles<sup>64</sup>, que en esos momentos se encontraban cortando leña en esta aislada isleta, los cuales, al ser advertidos de la presencia de los neerlandeses, dejaron su ropa y demás enseres donde se encontraban y huyeron a toda prisa junto a los miembros de la fragata, refugiándose en una pequeña montaña que coronaba la isla. Tras pasar la noche resguardados en la espesura, los indígenas de Cantanduanes volvieron a la playa por la mañana, en la que no encontraron rastro de la flota de van Spilbergen, pero tampoco de su navío, el cual había sido hundido por los neerlandeses tras su marcha, mientras que los dos españoles, presenciaron con estupor como su ropa y demás enseres habían desaparecido. Ante la falta de alternativas, Felipe Antic, sus compañeros y los dos leñadores tuvieron que emprender una pesada travesía hasta el puerto de Cavite, donde acabaron siendo interrogados por los miembros de la Audiencia.

Tras el fracaso de la jornada de Limbones, la armada de Joris van Spilbergen continuó con su vigilancia de las aguas de Mariveles, divisando a la lejanía una nueva presa. En esta ocasión no se trataba de una pequeña embarcación indígena, sino de un junco chino que fue capturado rápidamente, esperando encontrar en él las lujosas mercancías con las que cualquier europeo fantaseaba al pensar en China<sup>65</sup>. Lamentablemente para los neerlandeses, este junco no procedía del continente, sino que se encontraba realizando un viaje comercial por el interior del archipiélago filipino. Por lo que en su bodega no encontraron sedas, porcelanas o tafetanes, sino simples tablones de madera para tallas y carpintería que, ante el escaso beneficio que podían otorgar y el duro trabajo que suponía su traslado, fueron abandonados en el interior de la embarcación, mientras que los cinco chinos que iban a bordo fueron capturados

---

62. La isla de Catanduanes se encuentra junto al extremo oriental de Luzón, en la actual región de Bicol y en la antigua provincia hispánica de Camarines.

63. Alonso Márquez era un veterano soldado avecindado en Manila desde 1599, quien sirvió como alférez de una de las compañías de vecinos de la capital y ejerció como administrador del colegio de Santa Potenciana. Fue gratificado con una encomienda por su actuación en las revueltas de la población sangley y japonesa, así como por su labor contra el sultanato de Brunéi. Real Cédula, 27-VI-1620. AGI, *Filipinas*, 40, N. 50.

64. En la Gobernación de Filipinas del siglo XVII, se utilizaba el término «español» para referirse a personas de origen castellano, portugués, americano e, incluso, para soldados filipinos presentes en otras regiones como las Marianas. Por ello, vamos a conservar el original «español» en aquellos casos en que no se especifique una procedencia clara.

65. OLLÉ, 8 (1998): 541-568.

e interrogados<sup>66</sup>, declarando, para el alivio de los neerlandeses, que no eran el único junco que navegaba por las aguas de Mariveles en esos momentos.

Gracias a la información que proporcionaron los marineros apresados, la flota neerlandesa continuó con su búsqueda de embarcaciones mercantiles en el litoral de Mariveles, divisando el 5 de marzo dos champanes en una de las ensenadas cercanas a Limbones<sup>67</sup>. El primero de ellos procedía de la península de Bondoc, en el sur de Luzón, y contaba con una tripulación compuesta por marineros de origen chino a quienes se les había encargado el traslado hasta Manila de parte de los tributos que el capitán Pedro Núñez de Cepeda<sup>68</sup> extraía de su encomienda, entre los que se podían encontrar distintas mercancías comunes en esta región como arroz, pieles de cérvidos o brea<sup>69</sup>. Las cuales fueron saqueadas por los neerlandeses y portadas a su navío, mientras que su tripulación, ante la incesante lluvia de fuego procedente de las embarcaciones europeas, decidió huir a nado y refugiarse tierra adentro. Misma suerte corrió el otro champán, el cual procedía de la cercana isla de Mindoro, despachado por su corregidor, Jerónimo de Bernagal, para trasladar parte del tributo indígena recaudado hasta Manila. Como en el anterior navío, en su interior se podían encontrar diversos productos agrícolas, entre los que se contaban 162 cestos de arroz, grandes cantidades de cera, 11 tinajas de aceite, 8 vasijas de achara (encurtido de papaya verde) y 650 cocos secos, así como 10 cajones pertenecientes a un alférez y cuyo contenido no fue especificado. A pesar de la vinculación de este viaje con la administración hispánica, su tripulación estaba compuesta mayoritariamente por chinos no convertidos al cristianismo, aunque también se encontraban a bordo un indígena llamado Diego Tanan, un esclavo de origen africano conocido con el nombre de Pedro, un español apellidado Vadillo y su criado, Esteban, del cual las fuentes no mencionan sus orígenes.

En el momento del asalto neerlandés, el champán de Mindoro se hallaba anclado en el litoral de Mariveles, imposibilitado para navegar por la bajamar. Ante la presencia de las naves de Joris van Spilbergen, la tripulación no tuvo otra opción que huir tierra adentro, dando la alarma y avisando a Diego Tanan,

---

66. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 4-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

67. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 5-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

68. Pedro Núñez de Cepeda fue un destacado militar que residió en las islas desde el año 1585. Actuó en diversas campañas de importancia para la consolidación de la Monarquía en el archipiélago filipino, saboteando una embajada de los indígenas de Tondo al rey de Brunéi en Palawan y participando en diversas batallas en la región de Calamianes. También destacó su actuación contra Olivier van Noort en Calamianes. Certificado de los méritos de Núñez de Cepeda, 2-VI-1612. AGI, *Filipinas*, 38, N. 50.

69. Testimonio de Cingov, 21-III-1616. AGI, *Filipinas*, 60, N. 22.

Esteban y Pedro, quienes se habían trasladado hasta una playa cercana para preparar la comida. Solo el español Vadillo se quedó atrás, pues debido a una herida en una de sus piernas no pudo escapar a tiempo de los neerlandeses, siendo apresado a escasos metros de la playa y trasladado hasta el interior de uno de los buques<sup>70</sup>; de este modo los neerlandeses alcanzaron uno de sus principales objetivos en tierras filipinas: apresar a un español con vida que pudiera proporcionarles información acerca del estado del archipiélago y sirviera como baza en una posible negociación. Joris van Spilbergen conservó a Vadillo en una celda durante toda su estancia en Filipinas, permaneciendo aislado largos meses e incluso siendo trasladado junto a la flota hasta las Molucas<sup>71</sup>.

Tras la presa de estos dos champanes, la flota siguió con su vigilancia de las aguas cercanas a Limbones, topándose el 6 de marzo con otro champán que intentaba entrar en la bahía de Manila a pesar de los vientos contrarios. En él, los neerlandeses encontraron una tripulación compuesta por cuatro sangleyes que procedían de la región de Pangasinán, en el norte de Luzón, y que llevaban consigo un cargamento de gallinas, madera y, sobre todo, pieles de ciervo<sup>72</sup>, mercancía de importante valor, pues se trataba de un producto bastante valorado por los comerciantes japoneses, quienes acudían hasta el norte de Luzón, Taiwán o Siam para conseguirlo<sup>73</sup>.

Ese mismo día la flota neerlandesa consiguió alcanzar otra nave de cierta envergadura, capitaneada por un sangley cristiano llamado Francisco Quintia, residente en el pueblo ilocano de Bahuang, y que contaba con un personal de a bordo formado por cinco hombres de mar, todos ellos procedentes de China y no convertidos al catolicismo. En esta ocasión, los neerlandeses sí pudieron encontrar una elevada variedad de productos en sus bodegas, en las que se hallaban grandes cantidades de arroz, cera y vinagre, así como diferentes tipos de tejidos como las *talingas* o las mantas de Ilocos<sup>74</sup>. Junto a estas mercancías, los neerlandeses también confiscaron a los sangleyes veinte reales de plata, que podrían haber servido para la adquisición de mercancías en la capital filipina, así como una serie de cartas remitidas desde Ilocos a varios de los vecinos de Manila, que fueron abiertas y leídas con detalle por los hombres de Joris van Spilbergen.

---

70. Testimonio de Diego Tanan, 16-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

71. Testimonio de Aranut de Pen, 28-VI-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

72. Testimonio de Jachu, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

73. *Descripción de las Filipinas y de las Maluco e historia del archipiélago maluco desde su descubrimiento* de Pedro Fernández del Pulgar, 1660. BNE, MSS/3002.

74. Testimonio de Aychun, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

Junto a este navío también fue apresado otro champán de grandes dimensiones procedente del norte de Luzón, concretamente de la provincia de Cagayán, la más septentrional del archipiélago. Su tripulación estaba constituida íntegramente por sangleyes, quienes, en esta ocasión, consiguieron huir a nado hasta el litoral, salvándose de un posible cautiverio<sup>75</sup>. Como en las anteriores embarcaciones, el grueso de sus mercancías estaba compuesto por productos agrícolas, como vinagre, arroz y vino de palma, así como por manufacturas textiles de la región, aunque en esta ocasión entre su carga también podían encontrarse un gran número de sedas y mercancías chinas procedentes de un junco que había naufragado el año anterior en las costas de Cagayán<sup>76</sup>. La suerte acabó sonriendo a los neerlandeses, y tras la toma de varios navíos de sangleyes que únicamente llevaban productos de origen filipino, finalmente, pudieron dar con uno que realmente portaba mercancías chinas. Por extraño que pueda parecer, Joris van Spilbergen omitió en la crónica de su viaje cualquier consideración acerca del contenido de esta embarcación, profundizando únicamente en las cargas de los champanes originarios de Pangasinán e Ilocos<sup>77</sup>, situación que nos hace sospechar que o la cotización de la carga fue sobreevaluada por las fuentes hispánicas o que el capitán de Amberes pudo suprimir premeditadamente cualquier mención de esta, posiblemente para que la VOC no fuera consciente del botín conseguido.

Además de estas embarcaciones chinas, el 6 de marzo de 1616 la flota neerlandesa también capturó el patache japonés que intentaba sortear las islas de Mariveles, ya mencionado al inicio del artículo. Recordemos que, al igual que el resto de las naves apresadas, esta embarcación procedía del interior del archipiélago filipino, concretamente de la isla de Lubang, al norte de Mindoro, y su carga estaba compuesta principalmente por productos locales<sup>78</sup> entre los que destacaba el buyo<sup>79</sup>, cuyo cultivo atraía hasta Lubang a diversos mercaderes japoneses ante las quejas de los encomenderos, quienes veían mermados sus tributos por la intromisión de estos comerciantes<sup>80</sup>. Al encontrarse con la flota neerlandesa lejos del litoral, Juan de León y sus compañeros no pudieron huir y acabaron encarcelados en una de sus naves. Tras tres días de cautiverio, y debido a que era uno de los pocos reos que sabía hablar con fluidez el castellano,

75. Testimonio del corregidor de Mariveles, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N.19.

76. Testimonio de Aychun, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N.19.

77. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 6-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

78. Principalmente harina, arroz y mantas. Testimonio de Juan de León, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N.19.

79. Posiblemente se trataba del alimento conocido actualmente como Buro o Burong, una pasta fermentada de arroz con distintos tipos de pescado y marisco.

80. Parecer del fiscal Fernando de Leno, 17-I-1636. AGI, *Filipinas*, 41, N. 51.

el mercader japonés fue liberado de su celda y conducido hasta la presencia de Joris van Spilbergen. Una vez en frente del capitán de Amberes, Juan de León fue interrogado minuciosamente, poniendo especial interés en la veracidad de las noticias que había escuchado en Capul, sobre que el gobernador Juan de Silva estaba preparando una armada de diez barcos en el puerto de Manila para atacar las Molucas o la India. El japonés confirmó la noticia, afirmando que esta armada estaba compuesta por dos naos de gran tamaño, seis galeras y otras embarcaciones pequeñas, en las que se habían embarcado un gran número de hombres, tanto castellanos como indígenas, chinos y japoneses<sup>81</sup>. Ante la magnitud de la flota descrita por Juan de León, Joris van Spilbergen le acusó de mentiroso y de amigo de los hispánicos, diciendo que en ningún caso la flota estaría compuesta por más de diez navíos<sup>82</sup>. Realmente, tanto uno como otro estaban equivocados en sus estimaciones, pues esta flota era considerablemente mayor de lo que ambos defendían, pues estuvo formada por diez galeones de gran tamaño<sup>83</sup>, cuatro galeras y un patache, a la que se le tenían que unir las embarcaciones remitidas por el virrey del *Estado de India*<sup>84</sup>. La partida de esta armada pocas semanas antes de la llegada de los neerlandeses a Mariveles supuso un verdadero golpe de suerte para el capitán de Amberes, pues dejó a la Gobernación filipina con su capacidad ofensiva naval en mínimos<sup>85</sup>. Por lo que no es de extrañar que, a pesar de que el corregidor de Mariveles hubiera avisado de la presencia de la flota neerlandesa, no se hubiera enviado ninguna escuadra desde Cavite para combatirla, pues una derrota de esta podría haber comprometido seriamente las defensas de Manila<sup>86</sup>. Esta debilidad no pasó inadvertida para Joris van Spilbergen, quien preguntó a Juan de León sobre el número de tropas y compañías que se podían encontrar en este momento en la ciudad, probablemente en un intento de medir las oportunidades de éxito de un posible ataque sobre la capital filipina. De todos modos, la flota neerlandesa tampoco contaba con la capacidad para emprender una acción tan arriesgada como un ataque directo sobre Manila, y aunque los beneficios potenciales eran enormes, también lo eran los riesgos, por lo que finalmente esta idea fue desestimada.

81. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 6-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

82. Testimonio de Juan de León, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

83. Informe del porte de los galeones de la flota de Juan de Silva, 9-VII-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 37.

84. BLAIR y ROBERTSON, 1903-1909: 261.

85. Parecer del oidor Juan Manuel de la Vega en junta general, 2-I-1616. AGI, *Filipinas*, 20, R.21, N. 154.

86. Testimonio del corregidor de Mariveles, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

Una vez analizado el estado de las defensas de la gobernación, el capitán de Amberes continuó con su interrogatorio, interesándose en esta ocasión por los flujos comerciales de Mariveles. El mercader japonés fue preguntado sobre si iban a llegar más juncos chinos, a lo que contestó que en tres semanas vendrían nuevos navíos, pero que estos estarían cargados únicamente con mantas, fruta y otros productos agrícolas, agregando que, si realmente estaban esperando a los navíos de Fujian y Guandong y sus fletes de seda, tendrían que esperar mucho más tiempo, al menos hasta la llegada de vientos monzónicos más propicios para la navegación. Ante la falta de presas de consistencia y la amenaza que suponía para los intereses neerlandeses en el Maluco la presencia de la gran armada hispánica, Joris van Spilbergen empezó a barajar la idea de abandonar el archipiélago, comenzando los preparativos para su partida<sup>87</sup>.

Tras la charla con el capitán de Amberes, Juan de León comenzó a gozar de una mayor libertad para desplazarse por el navío, entablando relación con otros marineros e interesándose por ciertos aspectos de la cultura de sus captores. Así pues, el japonés se fijó en las distintas formas de vestir de la tripulación, diferenciando entre aquellos que portaban calzones largos anudados en las rodillas, que en su opinión serían gentilhombres flamencos, y aquellos que únicamente vestían con un lienzo de color blanco. También le sorprendió el hecho de que algunos de los hombres, entre los que se encontraba Joris van Spilbergen, portaran pendientes en sus orejas, así como que utilizaran distintas formas de aretes, lo que a su juicio los hacía ver como si cada uno fuera de una nación diferente. Debido a ello, Juan de León encontró severas dificultades para hallar palabras para referirse al conjunto de los miembros de la tripulación, englobándolos con el término «holandeses», hecho que ofendió a los marineros, pues según le dijeron estos: «nosotros no somos olandeses, sino cavalleros flamencos, gente honrrada, que los olandeses es gente ruyn y bellaca»<sup>88</sup>. El elemento que despertó un mayor interés, tanto a este japonés como al resto de su tripulación, fue uno de los catalejos que los neerlandeses utilizaban para divisar los mares, pues describieron de forma detallada este objeto, señalando, ante la sorpresa de los marineros de los Países Bajos, que en Japón no existía ningún instrumento parecido<sup>89</sup>. De todos modos, las buenas relaciones que mantuvo el japonés con sus captores no fueron mucho más allá de la mera cordialidad, pues a pesar de las continuas suplicas del mercader nipón para que se le devolvieran sus enseres personales, entre los que se encontraban una catana de gran calidad, dos pesos en moneda, una reliquia y un rosario, solo

87. BORSCHBERG, 2010: 145-148.

88. Testimonio de Juan de León, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

89. Testimonio de Gerónimo (sin apellido), 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 60, N. 22.

se le entregaron los elementos religiosos, al no tener ningún valor económico, permaneciendo su espada y su dinero en manos neerlandesas.

Pero durante su estancia en la flota de la VOC, este japonés no solo se relacionó con sus captores, sino que también entabló amistad con otros reos, siendo esta especialmente intensa con el navegante apresado en Nueva España, Martín de Aguirre. Ambos personajes eran de los pocos que hablaban fluidamente castellano entre los reclusos y además se conocían de su estancia previa en Manila, fruto de la estrecha relación que mantuvo el piloto bilbaíno con la comunidad japonesa de esta ciudad<sup>90</sup>. Aguirre le contó con detalle su captura en la costa de Michoacán, así como las esperanzas que tenía de ser liberado por los hispánicos, pues, varios días antes, van Spilbergen había enviado a tres de los sangleyes apresados a Manila<sup>91</sup> con una carta en la que proponía un intercambio de reos<sup>92</sup>. Pero la fortuna no sonrió a Aguirre, puesto que los chinos nunca llegaron a entregar la misiva a la Audiencia filipina y esta, ante el desconocimiento de la situación, no valoró el canje. Martín de Aguirre no fue liberado, y acabó siendo trasladado hasta Ternate junto al resto de la flota<sup>93</sup>. Mejor suerte corrieron Juan de León, su tripulación y el resto de chinos que seguían presos, a quienes se soltó en una isla cercana y a los que no se les otorgó embarcación alguna con la que desplazarse a Manila.

Tras las noticias sobre la gran flota hispánica y la demora de las embarcaciones de Fujian, van Spilbergen comenzó a ultimar los preparativos antes de partir de Mariveles<sup>94</sup>, hasta que, finalmente, el 12 de marzo de 1616 iniciaron su viaje hacia el sur, evitando el mar de las Bisayas por recomendación de Martín de Aguirre, quien advirtió de los peligrosos bancos de arena de los alrededores de Panay. Tras unos días de navegación, llegaron a la parte más meridional del archipiélago, deteniéndose en las inmediaciones de Zamboanga, donde hicieron escala para reponer víveres. Esta región, debido a su condición de vínculo entre el mar de Joló y el de las Célebres, era una zona muy frecuentada por las naves filipinas que se dirigían a la Especiería, por lo que esperaban encontrar

90. Testimonio de Juan de León, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

91. Posiblemente estos fueran parte de la tripulación del patache procedente de Cagayán, pues es el único de los navíos asaltados por los neerlandeses cuyos integrantes no declararon ante la Audiencia filipina.

92. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 8-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

93. Testimonio de Juan de León, 13-III-1616. AGI, *Filipinas*, 37, N. 19.

94. Esto no fue impedimento para los neerlandeses para tomar una nueva embarcación cuando se presentó la posibilidad. Así pues, el 15 de marzo de 1616 asaltaron un navío pilotado por indígenas procedentes de Balayán. Su bodega estaba compuesta por cocos, cera y tortugas, siendo parte de su carga arrojada por la borda por los europeos. Testimonio de Blas Manglara, 15-III-1616. AGI, *Filipinas*, 60, N. 22.

información acerca del paso de la flota hispánica de Juan de Silva. Tras preguntar a los indígenas de la zona por ella, estos les contestaron que no habían visto tal armada, y que en las últimas semanas únicamente había cruzado aquellas aguas una pequeña lancha<sup>95</sup>. Esta situación sorprendió a los neerlandeses, pues esperaban que en aquellos momentos la escuadra de Silva se encontrara a punto de llegar a las Molucas o que al menos ya hubiera penetrado en el mar de las Célebes. Aunque, realmente, esta se encontraba a miles de kilómetros al norte de este punto, en las aguas del estrecho de Singapur, donde esperaba encontrarse con las naves enviadas por el virrey del *Estado da India* para consolidar la posición de la Monarquía en Malaca antes de emprender la campaña contra Ambón y Ternate<sup>96</sup>. Lamentablemente para los intereses hispánicos en Asia, esta empresa acabó resultando un sonoro fracaso, siendo la mayoría de sus integrantes sepultados bajo las aguas de Singapur y con ellos las esperanzas de echar a los neerlandeses de las Molucas.

### Conclusiones

Mientras Juan de León se defendía de los disparos de arcabuz que le llovían desde la armada de van Spilbergen, seguramente no se podía llegar a imaginar que el asalto que estaba viviendo estaba estrechamente vinculado con un libro escrito en los Países Bajos sobre el derecho de los mares, con la rivalidad entre distintos comerciantes neerlandeses sobre la exploración del Pacífico o con las disputas por el control de las especias de dos potencias europeas en Insulindia. Los hechos acontecidos en las aguas de Mariveles durante los primeros días de marzo de 1616 nos muestran cómo este territorio no fue ajeno al proceso conocido bajo el nombre de «primera globalización», y cómo los sucesos que tenía lugar en territorios tan diversos y alejados entre sí como los Países Bajos, la península ibérica, la India o el Pacífico americano acabaron repercutiendo en una región tan alejada de los principales centros de decisión de la Monarquía.

Esta conexión con el resto del mundo se hace palpable no solo por la presencia de la escuadra neerlandesa y las causas que le llevaron a surcar sus aguas, sino también en la multiplicidad de personas, culturas y mentalidades presentes en ellas. Esta multiculturalidad fue posible gracias al papel jugado por Manila como uno de los eslabones que permitieron la vinculación directa de la red comercial asiática con la americana a través del viaje del galeón transpacífico pero, como hemos podido percibir, este contacto entre culturas no fue exclusivo de Manila, sino que se extendió por otros contextos. A pesar

---

95. Diario de a bordo de Joris van Spilbergen, 18-III-1616. SPILBERGEN, 1906.

96. BORSCHBERG, 2004: 44-45.

del aparente aislamiento de esta región y del resto de las provincias agrícolas filipinas de los grandes movimientos de la historia global, los hechos acontecidos en Mariveles se encontraron estrechamente vinculados con algunas de sus dinámicas, mostrándonos como la «primera globalización» no fue un fenómeno exclusivamente urbano, sino que tuvo un amplio rango de influencia, insertándose incluso en regiones consideradas como «periféricas» durante años por parte de la historiografía.

Por otra parte, el viaje de Joris van Spilbergen también nos muestra cómo las diferentes piezas que conformaban la Monarquía Hispánica, a pesar de encontrarse ampliamente distanciadas unas de otras y de mostrar en ocasiones motivaciones e intereses diferenciados, e incluso en ocasiones contrapuestos, se encontraban más vinculadas de lo que pudiera parecer. De manera que podemos apreciar cómo para sus contemporáneos la lucha contra las Provincias Unidas era una problemática conjunta de toda la Monarquía, y que las acciones emprendidas en uno de los territorios tenían consecuencia para el resto. De modo que la defensa del frente asiático era crucial tanto para los intereses de la guerra en Europa como en el resto de los continentes, puesto que los beneficios obtenidos por la VOC en la India, las Molucas o en el mar de China eran reconducidos hasta las Provincias Unidas para la construcción de grandes flotas, que permitirían la consolidación y avance neerlandés por todo el globo<sup>97</sup>. Así pues, no es de extrañar que a pesar de la limitada articulación de las distintas piezas de la Monarquía<sup>98</sup>, surgieran algunas iniciativas de defensa conjunta, como la propuesta del virrey Diego Fernández de Córdoba para la construcción de una flota que patrullara el estrecho de Magallanes y las aguas de Nueva España y Perú, la cual debía servir de protección a la flota de Indias y a los galeones de Manila<sup>99</sup>, o la formación de una armada conjunta entre la Gobernación de Filipinas y el *Estado da India* para asegurar el estrecho de Malaca.

También es sumamente destacable la elevada intercomunicación que mantuvieron los diversos territorios de la Monarquía tanto entre sí como con otras

---

97. «Bien estamos rezelosos que el año que viene no dejará de volver el enemigo y con mayor armada por averle venido de Holanda una esquadra de galeones y cada día ha de yr en mayor pujança y poder, porque de los robos y pressas que ha hecho todos estos años, de que ha embiado grandes riqueças a Holanda». Carta de Valerio de Ledesma, 30-VII-1619. AGI, Filipinas, 85, N. 38.

98. MARTÍNEZ TORRES, 3/1 (2014): 2.

99. «Y el servicio de vuestra magestad no se puede escusar por agora el tener una armada de quatro galeones que anden cerca de la boca del estrecho (...) o que estos mismos galeones corriesen desde el Pirú hasta la costa de Nueva España, abrigando las naos del trato de aquel reyno y las que vienen de Filipinas». Carta del virrey Diego Fernández de Córdoba, 28-XII-1615. AGI, México, 28, N. 28.

regiones del globo. Muestra de ello es que, no importa si era en Brasil, el Callao, Panamá, Acapulco o Manila, las autoridades hispánicas siempre se encontraron informadas y prevenidas acerca de la llegada de Joris van Spilbergen y su flota, siendo un ejemplo de los ágiles y versátiles flujos de transmisión de noticias de los que gozaba la Monarquía<sup>100</sup>. Mientras que el conocimiento, en las islas exteriores del archipiélago filipino como Capul o Lubang, de los pormenores de la armada del gobernador Silva, el sistema comunicativo de hogueras observado por el capitán neerlandés a su paso por el embocadero de San Bernardino o los envíos postales desde Ilocos hasta Manila nos dan una idea de lo sólidas que pudieron resultar las comunicaciones filipinas de la época a pesar del reto que suponía interconectar entre sí a más de 7 000 islas.

La ruptura de la cotidianidad que supuso la presencia de Joris van Spilbergen en las aguas de Mariveles también nos permite apreciar algunas dinámicas del comercio interior filipino, que pueden llegar a pasar desapercibidas entre la documentación conservada sobre esta temática. A través de ella se nos muestra la importancia que tuvieron chinos y japoneses para la estructuración y organización de los mercados internos filipinos, pudiendo encontrarlos en la mayor parte de los navíos que surcaron las aguas de Mariveles durante los primeros días de marzo de 1616, y especialmente en las naves procedentes del norte de Luzón<sup>101</sup>. De modo que estos asiáticos actuaron activamente en las rutas de intercambios de mercancías que unían a las provincias filipinas con Manila, sirviendo a su vez como vínculo comunicativo entre el agro y la capital mediante la remisión de cartas y documentos, a la vez que ejercían como intermediarios, tanto para encomenderos como para la propia administración hispánica<sup>102</sup>. Por lo que esta población asiática se nos muestra, a tenor de la documentación examinada, como un elemento muy importante en la articulación del mercado interno filipino, fundamental para el mantenimiento de la Gobernación de Filipinas. A la vez que se aleja de la tradicional visión de los sangleyes como meros intermediarios de mercancías entre China y Manila o trabajadores manuales del parián, pudiéndose apreciar cómo desarrollaron un amplio abanico de actividades que fueron más allá del ámbito capitalino. Tampoco hay que desdeñar el papel jugado en este mercado interior por los propios indígenas, quienes no solo producían la mayor parte de los productos

---

100. Sobre la fluidez y dispersión de la llegada de noticias de América a Europa ver: PIEPER, 2004: 21-35.

101. También podemos encontrar comerciantes chinos en otras regiones de las islas como las Bisayas, desplegando una intensa actividad en Cebú. ANGO, 38/2 (2010): 157.

102. Sobre la actividad de los sangleyes en el comercio interno filipino ver: IACCARINO, 20 (2020): 222-225.

que se comercializaban en él, sino que también, como hemos podido apreciar, ejercían de marineros e intermediarios en diferentes embarcaciones.

De este modo, las aguas de Mariveles se nos muestran como un punto de encuentro entre realidades, entre un mundo rural filipino y uno urbano mani-leño, así como entre unos intereses internacionales, encarnados por Joris van Spilbergen y su escuadra, y otros regionales, personificados en Juan de León y el resto de los mercaderes atrapados en medio de una disputa originada en los lejanos Países Bajos.

### Referencias documentales

Archivo General de Indias (AGI)

Biblioteca Nacional de España (BNE)

SPILBERGEN, Joris van, *The East and West Indian Mirror, being an account of Joris Van Spilbergen's voyage round the world (1614-1617)*, Londres, Bedford Press, 1906.

### Referencias Bibliográficas

ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «The Philippine Islands: a vital crossroad during the first globalization period», *Culture & History Digital Journal*, 3/1 (2014): 1-15. <https://doi.org/10.3989/chdj.2014.004>

ANDRADE, Tonio, «A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord: Toward a Global Microhistory», *Journal of World History*, 21/4 (2011): 573-592. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/41060851> [consultado el 9 de mayo de 2022].

ANGO, Junald Dawa, «The Cebu-Acapulco Galleon Trade», *Philippine Quarterly of Culture & Society*, 38/2 (2010): 147-173. <https://www.jstor.org/stable/29792703> [consultado el 9 de septiembre de 2022].

BLAIR, Emma H. y ROBERTSON, James A, *The Philippine Islands, 1493-1898*, Cleveland, A.H. Clarck Co., 1903-1909.

BONIALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784. La centralidad de lo marginal*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2012.

BORSCHBERG, Peter, «Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-operation: The Armada of Philippine Governor Juan de Silva in the Straits of Singapore, 1616» en Peter Borschberg (ed.), *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16<sup>th</sup> to 18<sup>th</sup> Century)*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2004: 35-62.

BORSCHBERG, Peter, *The Singapore and Melaka Straits. Violence, Security and Diplomacy in the 17<sup>th</sup> Century*, Singapur, Nuss Press, 2010.

BOXER, Charles Ralph, *O Império marítimo português, 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 2001.

- BRADLEY, Peter T., *The Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*, Morrisville, Lulu, 2009.
- CALVO, Thomas, *Espadas y plumas en la monarquía hispana. Alonso de Contreras y otras vidas de soldados (1600-1650)*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2019.
- CHANNING EBERHARD, Carmen y SERRANO DEL POZO, Joaquín, «Liberar América de la España tiránica: ¿Imaginario o proyecto? Expediciones de la república holandesa a Chile (1599-1642)», *Historia* 396, 10/2 (2020): 85-114. Disponible en: <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/446/188> [Consultado el 2 de febrero de 2022].
- CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII siècles). Introduction, Methodologique et Indicces d'activité*, París, S.E.V.P.E.N, 1960.
- CHEN CHEN, Fang, 華人與呂宋貿易 (1657-1687): 史料分析與譯註, Xinzhu, Guoli Qinghua daxue chubanshe, 2012.
- FRADERA, Josep María, «La formación de una colonia. Objetivos metropolitanos y transacciones locales», en María Dolores Elizalde, Josep María Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico*, Madrid, CSIC, 2001: 83-103.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J., «El arte de la prudencia. La Tregua en la Europa de los Pacificadores», en Bernardo J. García, Manuel Herrero y Alain Hugon (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2012: 11-48.
- GELDEREN, Martin van, ««Mare Liberum». Hugo Grocio entre la defensa del colonialismo y los derechos de «otros»», *Pedralbes: Revista d'Història*, 29 (2009) 195-212. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4120361.pdf> [Consultado el 3 de febrero de 2022].
- GHOBRIAL, John-Paul, «The Secret Live of Elias of Babylon and the Uses of Global Microhistory», *Past & Present*, 222/1 (2014): 51-93. <https://doi.org/10.1093/pastj/gtt024>
- GIL, Juan, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, Lisboa, CCCM, 2011.
- HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, «Flujos comerciales interconectados: el mercado asiático y el americano durante la segunda mitad del siglo XVII», *Historia Mexicana*, 66/2 (2016): 495-553. <https://doi.org/10.24201/hm.v66i2.3340>
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «Las Indias y la Tregua de los Doce Años», en Bernardo J. García (ed.), *Tiempo de paces. La pax hispánica y la Tregua de los Doce Años*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes (2009): 193-229.
- IACCARINO, Ubaldo, «El comercio chino en torno a Filipinas: Redes interregionales y conexiones transnacionales al final de la época Ming (siglos XVI-XVII)», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20 (2020): 217-238. Disponible en: <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/503/709> [Consultado el 3 de febrero de 2022].
- ISRAEL, Jonathan, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989.

- ISRAEL, Jonathan, *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, Londres, The Hambledon Press, 1990.
- LAARHOVEN, Ruurdje y PINO WITTERMANS, Elizabeth, «Blockage to Trade: Early Dutch Relations with Manila, 1600-1750», *Philippine Studies*, 33/4 (1985): 485-504.
- LACH, Donald Frederick y KLEY, Edwin J. van, *Asia in the making of Europe*, vol. III, Chicago, The University of Chicago Press, 1993.
- LEVI, Giovanni, «Microhistoria e Historia Global», *Historia Crítica*, 69 (2018): 21-35. <https://doi.org/10.7440/histcrit69.2018.02>
- LÓPEZ MARTÍN, Iñaki, «La batalla de Gibraltar y sus efectos en la Tregua de los Doce Años en el Mediterráneo», en Bernardo J. García, Manuel Herrero y Alain Hugon (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2012: 201-230.
- MARTÍNEZ TORRES, José Antonio, ««There is but one world»: Globalisation and connections in the overseas territories of the Spanish Habsburgs (1581-1640)», *Culture & History Digital Journal*, 3/1 (2014): 1-15. <https://doi.org/10.3989/chdj.2014.005>
- MARTÍNEZ TORRES, José Antonio, ««Gobernar el Mundo». La polémica *Mare Liberum versus Mare Clausum* en las Indias Orientales (1603-1625)», *Anuario de Estudios Americanos*, 74/1 (2017): 71-96. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2017.1.03>
- MORENO JERIA, Rodrigo, «El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 70/2 (2013): 419-439. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2013.2.02>
- MOSTERT, Tristan, «Scramble for spices. Makassar 's role in European and Asian Competition in the Eastern Archipelago up to 1616», en Adam Clulow y Tristan Mostert (eds.), *The Dutch and English East India Companies. Diplomacy, Trade and Violence in Early Modern Asia*, Ámsterdam, Amsterdam University Press, 2018: 25-54.
- MURTEIRA, André, «El impacto de la Tregua de los Doce Años en los dominios Ultramarinos Portugueses», en Bernardo J. García, Manuel Herrero y Alain Hugon (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2012: 275-293.
- MURTEIRA, André, «Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20 (2020): 239-252. Disponible en: <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/504/710> [Consultado el 3 de febrero de 2022].
- OLLÉ, Manel, «La invención de China: Mitos y escenarios de la imagen ibérica de China en el siglo XVI», *Revista española del Pacífico*, 8 (1998): 541-568.
- ONNEKINK, David y ROMMELSE, Gijs, *The Dutch in the Early Modern World. A History of a Global Power*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019.

- PARTHEIUS, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*, Ámsterdam, Amsterdam University Press 2010.
- PIEPER, Renate, «Communication Networks of the Habsburg Empire, 1493-1598», en Markus A. Denzel (Ed.), *From Commercial Communication to Commercial Integration. Middle Ages to 19<sup>th</sup> Century*, Leipzig, Franz Steiner Verlag Stuttgart, 2004: 21-35.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, Ciudad de México, UNAM, 2014.
- PONS, Anaclet y SERNA, Justo, *Cómo se escribe microhistoria: ensayo sobre Carlo Ginzburg*, Valencia, Universitat de València, 2000.
- REID, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Michigan, Yale University, 1993.
- SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald, «Apuntes para la presencia «holandesa» en la Nueva España: una perspectiva mexicano-filipina, 1600-1650», en Laura Pérez y Arjen van der Sluis (Coords.), *Memorias e historias compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos, siglos XVI-XX*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, 2009: 149-175.
- THIERS, Leni, «Las islas del Atlántico y la costa africana oeste. La primera escala de los corsarios holandeses en el camino al Pacífico (1598-1625)», en Francisco Morales Padrón (Coord.), *XVII coloquio de historia canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Casa Canaria, 2008: 1764-1779.
- TREMML-WERNER, Birgit, «The Global and the Local: Problematic Dynamics of the Triangular Trade in Early Modern Manila», *Journal of World History*, 23/3, (2012): 555-586. <https://doi.org/10.1353/jwh.2012.0095>
- VALPUESTA VILLA, Íñigo, «El papel de las islas Molucas durante el reinado de Felipe III: Evolución y configuración de un escenario bélico en el sudeste asiático», *Cuadernos de Historia Moderna*, 46/1 (2021): 31-52. <https://doi.org/10.5209/chmo.71685>
- VRIES, Jan de «Playing with the Scales: The Global and the Micro, the Macro and the Nano», *Past & Present*, 242/14 (2019): 23-36. <https://doi.org/10.1093/pastj/gtz043>