

LAS VIOLACIONES ANGLO-HOLANDEAS DE LA MAR DEL SUR

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío (R)

El objetivo de este artículo es estudiar las nueve expediciones anglo-holandesas que, entre los siglos XVI al XVIII, fueron capaces de adentrarse en la Mar del Sur por el estrecho de Magallanes o por el cabo de Hornos. Casi todas terminaron en viajes de circunnavegación, conllevando ataques a las líneas españolas de comunicación en aquel océano y lograron, en algunas ocasiones, hacerse con el codiciado Galeón de Manila/Acapulco.

Factores comunes a las nueve expediciones/violaciones

Solo nos ocuparemos de las expediciones que lograron pasar a la Mar del Sur, y omitiremos aquellas que fracasaron en este empeño. Los factores comunes a todas ellas fueron:

- tenacidad;
- elevadas pérdidas de material y vidas humanas;
- apresamientos en busca de información, subsistencias, material...;
- largas estancias en el estrecho de Magallanes, debido a las dificultades del paso;
- el Galeón de Manila/Acapulco como objetivo principal de los violadores;
- enemigos, además de los españoles, que se defendieron mejor que bien a la vista de sus escasos medios, el escorbuto, la disentería, las fiebres tropicales...;
- estrategia española de tierra quemada, sobre todo destruyendo carpinterías de ribera y depósitos de comida y municiones, para no permitir el reabastecimiento de los violadores;
- ante los toques de arrebato... formalidad orgánica española, nombra- mientos de capitanes generales, almirantes, capitanes de mar y guerra...;
- en cuanto a los aborígenes, a veces se mostraron amigos, a veces lo contrario.

Primera violación del Mar del Sur

La vuelta al mundo de Drake

La expedición Drake se montó sesenta años después de que Magallanes descubriera el estrecho epónimo. Siendo Portugal eterno aliado de Inglaterra, los territorios portugueses deberían haber quedado a resguardo de los ataques del inglés, pero a este poco le importó la tradicional alianza entre ambas coronas —¿prevería ya el corsario la unión ibérica de 1580?

La expedición zarpó de Plymouth el 15 de noviembre de 1577, con mucho misterio y divulgando que su destino era Alejandría (hoy Estambul) —lástima que aún no hubiese nacido Espronceda para dedicarle al bajel pirata una canción—. Se componía de cinco navíos: *Pelican*, 150 toneladas y 18 cañones; *Elizabeth*, 80 y 11; *Marygold*, 30 y 6 *Swan*, 50 y 5, y la pinaza *Benedict*, cambiada cerca de Mogador por un pesquero de 40 toneladas al que rebautizó como *Christopher*, a bordo de los cuales embarcaron un total de 164 tripulantes.

El 27 de enero de 1578 apresó al pesquero portugués *Santa María*, cerca de Santiago de Cabo Verde, y retuvo a su piloto, Nuño da Silva. Al resto de su dotación la abandonó a bordo de la pinaza *Benedict*.

El 17 de mayo de 1578 ordenó desguazar el *Swan* y el 3 de junio de 1578 abandonó al *Christopher*.

En julio de 1578 escogió el puerto de San Julián (a día de hoy en Argentina) para la invernada. Allí permanecían los patíbulos que había utilizado Magallanes y que Drake emplearía para decapitar a Thomas Doughty (2 de julio de 1578), su exámito íntimo, al que había nombrado comandante de la *Santa María (Mary)* y que «imprudenteramente» le había denunciado a su hermano Thomas Drake por ladrón (1).



(1) Otros aseguran que Drake lo destituyó por un problema de celos, por lo que nombró comandante a su hermano, mientras que Thomas Doughty asumía el mando del *Pelicano*. Poco después se deshizo de la *Mary*.

El 17 de agosto de 1518 embocó el estrecho, en cuya travesía, que efectuó con tres buques, invertirá diecisiete días, acción de mucho mérito (2).

El 8 de octubre de 1578 desembarcó en el Pacífico, que no lo es tanto como su nombre lo pinta, pues allí tuvo que soportar un gran temporal durante el cual perdió para siempre el rastro del *Marygold*, mientras que el *Elizabeth* se vio obligado a volver a Inglaterra, de modo que la expedición quedó reducida al *Pelican* (o *Golden Hind*).

El 5 de diciembre de 1578 saqueó Valparaíso, atacó el cabotaje hasta Lima y apresó *La Capitana*, con plata, oro, cartas, derroteros y el piloto Juan Griego, mientras va incorporando presas y rehace su flotilla.

El 13 de febrero de 1579 saqueó El Callao de Lima, de donde subió a Guatulco (Panamá) para repetir el pillaje.

Continuó por las Molucas, donde adquirió un rico cargamento de especias (seis toneladas de clavo, entre otras) que pagó con las sedas robadas.

Colgó, tras excomulgarlo —«que es mi Dios... mi voluntad...»—, al capellán, por el delito de recordarle el castigo divino que recibiría por la ejecución de Thomas Doughty, y completó la vuelta al mundo en algo más de tres años.

El tornaviaje le reportó 47 libras por cada una que había invertido (obtuvo unos beneficios del 4.700 por 100). Por ello no es de extrañar que enseguida fuese armado caballero por la reina, su principal accionista, a bordo de su insignia.



Consecuencias para la Armada de la Mar del Sur y Pedro Sarmiento de Gamboa

El estupor y la conmoción causados por la hazaña de Drake suscitaron que el Consejo de Indias reaccionase... ¡en 1585!, año en que el órgano dio «Aviso, que se envía a La Havana, de la amenaza del corsario inglés Drake

(2) Nosotros, que lo pasamos a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, con práctico a bordo, capitán de fragata de la Marina chilena y el auxilio de dos radares, podemos confirmarlo.



(...) y Noticias sobre el envío a La Havana de las galeras *La Porfiada* y *La Brava* al mando de Sánchez de Arce». Como puede comprobarse, el tiempo de reacción fue demasiado dilatado.

Tras el saqueo de El Callao, entre 1579 y 1590 se incorporaron a la Escuadra de la Mar del Sur hasta cinco galeras —construidas todas ellas en Guayaquil— y unas chicas galeotas que obtuvieron gran éxito contra los holandeses en 1624, hasta el punto de que hicieron concebir al virrey de turno la posibilidad de emplear, en el transporte de mercancías de El Callao a Panamá, buques de este porte, que podrían bojear al abrigo de los ataques corsarios. Pero su exigua capacidad de carga —la misma razón que se adujo en el Caribe—, así como los problemas inherentes a los grandes mares y a la corriente que luego se llamó de Humboldt, desaconsejaron su utilización. Los restantes buques de esta escuadra fueron galeones o pataches comprados o construidos en Panamá o Guayaquil.

En 1579, el virrey del Perú, Francisco Álvarez de Toledo (tercer conde de Oropesa), ordenó a Pedro Sarmiento de Gamboa alistar dos naves, *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San Francisco* —capitana y almiranta, respectivamente—, para explorar Magallanes de oeste a este y establecer defensas que impidiesen nuevas «violaciones». Sarmiento de Gamboa sería el capitán general y llevaría de almirante a Juan de Villalobos.

Las instrucciones del virrey eran:

- explorar detenidamente los canales patagónicos y el estrecho de Magallanes, así como cartografiar los lugares reconocidos;
- averiguar si los ingleses habían creado asentamientos;
- estudiar el posible establecimiento de fuertes;
- observar prudencia en el trato con los lugareños con que eventualmente se encontrase, excepto si se tropezaba con Francis Drake, en cuyo caso debería presentarle combate y prenderlo vivo o muerto.

Tras permanecer tres meses en Isla Desolación y sufrir diversas peripecias (3), Pedro Sarmiento de Gamboa, que tenía orden de regresar a España —su almirante debía hacerlo a El Callao—, adentrándose en el Atlántico recaló en la isla Ascensión, y por el golfo de Guinea y Cabo Verde terminó tocando en San Vicente el 15 de agosto de 1580, tras diez meses de durísima campaña.

Felipe II ordenó la expedición de Diego Flores de Valdés, en la que iría Sarmiento para quedarse de gobernador en Magallanes. Zarpó de Cádiz el 9 de diciembre de 1581 y arribó a Río de Janeiro el 25 de marzo del año siguiente.

Por la incompetencia y deslealtad de Flores, Sarmiento no llegó a Magallanes hasta el 1 de febrero de 1584. Allí fundó varios asentamientos, entre ellos Ciudad del Rey Don Felipe —luego rebautizado Puerto del Hambre—, en el que dejó una guarnición. Posteriormente, tras una azarosa e increíble navegación llegaría a Brasil —donde se despedazó su navío—, y después, en busca de refuerzos para guarnecer el Paso, a España, de donde zarparía para caer finalmente prisionero de los ingleses.

Segunda violación: Thomas Cavendish

Su fuerza se componía de tres navíos, en los que embarcaron un total 123 tripulantes. Zarpó el 21 de julio de 1586 y regresó el 23 de junio de 1588, es decir, que invirtió en su circunnavegación dos años, cinco semanas y cuatro días. El 10 de enero de 1587 fondeó en Ciudad del Rey Don Felipe, donde durante cuatro días hizo aguada y se proveyó de leña, aprovechando para lo último las deshabitadas casas. Asimismo desenterró y se llevó las piezas de artillería. El cuadro tan macabro que contempló en el espectral asentamiento, lleno de cadáveres en un terrible estado de descomposición, lo indujo a rebautizarlo como «Port Famine» (Puerto del Hambre).

Encontró un único superviviente: Tomé Hernández (¿Tomé Cano?),



(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. II. Museo Naval, Madrid, 1972 (ed. facs.), cap. XXI, pp. 353-374.

quien logró escapar en el puerto chileno de Quintero y prevenir a las autoridades españolas, que derrotaron a Cavendish. Después pudo contar al gobernador de Chile, don Alonso de Sotomayor, lo sucedido en el estrecho y sus poblaciones. Entre las fuerzas que impidieron su desembarco en la costa chilena se encontraba una compañía de clérigos mandada por un canónigo de la catedral de Santiago de Chile.

Se estableció en la isla de Puna, que geobloquea la entrada al río Guayas, donde pretendía carenar sus buques. Pero Juan de Galarza (en canoas de indios y saliendo de Guayaquil), en un ataque en que le mató 25 hombres y le hizo cuatro prisioneros, le obligó a huir precipitadamente, abandonando fragua, herramientas, 30 pipas y 20 mosquetes.

Con solo dos navíos y unos ochenta hombres prosiguió hacia el norte, y con este rumbo, en cabo de San Lucas, tuvo la suerte de apresar el Galeón de Manila, que iba cargado con 700.000 pesos en metálico y millón y medio en brocados y sedas. Ordenó ahorcar a un canónigo —quizá acordándose del clérigo trabucaire chileno—, y trató bien a las mujeres, a las que entregó un tejo de oro.

Tras hacer tan suculenta presa, siguió a Filipinas y completó la vuelta al mundo entrando en Plymouth con las velas de su insignia forradas de seda.

En 1591 intentó volver al Pacífico, pero los motines y las tempestades truncaron sus proyectos y le obligaron a recalar en Brasil. Allí fue batido por los portugueses. Poco después falleció en un naufragio.



Tercera violación: Richard Hawkins (1562-1622)

Este corsario era hijo de John, el famoso «vencedor» de la Invencible, que murió a manos de los españoles en Puerto Rico en 1595.

Zarpó en abril de 1593 con dos navíos y una pinaza. Fue apesado y enviado a Sevilla, vía Cuzco, Lima y Panamá. Las autoridades españolas le dispensaron un buen trato y lo liberaron en 1602. Este escarmiento indujo a Inglaterra a cesar en esas expediciones.

Cuarta violación: vicealmirante holandés Simón de Cordes

Al mando del almirante Jacques Mahu, una flota de cinco barcos (*Blijde Booschap*, *Trouwe*, *Gelooue*, *Liefde* y *Hoope*, los cinco entre 150 y 600t) debía alcanzar la isla de las Especias pasando por Magallanes. De no conse-

guirlo, se dirigiría a China o Japón para comerciar con plata. La flota, con 494 hombres de dotación conjunta, zarpó de Róterdam el 27 de junio de 1598.

Entre el 2 agosto y el 29 de septiembre permaneció en Cabo Verde. Muchos de sus tripulantes fallecieron víctimas del escorbuto y la disentería, entre ellos el almirante, Jacques Mahu (23 de septiembre de 1598), a quien sustituyó Simón de Cordes.

En la derrota hacia el sur sobrevino otro brote de escorbuto, que forzó a la expedición a recalar en Annobón. De allí salió para Buenos Aires, donde Cordes intentó avenirse con el gobernador del Plata presentándose como representante de los mercaderes de Ámsterdam, leales súbditos de Su Majestad Católica. Para ello envió un navío a Buenos Aires, pero el gobernador no cayó en la trampa. En un desembarco posterior en un puerto cercano fueron detenidos cinco tripulantes de ese navío, incluido el capitán, cuando intentaban comprar provisiones. Llegaron a Magallanes el 7 de abril de 1599. Retenidos allí cuatro meses por los desfavorables vientos, fallecieron cerca de 120 tripulantes debido a las inclemencias meteorológicas y a los patagones, a pesar de disponer de provisiones suficientes.

Los vientos dispersaron la flota cuando atravesaba el estrecho a finales de 1599. Se dice que el *Blijde Boedschap* consiguió pasarlo y se alejó hacia el sur. Según relató Jacobo Le Maire, su comandante, Pomp, observó en 64° S tierras montañosas que corresponderían al archipiélago de las Shetland del Sur. Si tal sucedió, habría sido el primer avistamiento europeo de la Antártida, pero una historia similar, acaecida en 1603, se cuenta del español Gabriel de Castilla.

Simón de Cordes repitió la treta «de los mercaderes» en Chile, con idéntico fracaso, y falleció en un enfrentamiento con los indios de la isla de Santa María en el que perecieron 27 marineros más.

El virrey del Perú formó dos escuadras (la de Gabriel de Castilla, en Valparaíso, y la de Juan de Velasco, en El Callao) para detenerlo, pero no hubo encuentros — sí los habría luego con su compatriota Van Noort.

El antepenúltimo buque de la armada se perdió en Valparaíso; el penúltimo, en Japón, y el último fue apresado por los portugueses en las Molucas.

En gesto caballeresco, tuvieron tiempo en Magallanes de fundar la Orden del León Desencadenado: «Para perpetuar la historia de un viaje tan extraordinario y peligroso (...) se obligan a exponer la vida y hacer todo linaje de esfuerzos para que armas holandesas triunfaran en el país de donde el rey de España sacaba tesoros para oprimir los Países Bajos».





Quinta violación: vicealmirante holandés Van Noort (cuatro navíos, dos yates, 248 personas)

Esta expedición zarpó el 13 de septiembre de 1598 (simultáneamente a la anterior) y regresó a Ámsterdam el 26 de agosto de 1601, con las manos casi vacías y un único buque.

El 4 de noviembre embocó el estrecho de Magallanes, el cual, tras varios intentos, comenzó a atravesar el 23 de noviembre. En Puerto del Hambre no encontraron rastro alguno del emplazamiento español.

La flota desembarcó en la costa norte del estrecho, donde fue atacada por los indígenas selknam, punto oscuro del relato, puesto que los aborígenes del lugar eran los tehuelches —los selknam habitaban en

Tierra del Fuego—. Poco después fondeó en las Pingüino, para descubrir sucesivamente las bahías de Olivier, Mauricio y Hanry. En el curso de este periplo, el segundo de Van Noort, Jacob Klaasz, trató de desertar pero, sorprendido por sus propios hombres, fue sometido a consejo de guerra y condenado a abandono en la playa de Puerto del Hambre, sentencia que se ejecutó el 26 de enero.

El 16 de diciembre la armada se encontró con el buque comandado por Sebald de Weert, de la flota precedente —la del mando del almirante Jacobo Mahu—, el cual llevaba cinco meses en el estrecho. Intentó incorporarse a la escuadra de Van Noort, pero fracasó en el intento.

El 29 de febrero de 1600 entró a la Mar del Sur con solo dos de los navíos originales, el *Mauritius* y el *Eendracht*, que navegaron a lo largo de las costas actuales de Chile y Perú. De los 248 tripulantes con que la escuadra había zarpado, no quedaban más que 147. Aquí Olivier Van Noort perdió el contacto con el *Henry Frederick*. Lo esperó, en vano, varios días y enseguida arribó a Isla Mocha (Chile), donde se reaprovisionó. Allí fue recibido amistosamente por los naturales mapuches. El *Henry Frederick* siguió solo y llegó a la isla de Ternate, en las Molucas (1601).

En abril de 1600 Van Noort continuó engolfándose en la Mar del Sur, y encontró otros dos navíos supervivientes de la expedición de Jacobo Mahu cuando ya estaban al mando de Simón de Cordes, como vimos más arriba.

En la isla de Santa María, cerca de Concepción, apresaron el galeón *Buen Jesús*, del mando de Francisco Ibarra, quien al ver la superioridad del enemigo

arrojó al mar 52 cajas pequeñas, cada una de las cuales contenía cuatro arrobas de oro acuñado y 500 barras también de oro. En conjunto, la carga arrojada sumaba 10.200 libras.

La expedición se reabasteció de agua en los esteros de Algarrobo y El Quisco, para acto seguido, el 28 de marzo, asaltar Valparaíso. Los atacantes, entrando en botes por su bahía, sacaron el barco de 160 toneladas *Los Picos*, quemaron otros tres buques y capturaron dos más. Sin embargo, Jerónimo Molina Parraguez, capitán avezado en la lucha contra piratas, salió de la capital con un escuadrón de caballería y apresó el navío *Felipote*, que se encontraba anclado en el puerto.

En Valparaíso supo, por el oficial que había dejado al mando del *Buen Jesús* (4), del «fondeo» del oro antes señalado y de que, tras registrar a fondo su presa, habían encontrado una libra de oro en la litera del piloto, Juan de Sanaval, al que habían retenido. La furia de Van Noort se desató sobre Sanaval, y este, tras el inapelable «tormento», confesó que el virrey del Perú, Luis de Velasco y Castilla, había despachado a su sobrino Juan Velasco, con una escuadra, a esperarlos en el cabo de San Francisco, en Panamá, adonde se dirigía Van Noort a saquear embarcaciones mercantes. En cuanto lo creyeron prescindible, al tiempo que hundían el *Buen Jesús* (15 de agosto de 1600) por inservible, ejecutaron al piloto, porque había osado «decir que le habían dado veneno porque se sentía doliente».

A mediados de 1600 atacó los puertos de Arica y El Callao, donde capturó cinco naves. Luego zarpó en pos de las islas de los Ladrones (hoy Kiribati), a las que arribó en septiembre de 1600, para continuar hacia Guam y, de allí, hacia Filipinas, donde recaló el 16 de octubre.

Mientras la escuadra de Van Noort fondeaba en Filipinas, la española enviada a perseguirle regresaba al Perú. Gobernaba entonces Filipinas don Francisco Tello de Guzmán. Después de haber perdido dos barcos en una tormenta, el *Eendracht* fue hundido en aguas de la isla Fortuna, cercana a la bahía de Manila (5), en combate con el galeón *San Diego* (6).

Sexta violación: el holandés (de origen alemán) Joris Van Spielberg

La flota que nos ocupa se componía de seis navíos, pertenecientes todos ellos a la Compañía de las Indias Orientales: *Groote Zonne* y *Groote Mann*, ambos de 600 toneladas y 28 cañones; *Neeuw* y *Eolus*, de 400 y 22, y el patache *Morgenster*, de 150 y 8, a bordo de los cuales embarcó una dotación conjunta de 800 hombres.

(4) FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, t. III, p. 265.

(5) *Ibidem*, pp. 268-273.

(6) Los restos recuperados de la carga de este último pueden contemplarse hoy en el Museo Naval de Madrid.



En 1614 llegaron al virreinato de la Nueva España noticias de un posible ataque holandés. Al año siguiente, el virrey del Perú, marqués de Montes Claros, recibía el mismo aviso. La flota de Spielberg se acercaba y, como en las anteriores violaciones, en la prevención de la defensa todo había que improvisarlo pues, como dice Fernández Duro, y es frase bien actual, se abusaba de los «presupuestos de paz». Por suerte para los españoles, el agua recogida por la flota atacante, durante la aguada efectuada en algún punto de la actual costa chilena, contenía amebas, lo que causó que muchos elementos de las dotaciones sufrieren fuertes disenterías.

El combate de Cañete

Cuando el virrey del Perú supo de la presencia de Spielberg en Valdivia, armó en guerra seis navíos del comercio de Lima y, como no podía ser menos y ya hemos comentado, siguiendo reglamentistamente el protocolo de rigor nombró generales, comandantes... Esta escuadra de ocasión componía una fuerza sensiblemente inferior a la holandesa, pero su capitán general, don Rodrigo de Mendoza, era hombre resuelto y de valor reconocido. Avistado el enemigo desde el puerto de Cañete (24 leguas a barlovento de El Callao), Mendoza hizo por el enemigo, al que avistó a las 16.00 del 17 de julio de 1615. A las 21.00 la capitana y la almiranta españolas entraron en contacto con el enemigo. Enseguida entró en fuego el patache *Rosario*, que fue pronto hundido por los holandeses. La oscuridad y la calma chicha provocaron confusión y «fuego amigo» en ambos bandos. Al amanecer, don Rodrigo Mendoza, sin concentrar sus fuerzas ni ocuparse del lastimoso estado de su almiranta, acometió al enemigo, procurando abordar (la maniobra más temida por los holandeses) a la capitana de Spielberg, a cuyo bordo lograron pasar cinco españoles que murieron en la refriega, aunque llevándose a muchos holandeses por delante. Recontadas las bajas, los españoles sufrieron 500, entre ellas lo más granado de la oficialidad, con el almirante a la cabeza, y los holandeses, entre 100 y 180.

En este combate participó, embarcada en la nave almiranta, Catalina de Eraso, *la Monja Alférez*, quien narró su experiencia en un libro autobiográfico de 1646, cuyo manuscrito se custodia en la Real Academia de la Historia. Doña Catalina habla de una «descarga con patacones» (pesos duros) que se

incrustaron en los palos y cubiertas de dicha almiranta. Y es que al parecer unos marineros holandeses habían «afanado» las monedas de marras, que escondieron en un cañón. Lo súbito del zafarrancho de combate les impidió retirarlas (pues por fuerza serían vistos y, en consecuencia, ejecutados), así que el cañón se cargó y las monedas oficiaron de refuerzo de la metralla.

Séptima violación: Jacobo Le Maire y Willem Schouten (Hornos)

La expedición que nos ocupa en este epígrafe zarpó el 14 de junio de 1615 de la isla de Texel y recaló, tras la dura travesía atlántica, al sur de Magallanes, donde descubrió el estrecho que se llamaría de Le Maire, entre Tierra del Fuego y la isla de los Estados —bautizada así en honor de los Estados Generales de las Provincias Unidas—. El 29 de enero de 1616 montó el cabo de Hornos, cuya denominación («Kaap Hoorn» en neerlandés) proviene del navío *Hoorn*, que se había perdido en un incendio (7).



Después de pasar a principios de marzo por Juan Fernández sin poder aprovisionarse, Le Maire y sus hombres emprendieron la travesía

del Pacífico con arreglo a una derrota similar a la que había seguido Fernando de Magallanes, visitando varias de las islas Tuamotu. Entre el 21 y el 24 de abril de 1616 fueron los primeros occidentales en visitar las islas Tonga (Norte): «isla de los Cocos» (Tafahi), «isla de los Traidores» (Niuatoputapu) e «isla de la Buena Esperanza» (Niuafou). El 28 de abril descubrieron las islas Hoorn (Futuna y Alofi), en las que fueron muy bien recibidos y donde permanecieron hasta el 12 de mayo. A continuación siguieron la costa norte de Nueva Irlanda y Nueva Guinea y visitaron las islas adyacentes, incluyendo, el 24 de julio, las que se ahora se conocen como islas Schouten.

En agosto llegaron a las Molucas del Norte y, finalmente, el 12 de septiembre de 1616, a Ternate, cuartel general de la Compañía Oriental de Comercio. Allí fueron recibidos con entusiasmo por su gobernador general.

El *Eendracht* llegó a Batavia (hoy Yakarta) el 28 de octubre de 1616; pero, pese a que acababa de abrir una nueva derrota, fue denunciado por violación

(7) Por otra parte, la ciudad neerlandesa de Hoorn fue también el lugar de nacimiento de Schouten.

del monopolio del comercio con las islas de las Especias, del que era titular otro compatriota —lo cierto es que Le Maire y Schouten habían desobedecido la orden de no pasar a la Especiería camino del oeste—. Los dos comandantes de la expedición fueron detenidos, y el *Eendracht*, confiscado.

Liberados o presos, lo cierto es que regresaron a Ámsterdam. Le Maire murió en este tornaviaje, y Van Spielberg, que le acompañó en el lecho de muerte, incluyó la información que le suministró en su obra *Espejo de las Indias Orientales y Occidentales*. Schouten también publicaría inmediatamente, en 1618, el relato del viaje, que conoció un gran éxito y múltiples reediciones y traducciones.

Octava violación: Jacobo L’Hermitte

Al finalizar la tregua de los Doce Años, los Países Bajos se hallaban en posesión de una potente armada. Pese a la tregua, la guerra en el mar, sobre todo en Oceanía, continuó —el hecho de que las administraciones coloniales luso-españolas permanecieran independientes durante el periodo de «os Filipes» las colocó en una situación de debilidad, sobre todo a las portuguesas, que fue aprovechada por los holandeses—. El príncipe Mauricio de Nassau, convencido de que la pérdida de esas importantes colonias causaría la ruina de España, planeó al mismo tiempo dos grandes campañas, una contra Brasil y otra contra el virreinato del Perú.

La del Perú fue encomendada a Jacobo L’Hermitte, quien zarpó en abril de 1623 con una flota de 11 navíos, que transportaban una dotación de 1.039 hombres y 600 soldados. El buque insignia de la fuerza era el *Ámsterdam*, que zarpó con el resto de la armada desde el puerto homónimo, en demanda del oeste, para circunnavegar el planeta, capturando al paso plata peruana y estableciendo una colonia neerlandesa en el virreinato del Perú.

La escuadra tocó en la isla de Gorea (Senegal), de donde zarpó el 29 de abril de 1623. Pero, debido a innumerables accidentes en el océano Atlántico, no logró atravesar el estrecho de Le Maire hasta el 2 de enero de 1624. Aunque nominalmente al mando de L’Hermitte, la flota la dirigió de hecho el vecealmirante Gheen Huygen Schapenham, secundado por el contralmirante Julius Wilhelm Van Verschoor, pues L’Hermitte, como la mayoría de sus hombres, cayó enfermo de disentería. Una vez en Magallanes, permanecieron en el estrecho un mes, que dedicaron a explorar aquellas costas, levantando cartas y obteniendo noticias sobre los nativos y sus costumbres.

La expedición entró en la Mar del Sur el 2 de febrero de 1624, y a principios de marzo vientos favorables le permitieron arribar al archipiélago de Juan Fernández (4 de abril), desde donde se proponía asaltar el puerto de El Callao.

Llegadas a Lima las noticias sobre las presas hechas por L’Hermitte, el virrey reaccionó con prontitud y, cuando la flota recaló en El Callao (9 de mayo de 1624), el puerto estaba en buen estado de defensa, por lo que los expedicionarios no se atrevieron a desembarcar y se contentaron con bloquear-

lo, al tiempo que parte de la escuadra se destacaba a apresar el tráfico (Perú-Panamá) y a saquear, para poder sobrevivir, las ciudades de Pisco, Guayaquil y Puerto Viejo, una vez fracasado en el proyecto de establecer una colonia.

En el curso de este bloqueo, L'Hermite falleció (2 de junio de 1624), después de sufrir disentería y escorbuto durante meses. Fue enterrado en la isla de San Lorenzo, frente a las costas de El Callao de Lima, que había sido capturada por los holandeses (el mismo lugar que ocupará Méndez Núñez, para reponerse, tras su durísimo combate del 2 de mayo de 1866). Hugo Schapenham continuó bloqueando El Callao durante tres meses, hasta que arrumbó a Nueva España (9 de septiembre de 1624), donde esperaba hacer presas de valor (¡el Galeón!) y continuar la expedición, pero enseguida regresó al Atlántico por Magallanes, para llegar a tiempo a la toma de Bahía de Todos los Santos (1624), que será recuperada al año siguiente, en la magna jornada «dos Vasalhos», por la escuadra y fuerzas del mando de don Fadrique de Toledo y Osorio, primer marqués de Villanueva de Valdueza (8).

Novena violación: comodoro Anson

En pocas ocasiones, esa frase que asegura que la mar es la enemiga permanente del marino se confirma con tanta crudeza. Y es que tanto en la escuadra inglesa de tres navíos, dos fragatas y un bergantín, como en la del general Pizarro que salió de Ferrol en su persecución y la siguió hasta Magallanes, las pérdidas fueron espantosas.

En 1740, y en el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins (9), se produjo esta expedición del comodoro Anson, inserta en una amplia maniobra estratégica diseñada por el Almirantazgo para quedarse con gran parte de Centro y Suramérica. Mientras el almirante Vernon se dirigía a tomar Cartagena de Poniente (en el día, «de Indias»), lo que desbarató el virrey de Nueva Granada con la inestimable cooperación de don Blas de Lezo, Vernon pasaría Magallanes y se dirigiría a tomar Panamá, en lo que también



(8) BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: *La reconquista de Bahía*. Tribuna, Lisboa, 2006.

(9) IDEM: *La Armada española en la primera mitad del siglo xviii*. IZAR, Madrid, 2001, p. 139.

fracasó, porque cuando llegó allí, entre otros impedimentos, le quedaba solamente un buque.

Decidió regresar por Filipinas, limpió fondos en Macao y, al salir de allí, tuvo la suerte de toparse con el *Nuestra Señora de Covadonga*, que oficiaba del anhelado Galeón de Manila y cuya presa resarcía a Inglaterra de todos los gastos de esta expedición. La vuelta resultó muy parecida a la de Drake, con la novedad, ya apuntada, de que fue perseguido hasta las Malvinas por la escuadra de Pizarro (cuatro navíos y una fragata), para rendir por fin en Plymouth con el *Centurion*, buque de su insignia, y sin más compañía.

Pizarro perdió dos barcos por naufragio, otros dos fueron excluidos (en Lima y en Montevideo, adonde habían llegado maltrechos) y arribó a Ferrol únicamente con el de su insignia, que poco después resultó también excluido.

Conclusiones

Hemos confeccionado una somera estadística a modo de conclusión. Estas expediciones que dejamos anotadas

- supusieron nueve violaciones, tres de ellas exitosas (las tres inglesas) y seis infructuosas;
- implicaron a 45 buques, pertrechados con 800 cañones;
- en ellas participaron 3.384 hombres, entre los que se registraron 1.023 bajas;
- los españoles combatieron victoriosamente en la Mar del Sur y en Filipinas;
- entre 1577 y 1740, los enemigos del Imperio pasaron nueve veces el «Lago Español», es decir, una cada dieciocho años (10), de modo que quizá hicieron bien los reyes en hispanos en gastar tan poco en su defensa, abusando de «presupuestos de paz», por mucho que se les criticase por ello.

Lo más triste es que la fortuna acumulada por Drake en sus correrías —dicen— está en el origen del Banco de Inglaterra. En descargo de estos violadores hay que señalar que, al menos, a la mayoría de ellos sus viajes les inspiraron relatos que se publicaron por toda Europa y que hoy constituyen un testimonio histórico impagable, mientras los españoles, en general, callaban sobre el particular, ocupados en publicar libros de navegación (astronómicos, cosmográficos, derroteros...) donde aprendieron a navegar muchos de esos europeos.

(10) El hecho de incluir la última de ellas, la de Anson, distorsiona bastante esta ratio, pues entre una y otra de las ocho primeras transcurrió una media de seis años.