

LAS ISLAS DEL ATLÁNTICO Y LA COSTA AFRICANA OESTE. LA PRIMERA ESCALA DE LOS CORSARIOS HOLANDESES DE CAMINO AL PACÍFICO (1598-1625)

Leni Thiers

El 4 de junio de 1623, L'Hermite, corsario holandés, secuestró enfrente de la costa ibérica a unos barcos portugueses que regresaron de Pernambuco. El 5 de julio ofreció su amistad a los colonos de Santo Antão y negoció la compra de víveres. Es una contradicción, que se repite durante muchos viajes de corsarios. Se comportan como corsarios un día, y otro día salen al encuentro como comerciantes pacíficos. En ese artículo mostramos la contradicción en el comportamiento de los corsarios en cuatro viajes de flotas holandesas de camino al Pacífico en el período 1598-1625. Las dos primeras expediciones levaron ancla en 1598; una flota bajo las órdenes de Jacques Mahu y la otra bajo Olivier Van Noort. La tercera flota salió en 1614 con el almirante Joris Van Spilbergen. El último viaje, en 1623, fue dirigido por L'Hermite.

Esos cuatro viajes tenían el destino, la costa pacífica de América, en común, lo cual les distinguía de los viajes de sus contemporáneos. En todo el período del siglo XVI y XVII únicamente diez flotas de naciones hostiles penetraron en el Mar del Sur, vía el Estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos; cuatro expediciones inglesas y seis holandesas. En ese artículo se habla de cuatro viajes holandeses. No tratamos el viaje de Lemaire en 1614 porque tenía objetivos pacíficos y viajaba sin carta de corso. Tampoco se incluye la expedición de Brouwer en 1642. Él fundó una colonia en Valdivia, la cual los holandeses debían dejar de nuevo después de unos meses. Como en ese momento los holandeses tenían ya su propia colonia en Pernambuco, la importancia de la costa africana para el aprovisionamiento se había reducido mucho y por lo tanto no lo tratamos en este artículo.

La importancia de esos cuatro viajes para la historia en general se concentra en dos puntos principales. Aporta nuevas informaciones al estudio de la historia del corso, porque los viajes tienen fuentes extensas y diversas. Por ser expediciones tan grandes y tan apelantes a la imaginación, los tripulantes publicaron sus aventuras en crónicas. Estas tenían una reedición en el siglo XX por la Linschoten-vereniging, una organización holandesa que estudia la historia de los viajes de exploración. El punto de vista español está bien representado en el AGI, donde se conservan cartas del virrey sobre los acontecimientos, testimonios de españoles capturados por los corsarios y declaraciones de los corsarios presos. Estas fuentes exponen y profundizan nuestro conocimiento de los corsarios holandeses.

Como segundo punto de interés destacamos que los cuatro viajes dan buenas posibilidades de comparación. A pesar de que las circunstancias no diferenciaron mucho -siempre tomando la misma ruta, encontrando la misma gente, pasando por el mismo territorio hostil- cada viaje fue organizado por otras personas o agrupaciones y tenía objetivos un poco diferentes. Siempre habían pasado diez o quince años entre los diferentes viajes y por lo tanto la situación política entre España y los Países Bajos, y la organización interna en Holanda

habían evolucionado también. Esos viajes demuestran cómo la política holandesa evolucionó y cómo la función del corso en la guerra con España cambió durante esos 30 años.

Para concluir, debemos constatar la importancia de la historia de las islas del Atlántico y la costa africana oeste para nuestro entendimiento de esos viajes. Las escalas que los corsarios hacían en esas costas determinaban en gran parte el éxito o fracaso del viaje. Sin buenos abastecimientos, la flota llegaría debilitada al Pacífico, lo cual perjudicaba sus posibilidades en Perú y Nueva España.

LAS PRIMERAS FLOTAS: JACQUES MAHU CON SIMON DE CORDES Y OLIVIER VAN NOORT (1598-1601)

En 1598, dos flotas levaron ancla en Holanda rumbo al Perú. Ambas flotas fueron organizadas por particulares, con el mismo objetivo: corso y comercio. En la carta de corso de Van Noort está escrito que iban a “hazer sus tratos y comercio”, pero si “los españoles y portugueses se oponen y los estorban la navegación y el comercio”, debían “resistir, hacer la guerra, ofender y dañar”.¹ El encargo de Olivier Van Noort habla primeramente del comercio. Pero la carta autoriza también el corso, porque saben que los españoles no toleraban a comerciantes holandeses en sus colonias. No tenemos la carta de corso de Mahu, pero las fuentes dicen que ambas flotas llevaban el mismo tipo de carta. Por eso asumimos que también esa expedición tenía autorización al corso. Los actos hostiles que ambos exponían durante su viaje prueban la existencia de esas cartas. Durante todo el viaje las flotas se dedicarían al comercio un día, y al corso otro día, conforme su encargo.

Mahu salió primero con su flota de cinco barcos. Enfrente de la costa africana persiguió a unos barcos con el intento de secuestrarlos. Resultaban ser barcos ingleses, y por lo tanto aliados de Holanda. Después de ese intento fallido, hacía escala en Cabo Verde, donde quería aprovisionarse. Como los portugueses no creían en sus buenas intenciones, habían huido y se negaron al comercio. Mahu conquistó el puerto de São Thiago y unos barcos en la rada. Esa victoria no le servía, porque el escorbuto reinaba entre la tripulación y necesitaba fruta fresca. Con la conquista no obtenía agua ni fruta y la cantidad de enfermos aumentaba. Los portugueses no podían ahuyentarles, pero el hambre y la sed sí podían. Los holandeses ofrecían pagar el trigo que habían robado si los colonos les mostraban una fuente de agua. Pero los portugueses seguían negándose a cualquier negocio. El almirante Mahu se enfermó y murió, y los demás holandeses dejaron las islas de Cabo Verde después de una estancia de casi un mes.

Sin nuevas provisiones no podían continuar su viaje rumbo oeste y siguieron la costa africana en busca de agua y fruta. En Guinea podían negociar con los negros sin intervención de los portugueses y obtenían fruta para curar a los enfermos de escorbuto. Pero el clima poco saludable causó muchas enfermedades tropicales, de modo que pronto se hicieron a la mar. Su próxima escala era la Isla de Annabón, donde otra vez intentaron el negocio con los portugueses, de nuevo sin éxito. La sospecha de los colonos se explica fácilmente con la llegada de cinco naves bien armadas. Robaron todo lo que hallaron, excepto cuando venían con hambre. Después de tantos meses -de septiembre hasta principios de enero- buscando víveres y agua en esa zona sin ningún éxito, de Cordes, el nuevo almirante, decidió cruzar el océano. Durante la travesía muchos más murieron por falta de comida.

La flota llegó al Estrecho de Magallanes en el invierno y tenía que invernar cerca de la boca del estrecho. Con sus pocas reservas fallecían otros marinos, mientras que los demás

sobrevivían comiendo pingüinos. Por fin llegó el verano y los cinco barcos se prepararon para la travesía del estrecho. Un barco tenía problemas y decidió volver a Holanda por el Atlántico. Fue el único que sobrevivió al viaje. Los otros cuatro llegaron al Pacífico donde se perdieron. El *Vliegende Hert*, o *Ciervo Volante*, de Dirck Gerritsz, con su tripulación muerta de hambre, se entregó a los españoles en Valparaíso. El *Trouw*, o *Fidelidad*, asaltó a los españoles en Chiloé con ayuda de los indios, se perdió y huyó rumbo a Asia. Los dos barcos restantes habían tomado puerto en territorio de indios. Ellos les consideraban como españoles y mataron a los capitanes. El resto de la tripulación intentó negociar con los españoles en la isla de Santa María. Fracasado también ese intento, decidieron atravesar el Pacífico. De los tres barcos en el Pacífico solamente dos llegarían a Asia, donde fueron confiscados respectivamente por portugueses y japoneses.

El viaje fue un gran fracaso. Solamente un barco volvió a Holanda, pero sin ganancia alguna. Uno fue rendido en Perú, dos en Asia y el quinto se hundió en el Pacífico. Este resultado decepcionante se debe a una mala preparación, combinada con mala suerte.

Los iniciadores de la expedición eran dos comerciantes. Con ayuda financiera del Estado y otros inversores, organizaron el viaje. Los barcos llevaban mucha mercancía y pocos víveres, porque pensaban poder negociar en el camino. La flota dependía demasiado de los aprovisionamientos durante el camino. No llevaban agua ni comida suficiente para el viaje. Cuando los intentos de comercio en el Atlántico fallaron, los tripulantes perdieron sus fuerzas por falta de comida y agua fresca. Cuando por fin unos alcanzaron Chile, los tripulantes estaban tan debilitados que no podían hacer ninguna presa, ni siquiera lograron hacer el viaje de vuelta a Holanda.

Junto a la falta de víveres también la inexperiencia de los capitanes y almirantes aportaba al fracaso. Todos eran buenos marinos y comerciantes, pero no tenían práctica en la guerra. Los inversores, iniciadores y marinos sabían cómo comerciar, pero cuando uno viaja a una zona tan hostil, como era la América Española para los barcos holandeses, uno debe saber cómo luchar y en eso fallaron todos. Además, muchos comandantes murieron y dejaron a una tripulación en confusión, como Mahu y dos capitanes, que fallecieron en la lucha con los indios de Chile.

Van Noort organizó su viaje mejor y llevaba comida para tres años. Pero también en su flota hacía falta la fruta fresca. Cuando llegó a África, el escorbuto hacía ya más y más víctimas. Hizo dos escalas en África, en la Isla del Príncipe y Cabo López González. Desembarcó en el Príncipe con una bandera de paz, pero no sabía que otra flota holandesa, organizada por De Moucheron, acababa de asaltar la isla. Los portugueses mataron a los enviados y Van Noort tenía que continuar su viaje sin haberse aprovisionado. En Cabo López González la bienvenida fue más efusiva, pero los problemas de abastecimiento no se solucionaron. Decidió atravesar el océano para probar fortuna en Brasil. Llegó a Buenos Aires, donde sus negociaciones generarían unas 50 naranjas. El gobernador le daba largas, esperando refuerzos. Van Noort se contentó con lo poco que había logrado y dejó el puerto. Como sus preparaciones habían sido mejores que las de Mahu y De Cordes, no murieron tantos marinos por falta de comida. La flota perdió una nave a causa de una vía de agua y siguieron el viaje con los tres barcos restantes.

También esa flota llegó al estrecho ya en invierno. Contrario a la decisión del almirante De Cordes, no se quedó a invernar en esa altitud meridional, pero tomó rumbo al norte y llegó donde los portugueses en Brasil. Ellos se negaron a comerciar con los holandeses, y los

corsarios pasaron el invierno en Puerto Deseado, donde no vivían colonos. En verano pasaron por el estrecho. Llegado al Pacífico, Olivier Van Noort perdió de vista al *Hendrik Frederick*. Siguió su viaje con las dos naves restantes haciendo escala en la isla de La Moche. El almirante mostró claramente sus intenciones bélicas, secuestrando al barco *Bon Iesus*. Otros barcos españoles corrieron la misma suerte, pero los holandeses no hacían ninguna presa de gran valor. Asaltaron también Valparaíso sin hacer un gran botín. Siguieron el viaje rumbo al norte. Enfrente de la actual costa ecuatoriana iniciaron la travesía del Pacífico. En Asia, Van Noort se dirigió directamente a Manila, con la esperanza de hacer buenas presas en el puerto principal de los españoles. Ganó la batalla de Manila, pero no obtuvo un buen botín y perdió uno de sus barcos. Volvió a Holanda por Cabo de Buena Esperanza.

Mientras tanto, el *Hendrik Frederick* había seguido la costa pacífica de América hasta la costa mexicana. No se sabe dónde inició su travesía del océano, porque no se conserva una crónica de ese viaje. Las fuentes en el AGI nos cuentan de un intento fracasado de secuestro de un barco en vista de Arica, de la escala en Guayaquil y del secuestro de un barco en el Golfo de Panamá. Tenían la intención de interceptar la nave de Manila con la plata mexicana, pero no se conserva ningún relato de tal acontecimiento. Tampoco el *Hendrik Frederick* logró capturar un buen botín en la costa del Perú y de Nueva España. Cruzó el océano y llegó a la costa de Ternate, donde el barco fue vendido al sultán local. Era el único barco que llevaría algunas ganancias a Holanda, con la venta de su nave.

La influencia de Olivier Van Noort en ese viaje determinaba la expedición. Era el iniciador, el principal organizador y el almirante de la flota. Mientras que Mahu y De Cordes fueron contratados por los dos iniciadores del viaje, Van Noort siguió el desarrollo desde el inicio hasta la conclusión. Por lo tanto es muy importante saber quién era Olivier Van Noort y él era, en pocas palabras, un corsario. Todos sus viajes anteriores y posteriores tenían un carácter bélico. Para él, lo más importante en ese viaje era tomar presas valiosas, como lo habían hecho sus héroes y grandes ejemplos, los corsarios ingleses. Esa postura influyó de modo decisivo en los otros participantes. Ninguno de sus barcos se mostró pacífico en la costa americana. Ninguno intentó negociar para obtener víveres. A diferencia de la postura de los barcos de la otra flota, donde únicamente el *Trouw* actuó de manera hostil.

Los actos bélicos en el Pacífico contrastan con la postura de Olivier Van Noort en el Atlántico. No apresó a ningún barco y no asaltó a los portugueses, salvo a los de la Isla del Príncipe, pero esos colonos habían matado ya a sus enviados. Van Noort quería ahorrar fuerzas para la lucha en el Pacífico donde la plata era transportada.

Las dos flotas de 1598 tenían intenciones semejantes; una mezcla de corso y comercio. Ambas llevaban mercancías y plata en sus barcos para comerciar. No eran corsarios puros, sino marinos quienes hacían lo que les producía mejores beneficios: corso o comercio. En los actos no se ve reflejada la gran importancia del comercio. Esa importancia solo se muestra en las preparaciones; la carta de corso enfatiza el comercio y los barcos llevaban mercancías y plata para el comercio. Los grandes logros mercantiles esperaban hacerlos en Asia, y cada flota llegó allí con grandes pérdidas, de naves y hombres. Ya no tenían fuerza para negociaciones. El peso del comercio se explica por el período de exploración que vivían los holandeses. El primer viaje holandés a Asia se hizo en 1595. El viaje fue la señal de que ese camino era posible, pero aún no era seguro que fuera el mejor para llegar a Asia. Los comerciantes holandeses seguían invirtiendo en viajes de exploración para buscar una ruta marítima pasando al norte de Europa y Rusia. En esas circunstancias se sitúan los viajes de 1598. Los comerciantes buscaron rutas para llegar a Asia y una de las posibilidades era la ruta

por América. Ese camino tenía la ventaja de que pasaban por territorio español, donde se acumulaba la plata y por lo tanto era posible hacer buenas presas en ese mar.

Los resultados tan diferentes entre los viajes del mismo período y con el mismo objetivo -Van Noort haciendo presas en el Pacífico, la flota de Simon de Cordes agotando sus fuerzas en el Atlántico- se debe a dos factores. La inexperiencia militar de los capitanes y almirante y la falta de comida en los barcos de la flota de Mahu. Olivier Van Noort y sus capitanes eran corsarios expertos y llevaban comida para tres años. A pesar de que también a ellos les faltaban las naranjas y otra fruta fresca, no murieron de hambre. Los hombres de Simon de Cordes llegaron al Pacífico debilitados por la falta de comida, mientras que Van Noort logró alimentar a su gente. Por lo tanto, la flota de Van Noort tenía fuerza para luchar con los españoles, mientras que la otra flota solo pensaba en obtener comida. Únicamente el barco *Fidelidad* hacía la guerra en Chiloé, después de haber obtenido víveres de los indios.

Ambas flotas vivían las mismas experiencias en el Atlántico. Intentaban negociar en las colonias portuguesas, pero ellos se negaron a negociar con los holandeses. Cuando Mahu llegó a Cabo Verde, los colonos habían dejado su puerto, por miedo a los corsarios. Saqueó el puerto y los barcos anclados, pero eso no le aportó comida. Prueba que la victoria en las islas del Atlántico no les ayudaría para obtener bastantes víveres. Necesitaban la ayuda de los habitantes para encontrar las buenas fuentes de agua y la fruta. La escala en la isla de Annabón tendría el mismo resultado. Los portugueses no habían huido, pero seguían negándose al comercio con los intrusos.

Van Noort hacía escala en la Isla del Príncipe, la cual De Moucheron acababa de asaltar con una flota suya. El recibimiento de Van Noort, quien envió enviados de paz al puerto, no fue nada efusivo. Su próxima escala en territorio americano era el puerto español de Buenos Aires. El intento de negocio pacífico fue otra vez negado.

Ambos almirantes tendrían más éxito en sus negocios con los negros de la costa africana. Mahu en Guinea y Van Noort en Cabo López González lograban comprar víveres.

No había muchas diferencias entre los acontecimientos de las dos flotas en el Atlántico. Parece que la flota de Mahu tenía más ánimo para la guerra en ese momento, con su persecución de los barcos en la costa europea y la conquista de São Thiago. Puede también que Van Noort simplemente no había encontrado ningún barco a secuestrar en su viaje, y no encontró un puerto abandonado como el de São Thiago. Posiblemente, Van Noort podía juzgar mejor lo que pasaría con su flota si la llevaba a la guerra ya en el Atlántico. La pérdida de soldados y de tiempo haría el viaje en el Pacífico mucho más difícil. Por eso, cuando sus enviados fueron asesinados en el Príncipe, no se lanzó en una lucha de venganza, pero siguió su viaje a la costa africana donde negociaría en paz con los negros.

Las escalas en la costa africana y la postura de los colonos portugueses dañaban de manera insoluble el viaje de Mahu y De Cordes. Como su flota no llevaba comida ni agua suficiente para la tripulación, dependían por completo de la buena voluntad de los moradores de la costa africana. Su negación de proporcionar a los holandeses los víveres indispensables perjudicó todo el viaje. Los corsarios llegaron al Pacífico ya exhaustos. Ya no tenían fuerza para luchar contra los españoles.

También el viaje de Olivier Van Noort padecía el rechazo de los portugueses en África y Buenos Aires. En la Isla del Príncipe murieron soldados luchando contra los colonos y durante todo el viaje la falta de vitaminas causaba enfermedades como el escorbuto.

Con su búsqueda de comida en el Atlántico se demoraron unos meses en esa zona. Llegarían con un gran retraso al estrecho y no podían atravesarlo porque era ya invierno. Las provisiones precarias disminuyeron aún más, mientras que el viaje tomaba más tiempo. Además surgieron problemas por las enfermedades tropicales. Un buen ancladero para el aprovisionamiento cambiaría el destino del viaje.

EL VIAJE DE JORIS VAN SPILBERGEN (1614-1616)

Debemos esperar hasta 1614 para nuevos viajes al Pacífico. En ese año salieron dos flotas: una pacífica, organizada por el comerciante Isaak Lemaire; y una flota de guerra, enviada por el VOC, la compañía de comercio holandesa, y bajo el mando de Joris Van Spilbergen. Trataremos esta segunda flota de forma detallada a lo largo de este artículo.

El curso corresponde al espíritu de la época, donde la enemistad entre los holandeses y españoles seguía con todo fervor, a pesar de la Tregua de los Doce Años. Con la tregua de 1609, las hostilidades tanto en Europa como en las colonias debían cesar. Pronto las dos naciones se dieron cuenta de que era imposible mantener una tregua en Asia y América, y en 1614 las primeras cartas de corso para Asia fueron concedidas por el príncipe Mauricio, mientras que la paz en Europa seguía en pie. El encargo de Van Spilbergen se sitúa en la reiniciación de la hostilidades en los territorios coloniales. En todo el período intermedio (1598 a 1614) no hubo viajes a Perú. Un viaje a la costa pacífica de los virreinos americanos no podía ser pacífico, y con la tregua ya no tenían autorización para la guerra. Además, desde la fundación del VOC en 1602, el Estrecho de Magallanes y la costa pacífica de América eran parte del monopolio de la compañía de comercio. Como el monopolio también contaba con el itinerario por Cabo de Buena Esperanza, la junta directiva no se interesaba en el viaje difícil y sin éxito garantizado vía Patagonia. Se conocía mucho mejor el camino a Asia pasando por África y esas flotas volvieron con ganancias, mientras que las de Mahu y Van Noort habían sufrido grandes pérdidas.

En 1614, con la reiniciación oficial de la guerra en las colonias, la junta directiva de la compañía se enteró de que Lemaire, ex-miembro de la misma junta, planeaba un viaje al Pacífico. Como no podía penetrar el territorio del monopolio del VOC, sus barcos debían buscar otro camino, más al sur del Estrecho de Magallanes y su flota descubrió Cabo de Hornos. El propósito de Lemaire infundió miedo a la junta, porque temía perder su monopolio lucrativo, y de un día a otro organizaron también ellos un viaje al Pacífico, pasando por América. Esa flota salió en el mismo año que la de Lemaire.

Como debían tomar esa ruta, mucho más peligrosa que la otra, querían sacar todo el provecho posible. Conocían las historias de los corsarios ingleses y decidieron conquistar la plata del Mar del Sur. La flota tendría claras intenciones de corso, secuestro de barcos y saqueo de ciudades. Aunque no tenemos la carta de corso de Joris Van Spilbergen, podemos asumir con gran certeza que el almirante llevaba una carta que le autorizaba todos los actos de guerra.

El punto principal de la estrategia general del VOC se concentraba en Asia. Con la reiniciación de las hostilidades, necesitaban tropas en sus colonias asiáticas. Van Spilbergen

debía viajar a las Molucas para poner su flota y soldados bajo el mando del gobernador holandés. Camino a Asia tenía la tarea de conquistar todo el botín que podía, haciendo presas y asaltando los puertos. El asalto en América ayudaría también a la guerra en Asia, porque bajaría el número de tropas que los colonos en América podían enviar a Asia. Además, si la plata no llegaba a España, el rey se quedaría sin dinero para la guerra. El VOC esperaba matar dos pájaros de un tiro: conquistar un gran botín de plata y reforzar sus tropas en Asia. Las intenciones de esa nueva expedición ponían énfasis en la guerra, sin ningún interés por el comercio -excepto en Asia, si así se lo ordenaba el gobernador de las Molucas-. Mientras que Mahu y Van Noort llevaban un encargo mixto, de corso y comercio, Van Spilbergen mandaba una flota de guerra.

A pesar del encargo bélico, no se ve nada de ese propósito en el Atlántico. Como sus antecesores, lo único que le interesaba en África y Brasil era obtener víveres y agua. Antes de hacer la travesía del Océano Atlántico, intentó hacer escala en las islas de Cabo Verde, pero no encontró un buen ancladero. Siguió el viaje rumbo a la costa africana, pero como un chubasco fuerte le proveyó de agua potable, decidió ir a Brasil sin intentar otra escala en África. Los portugueses habían sido advertidos de la venida de una flota de guerra y les trataron como enemigos, atrapando unos marinos holandeses. Joris Van Spilbergen dejó sus planes de venganza, porque llegaron dos fragatas y no quería luchar en el Atlántico. Siguió el viaje al sur, sin nuevas provisiones. Sin muchas dificultades tomó el estrecho ya en otoño. Perdió uno de sus seis barcos por amotinamiento, pero los otros cinco llegaron en el Pacífico en mayo.

Los indios de Chile ya se habían acostumbrado a los corsarios europeos, quienes podían ayudarles en la lucha contra los españoles. En la isla de La Mocha, donde mandaban los indios, Joris Van Spilbergen recibió muchos víveres. También su escala en la isla de Santa María resultó tener éxito, ahuyentando a los españoles y tomando más alimento. La flota zarpaba de la costa de Chile y Perú hasta llegar enfrente del puerto de Callao. En el camino asaltó los puertos grandes donde esperaba encontrar las naves de plata y tomó presos a unos barcos mercantes. Esos actos no les aportaban muchas riquezas. No encontraban plata y los barcos presos resultaban ser pequeños barcos sin cosas valiosas a bordo. Los españoles sabían que los corsarios venían y llevaban la orden de echar sus riquezas al agua antes de ser capturados. Lo único valioso que supo de los presos era que la armada del Mar del Sur le esperaba.

Esa noticia atrajo al almirante, porque su encargo también le decía que debía debilitar el poder naval de los españoles para evitar que mandaran tropas a Asia. En la costa peruana es muy difícil encontrar una flota, por los vientos y corrientes. Por lo tanto, si Joris Van Spilbergen se proponía no ser hallado, la armada nunca podría encontrarlo. Pero Van Spilbergen salió en busca de la flota española y con sus cinco barcos derrotó a las ocho naves españolas en la batalla de Cañete, cerca de Callao. La Armada fue vencida y la flota holandesa dominaba el Mar del Sur. A pesar de esa preponderancia no podía hacer efectivo su triunfo. El asalto a Callao fracasó, en los otros puertos solamente obtenía víveres y los barcos mercantes ya no salían al mar, por miedo a los corsarios. Su última escala era Acapulco, con la esperanza de encontrar la nave de Manila en ese puerto o en ruta al puerto, pero otra vez los holandeses no tenían esa suerte.

Después de la travesía del océano, Joris Van Spilbergen se dirigió a Manila, haciendo presos a todos los que hallaba en su camino. En Manila se enteró de que una gran flota navegaba a las Molucas para asaltarlas. Sin demorar más, los corsarios tomaron rumbo a la

colonia holandesa para ayudarla. El gobernador recibió los refuerzos con los brazos abiertos y los repartía por toda Asia. Van Spilbergen volvió a Holanda por vía de África con dos barcos y mercancías asiáticas.

El recibimiento en los Países Bajos no fue nada efusivo. A pesar de su triunfo en Cañete, no había apresado riquezas. La preparación de la flota había exigido una fortuna, y el almirante volvió con nada, excepto unas mercancías asiáticas.

Los colonos de los virreinos del Perú y de Nueva España sentirían durante largo tiempo las consecuencias de la dominación en mar de los corsarios. La economía colonial dependía del transporte por mar y había cesado durante casi un año. Los daños económicos eran enormes y tenían que reforzar la armada después de su derrota.

El viaje de Joris Van Spilbergen no llevó los beneficios esperados, y el VOC abandonó la ruta por Patagonia a pesar de que Lemaire había descubierto un camino más fácil, pasando por el Estrecho de Lemaire y Cabo de Hornos. La expedición de 1614 había sido un experimento para saber si era beneficioso reemprender los viajes por Patagonia. No resultó ser nada beneficioso para los holandeses, únicamente muy dañino para los españoles, pero eso no le importaba tanto a una compañía de comercio como el VOC.

La flota de Joris Van Spilbergen no hizo escala en África ni en las islas del Atlántico. Su crónica dice que querían anclar en las islas de Cabo Verde, las cuales se conocían bien de viajes anteriores y donde también Mahu había tomado puerto. Pero no encontró un buen puerto y siguió el viaje a la costa africana. Puede que pensara en los problemas de Mahu en ese puerto, mientras que tanto Mahu como Van Noort habían tenido éxito en sus escalas en la costa africana. La lluvia proveía a la flota de todo el agua potable necesaria y el ancladero en África ya no era necesario. Demuestra que su flota solo demoraba en la costa africana porque buscaba agua potable. No le interesaba el Atlántico, excepto para sus provisiones. Eso se ve también en la escala brasileña. A pesar del trato hostil de los portugueses, Van Spilbergen no quiso arriesgar su flota y hombres en una lucha en el Atlántico, porque su encargo se concentraba en el Pacífico.

Para esa flota, el Atlántico no tenía mucha importancia. Pero demuestra la influencia de la estancia en esas costas. Si uno no demora mucho, su viaje es más corto y más fácil. Para ganar tiempo, tiene que llevar provisiones para todo el viaje, y Van Spilbergen tenía esos víveres. La suerte le ayudó, trayéndole agua en el momento necesario. Podía seguir su viaje, sin tomar puerto en África.

LA FLOTA DE NASSAU, CON EL ALMIRANTE JACQUE L'HERMITE (1623-1625)

La llamada flota de Nassau, bajo el mando de L'Hermite, fue la más grande que navegó en el Mar del Sur. Tampoco la Armada del Mar del Sur alcanzaría nunca ese número de naves. Los holandeses salieron de Holanda en 1623, con claras intenciones bélicas. La Tregua de los Doce Años se había terminado en 1621. En ambas naciones el partido de guerra había ganado al partido de la paz y nadie quería una prolongación de la Tregua. En 1623, España y los Países Bajos del Norte estaban de nuevo en plena guerra.

La idea para esa nueva expedición venía del príncipe Mauricio. Era líder del partido de guerra en los Países Bajos del Norte y siempre soñaba con la derrota de sus enemigos, los españoles. Con el juicio contra Oldenbarnevelt, el dirigente del partido de la paz, en 1618, el

príncipe de Nassau tomó el poder y por fin podía desarrollar sus planes. Quería hacer una gran ofensiva en el Pacífico. Para realizarla buscó la ayuda de los Estados Generales y del VOC. Las negociaciones durarían muchos años, pero en 1623 la flota de Nassau salió por fin rumbo al Pacífico.

Conocemos la carta de instrucción de Jacques L'Hermite y esta pone todo su énfasis en la guerra; ni siquiera habla de comercio. La instrucción da tres diferentes encargos bélicos en el Pacífico. La flota de Nassau debía conquistar la plata americana, sea en mar o en tierra. La segunda tarea contaba con la posibilidad de fundar una colonia holandesa, conquistando una ciudad española, con preferencia Arica. La última orden era cerrar una alianza con los indios, negros o criollos y desencadenar una revuelta contra el rey español. Como no se sabía en Holanda cuáles de esos encargos tendrían probabilidad de éxito, las mandantes dejaron la decisión final al almirante. Se debe ver la carta de instrucción como una serie de sugerencias, entre las cuales el almirante debía elegir aquellas con más posibilidad de éxito. Pero todas esas sugerencias hablaban de métodos de cómo hacer la guerra a los españoles.

La carta de instrucción pone al descubierto las intenciones bélicas de la flota en las costas del Virreinato del Perú y de Nueva España. En Asia, el almirante debería poner su flota al servicio del gobernador holandés del VOC. Existía la posibilidad de que la flota no fuese a Asia porque, si hacía un gran botín de plata, el almirante debía poner esa riqueza a buen recaudo y volver enseguida a Holanda. Pero sin la conquista de la plata, la flota debía viajar a Asia, donde el gobernador decidiría su futuro, como en la instrucción de Spilbergen.

En el Atlántico, la flota tenía la misión de viajar lo más rápido posible para evitar que los españoles se dieran cuenta de sus intenciones. Los mandantes querían que pasara inadvertido. En los viajes anteriores, los colonos en las costas atlánticas siempre habían advertido al virrey del Perú de su llegada. Ese propósito no se pudo conseguir porque los espías españoles sabían ya de la flota. Las preparaciones habían durado años y tanto el rey como el virrey habían sido informados de su venida. El viaje de L'Hermite desde Holanda a Cabo de Hornos tampoco pasaría inadvertido porque tuvo algunos problemas y duró más de diez meses, con muchas escalas. Las dificultades empezaron ya enfrente de la costa inglesa, donde uno de los barcos se estropeó. Los holandeses hicieron escala en un puerto para repararlo.

Como el viaje no podría pasar inadvertido, L'Hermite negó la instrucción, la cual dijo que debía de ir en seguida de Holanda a Sierra Leona. Decidió poner su flota a prueba enfrente de la costa europea y norteafricana. Secuestró a unos barcos norteafricanos y capturó unas naves portuguesas que venían de Brasil. Las presas más valiosas fueron enviadas a Holanda con un barco holandés que encontraron. Secuestró a todos los barcos que encontraba viajando en soledad en la costa española y norteafricana. Cuando se dio con una flota de unos treinta barcos españoles, L'Hermite dio orden de evitar el encuentro, porque su encargo era en América y no en esas costas. A pesar de que secuestraba a naves en el Atlántico al contrario de su encargo, no quería poner la expedición en peligro con una batalla en el Atlántico.

La primera escala eran las islas caboverdianas de São Vicente y Santo Antão, donde quiso negociar con los portugueses sobre víveres. Ofreció cambiar los portugueses capturados en los barcos del Brasil por limones y naranjas. Los habitantes de Santo Antão, sobre todo negros, aceptaron ese propósito. Esa escala muestra que otra vez los corsarios tenían problemas de aprovisionamiento durante el viaje. La flota de Nassau tenía más de 1.600 tripulantes, distribuidos entre los once barcos. Las pequeñas islas del Atlántico no podían proveer el agua ni la fruta suficiente para la tripulación.

Los holandeses seguían el viaje rumbo a Sierra Leona para suplir sus provisiones de agua. Con el rey negro tenían un buen comercio de trueque y obtenían mucha fruta fresca. Pero, aún después de esos negocios, su aprovisionamiento de agua no bastaba para atravesar el océano. De Sierra Leona fueron en dirección a la isla de Annabón. En su viaje pasaron por la isla de São Thomé, donde vieron unos barcos en el puerto. Querían asaltarlos, pero vientos contrarios impedían ese intento. En Cabo López durante siete meses surgieron enfermedades como el escorbuto. Decidieron hacer una última escala en Annabón para buscar limones y otras frutas. Pasaron de nuevo por São Thomé y enviaron dos lanchas a la Ilha das Rolas, cerca de São Thomé. Pero no encontraron las naranjas que necesitaban tanto. Unos días después llegaron por fin a Annabón. El gobernador de esa isla les dio una bienvenida muy amistosa y los negocios se iniciaron. Pero las dos naciones seguían siendo enemigas y después de unos días la situación tensa estalló con una disputa entre unos marinos y colonos en la fuente. La flota abandonó Annabón y empezó la travesía.

La estancia en la costa africana y la búsqueda de provisiones se había demorado mucho. Muchas enfermedades reinaban ya en la flota antes de la travesía por falta de vitaminas y por el clima tropical. También el almirante L'Hermite sufrió mucho por su gota. El vicealmirante tenía que mandar la flota, mientras que L'Hermite estaba postrado en el lecho hasta su muerte durante el bloqueo de Callao. El cirujano del *Mauritius* resultó ser un seguidor de la magia negra y había matado a unos tripulantes con veneno. Sus actos fueron descubiertos cerca de Annabón y la noticia desmoralizó a la tripulación.

Sin hacer escala, ni ser vista en Brasil, la flota doblaba Cabo de Hornos y llegó al Pacífico. Al contrario de sus predecesores, la flota de Nassau no hacía escala en las islas chilenas, como La Mocha y Santa María, pero viajó en seguida hasta las islas de San Fernández. De ese modo siguió su viaje inadvertido por los españoles y tenía tiempo para aprovisionarse y reforzarse antes del encuentro con los españoles. Cuando llegaron a la costa peruana ya era tarde para encontrar la plata en el puerto de Arica. Los capitanes decidieron seguir el viaje directamente a Callao, con la esperanza de que encontrarían la flota de la plata en ese puerto. Pero también a Callao llegaron tarde. La flota había salido cinco días antes. Como temían no poder alcanzar esa flota antes de su llegada a Panamá, decidieron asaltar Callao.

El bloqueo de Callao empezó. Los corsarios se quedarían casi tres meses en la bahía de Callao. Se instalaron en una isla y asaltaron algunas veces el puerto. El bloqueo causó mucho daño a la colonia española por la interrupción del comercio en el litoral. Pero los holandeses no apresaban casi nada. Los barcos españoles no viajaban, por miedo a los corsarios, y el puerto de Callao logró resistir a los ataques holandeses. Las provisiones iban agotándose, L'Hermite murió y los marinos perdieron el ánimo. Durante su estancia en el puerto, enviaron dos pequeñas flotas con la misión de conquistar puertos vecinos. La expedición a Pisco fracasó, pero la que iba a Guayaquil logró saquear ese puerto.

El nuevo almirante decidió llevar a cabo otro asalto a Guayaquil, con toda la flota, para levantar el ánimo. Pero los españoles rechazaron ese ataque y los corsarios continuaron su viaje, aún más desanimados. Su próxima escala era Acapulco, donde intentos de negocio con los colonos fracasaron. Se quedaron unas semanas más en la costa de Nueva España en espera de las naves de Manila, pero no vinieron. Desanimada la flota atravesaba el océano y se ponía bajo el mando del gobernador holandés en Asia. Dos barcos fueron enviados a Holanda para narrar la historia del viaje. Los demás se quedaron en Asia para la lucha.

La expedición de la flota de Nassau era otra vez un fracaso completo para los holandeses. Esa flota inmensa no había sido capaz de hacer un gran botín en la lucha contra los españoles con sus pocas defensas. A pesar de su dominación en el mar, no lograron nada. Los colonos no dejaban salir ningún barco y no había nada para secuestrar o conquistar. El bloqueo y asalto de Callao había mostrado que los holandeses eran incapaces de conquistar cualquier puerto, a pesar de las pocas defensas. La defensa principal de los colonos era el hambre y la sed de los intrusos. Como estaban en territorio hostil, algún día sus víveres estarían agotados y tendrían que irse. Lo único que los españoles debían hacer era esperar. El viaje de Europa, pasando por Patagonia, a las costas chilenas y peruanas era tan largo y duro que los corsarios llegaron debilitados y ya no eran capaces de luchar duro.

Ya en el Atlántico era visible que el aprovisionamiento de esa flota causaría problemas. Con la demora en Inglaterra, utilizaron ya sus víveres para el viaje. Llegaron a la costa africana, y desde ese momento tuvieron problemas de abastecimiento. Como la flota era tan grande, los portugueses les recibían de manera amistosa por miedo a los soldados. En cada escala que hacían, podían negociar. En Annabón esos negocios fueron cortados, después de unos días, pero la bienvenida había sido buena. Pero con una tripulación tan grande, obtener suficientes provisiones era una tarea sin final. L'Hermite hizo seis escalas en la costa africana y las islas del Atlántico, lo cual pone en evidencia su gran necesidad de víveres.

La escalas de L'Hermite se corresponden con las de Mahu. Ambos hicieron su primera escala en las islas de Cabo Verde y siguieron después a la costa africana, cerca de esas islas. Su próxima escala fue en el Golfo de Guinea; Mahu en las islas, L'Hermite en las islas y la costa africana.

ENEMIGOS EN EL PACÍFICO, AMIGOS EN EL ATLÁNTICO

Los cuatro almirantes salieron de Holanda con una carta de corso en el bolsillo. La carta les autorizaba a asaltar cualquier enemigo de los Países Bajos. No sorprende que los españoles, como enemigos mortales, fuesen la presa preferida. Sobre todo los barcos en América atraían la atención de los corsarios porque en ellos se podía encontrar plata y oro. Los metales nobles formaban la instigación principal para los europeos a viajar a América. Como los españoles y portugueses ocupaban América del Sur, las otras naciones tenían que recurrir al corso o al contrabando en ese continente. La costa atlántica, con el Caribe, fue frecuentemente visitada por los europeos. El viaje al Pacífico, pasando por Patagonia, era más duro y por lo tanto casi nadie se atrevió a tomar esa ruta insegura. En el período 1598-1625 corsarios holandeses penetraron cuatro veces en el Mar del Sur. Buscando plata secuestraron a barcos durante su viaje y asaltaron ciudades como Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil, conforme a su carta de corso. Pero se ve en las crónicas que en otras ocasiones los corsarios se mostraron comerciantes pacíficos.

Las dificultades del viaje dan una explicación a la contradicción corso-comercio. Todas las escalas que los holandeses podían elegir entre Holanda y Asia estaban en manos de los Habsburgo y por lo tanto de los enemigos. Antes de la Unión entre Portugal y España en 1580, los holandeses comerciaban mucho con Lisboa y con ayuda de sus contactos en Lisboa, hacían escala en los puertos de las colonias portuguesas en África y América. Con la Unión, las leyes monopolistas se aplicaban también en las colonias portuguesas. Así que fue cada vez más complicado viajar a Brasil o África y la bienvenida cada vez menos efusiva.

La vuelta al mundo les tomó por lo menos dos años. Evidentemente no podían llevar el agua ni la comida necesaria para todo el largo camino. Dependían de los aprovisionamientos durante el viaje. Encontrar puertos donde aprovisionarse en América era casi imposible. Los españoles negaron cualquier trato, y los portugueses en Brasil siguieron su ejemplo. África, como última escala antes de América, tenía un papel muy importante. Desde Holanda tomó unos meses para llegar a esa zona. Cuando llegaron allí, el escorbuto siempre se había cobrado ya unas víctimas y necesitaban agua y fruta para los demás tripulantes. Tenían que aprovisionarse porque desde allí seguirían el viaje por la travesía del Océano Atlántico. Después tendrían que pasar por el Estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos para llegar al Pacífico. El tiempo en Patagonia, y sobre todo en el estrecho, era tan duro que no se sabía cuánto tiempo se tardaría en atravesarlo. Lo único que se sabía era que no había modo de abastecerse porque el clima era demasiado duro. África y Brasil eran sus únicas posibilidades para aprovisionarse antes de ese viaje tan meridional.

Una vez en el Pacífico tampoco era fácil aprovisionarse. La costa pacífica con las flotas de la plata entre Arica, Lima y América Central formaba el destino de su viaje. Querían hacer presas en ese territorio y por lo tanto no podían negociar con los colonos españoles. Se comportaban como enemigos en cualquier puerto o en cualquier encuentro con otro barco. Su comportamiento frente a los indios era muy diferente. Buscaban crear una alianza con ellos; querían su ayuda en la guerra contra los españoles y encontrar víveres y agua.

Su actitud en África y las islas del Atlántico era en muchas ocasiones la contraria. Su objetivo no era hacer presas -lo que no significa que dejaran el curso del todo- pero sí obtener alimento y agua. Los holandeses sabían que no había grandes riquezas a robar en esos puertos y se dieron cuenta que una actitud hostil no ayudaría. Los almirantes no querían perder soldados y armas en una lucha por víveres, lejos del destino del viaje. Llevaban soldados y armas para conquistar riquezas, no para matar unos colonos por víveres y agua. Esa historia de encuentros con intenciones pacíficas no siempre era válida. En muchas ocasiones, los corsarios no podían dejar una presa tentadora. La mayoría del tiempo, los colonos no creían en las buenas intenciones de una flota de guerra. Mahu, Van Noort y Van Spilbergen descubrirían que los colonos no querían ayudarles. Cada escala que hacían en territorio español o portugués resultó ser mala. El único sitio donde encontraban una bienvenida amistosa era en África continental, con los reyes negros. Los colonos solo recibieron bien a la flota de L'Hermite, porque se dieron cuenta de que los corsarios eran mucho más fuertes y que era mejor ayudarles con la comida que tener una ciudad arruinada.

La desconfianza se explica por las otras expediciones holandesas con destino en África. Ellos exploraban todas las posibilidades de esa costa, con sus riquezas como oro y marfil, y esclavos. A veces venían para saquear los puertos y obtener un gran botín. La mayoría del tiempo soñaban con fundar su propia colonia para organizar exploraciones en el interior del continente y como puerto de abastecimiento para los barcos con destino Asia. Ya a finales del siglo XVI, dos grandes expediciones bélicas salieron a esas costas. El viaje de 1598, organizado por el comerciante De Moucheron, con su intento fallido en la toma de la isla del Príncipe. Van Noort vivió las consecuencias de ese fracaso. La segunda gran expedición, en 1599, fue organizada por los Estados Generales bajo el mando de Van der Does con destino a las Islas Canarias. También ese viaje de conquista fracasó. Otras expediciones siguieron esos ejemplos. La idea de conquistar un territorio en la costa africana oeste siguió vivo, pero los corsarios con destino al Perú no podían aprovecharse de tal fundación y siempre se encontraron con bienvenidas hostiles en esa zona.

Los corsarios con destino a Perú tenían tres zonas de escala importantes en la costa africana: las islas de Cabo Verde, las islas en el Golfo de Guinea, como la isla del Príncipe y Annabón, y el continente africano, con Sierra Leona y Guinea, y Cabo López. La travesía oceánica la iniciaron en la latitud del Golfo de Guinea, por eso hacían su última escala en esos puertos. La elección de las escalas dependía de sus deseos concernientes a la comida y al agua potable. Preferían tomar puerto en zonas habitadas para hacer comercio y obtener los víveres rápidamente. A veces también intentaban buscarse sus propias provisiones, pero casi siempre volvían sin haber encontrado agua ni fruta. Como no tenían mucho tiempo, no podían demorarse haciendo exploraciones al interior. En los puertos africanos, donde dominaban los negros, esas flotas siempre podían aprovisionarse porque los negros estaban dispuestos al comercio. Pero en tierra firme reinaban muchas enfermedades tropicales, las cuales podían infectar a gran parte de la tripulación. Además la comunicación con los portugueses, como europeos, era más fácil. Y siempre existía la posibilidad de que los negros les consideraran como traficantes de esclavos.

CONCLUSIÓN

La historia de estos cuatro viajes nos muestra que los corsarios no siempre tenían intenciones bélicas. Salieron al encuentro de lo desconocido y cambiaron su actitud dependiendo de sus necesidades. Secuestraron barcos y asaltaron ciudades cuando veían una buena presa o botín. Si necesitaban comida o agua, saludaron a los colonos de naciones hostiles como amigos. Esto se ve claramente en la costa africana oeste y las islas del Atlántico. Como el verdadero objetivo y destino del viaje era la costa pacífica de América, los corsarios eran transeúntes en esa zona sin interés en la conquista de tierra. Solamente querían aprovisionarse de fruta y agua. A pesar de sus planes bélicos en América, la mayoría del tiempo se comportaban como marinos pacíficos en el Atlántico. Esta actitud se ve tanto en las expediciones particulares, como la de Mahu y Van Noort, como en las flotas de guerra enviadas por el Estado, como la de Joris Van Spilbergen y la flota de Nassau.

BIBLIOGRAFÍA

Este estudio está basado en investigaciones anteriores para mi tesis con el título: “De lokroep van de Pacific. Noord-Nederlandse kaapvaart op de westkust van Spaans-Amerika (1598-1625)” o “La llamada del Pacífico. El curso de los holandeses en la costa oeste de América Latina (1598-1625)”, bajo la dirección del profesor Werner Thomas, de la Universidad de Lovaina. Leuven, 2005.

FUENTES INÉDITAS

Sevilla, Archivo General de Indias
Filipinas, 19, 37.
Indiferente General, 1868.
Lima, 34, 36, 37
México, 24, 25, 28.
Patronato, 227, 268.
Quito, 10.

Den Haag, Nationaal Archief
Staten-Generaal, inv.nr. 4560, 4561, 8307, 8310, 8311, 8312, 9289, 12270, 12454, 12561.
VOC, inv.nr. 100, 312, 7526, 11130, 11134.

FUENTES EDITADAS

Crónicas de viaje

IJZERMAN, J.W. *De reis om de wereld door Olivier van Noort. 1598-1601* (Uitgaven van de Linschoten-vereniging), 2 delen, 's-Gravenhage, 1926.

ROEPER, V en WILDEMAN, D. *Om de wereld. De eerste Nederlandse omzeiling van de wereld onder leiding van Olivier van Noort, 1598-1601*, Nijmegen, 1999.

VAN LINDT VAN ERK, M.W. en DE WINTER, A. (MEYJES P.A.) *De reis van Joris van Spilbergen door Straat Magalhães naar Oost-Indië en terug rond Zuid-Afrika in 1614-1617*, Amsterdam, 1952.

VOORBEIJTEL CANNENBURG, W. *De reis om de wereld van de Nassausche vloot. 1623-1626* (Uitgaven van de Linschoten-vereniging), 's-Gravenhage, 1964.

WARNSINCK, J.C.M. *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen. 1614-1617* (Uitgaven van de Linschoten-vereniging), deel 1, 's-Gravenhage, 1943.

WIEDER, F.C., *De reis van Mahu en de Cordes door de Straat van Magalhães naar Zuid-Amerika en Japan. 1598-1600* (Uitgaven van de Linschoten-vereniging), 2 delen, 's-Gravenhage, 1923.

Literatura

ALSEDO Y HERRERA, D. *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII*, Madrid, 1883.

ANDREWS, K.R. *The Spanish Caribbean. Trade and Plunder 1530-1630*, New Haven/London, 1978.

APESTEGUI, C. *Los ladrones del mar. Piratas en el Caribe. Corsarios, filibusteros y bucaneros. 1493-1700*, Barcelona, 2000.

- BETHENCOURT MASSIEU, A. DE e.a. *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, 2001.
- BIJLSMA, R. “Het bedrijf van de Magellaensche Compagnie”, Rotterdam, en *Het Rotterdamsch Jaarboekje*, 2^{de} reeks, 5^{de} jaargang, 1917, pp. 26-44.
- BOXER, C.R. *The Dutch Seaborne Empire. 1600-1800*, New York/London, 1977.
- BRADLEY, P.T. “Lessons of the Dutch blockade of Callao (1624)”, in *Revista de Historia de América*, 83 (1971), pp. 53-68.
- BRADLEY, P.T. *The lure of Peru: maritime intrusion into the South Sea. 1598-1701*, Worcester, 1989.
- BUTEL, P. *Les Caraïbes au temps des flibustiers. XVIe-XVIIe siècles*, Paris, 1982.
- DE MEIJ, J.C.A. Oorlogsvaart, kaapvaart en zeeroof, in: ASAERT, G. e.a. eds. *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976.
- DE VILLIERS, J.A.J. *The East and West Indian Mirror, being an account of Joris van Speilbergen's voyage round the world (1614-1617) and the Australian navigations of Jacob le Maire*, London, 1906.
- DEN HEIJER, H. *De geschiedenis van de WIC*, Zutphen, 1994.
- ENGELBERT, W.A. en VAN HERWERDEN, P.J. ed. *De ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz Schouten in de jaren 1615-1617. Journalen, documenten en andere bescheiden* (Uitgaven van de Linschoten-vereniging), 2 delen, 's-Gravenhage, 1645.
- GOSLINGA, C.C. *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast. 1580-1680*, Gainesville, 1971.
- HAZELHOFF ROELFZEMA, H. *De eerste reis rond Kaap Hoorn. 1615-1616*. door Jacob le Maire en Willem Cornelisz Schouten, Oosthuizen, 2001.
- JAVET, Y. “Los primeros holandeses en el Estrecho de Magallanes”, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, X, n° 26, 1943, pp. 43-64.
- LANE, K.E. *Blood and Silver. A History of Piracy in the Caribbean and Central America*, Oxford, 1999.
- MOLLEMA, J.C. *De reis om de wereld van Olivier van Noort. 1598-1601*, Amsterdam, 1937.
- RODRÍGUEZ CRESPO, P. “El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: la expedición de Spilbergen y la defensa del virreinato (1615)”, Lima, en *Revista Histórica*, n° 26, 1962-1963, pp. 259-310.
- SLUITER, E. *New light from Spanish archives on the voyage of Olivier van Noort: the vice-admiral ship, the Hendrick Frederick, on the West coast of the Americas (1600)*, The Hague, 1937.

NOTAS

¹ AGI, *Patronato*, 268, N2, R2.