



XVI

EN LAS INDIAS

1600-1607.

Las flotas.—Habilidad de sus generales.—Naufragio en la Guadalupe.—Desórdenes.—Comercio de los ingleses.—Saco de Portobelo.—La salina de Araya.—Manejos de los holandeses.—Sorpréndelos Fajardo y los deshace.—Combate en que perece el Almirante Juan Álvarez.—Otro en el puerto de Santo Tomás.—Desastrosa expedición de la escuadra holandesa de Mahú al mar del Sur.—Jactancia retribuida.—Viaje de Van Noort.—Le ahuyenta de Manila un Oidor.—Vuelve á su país con ocho hombres.—Escribe relación fabulosa de proeza.

ESTANDO el despacho de las flotas y de los galeones de la plata á cargo de la Casa de la Contratación de Sevilla, que cubría los gastos con la recaudación y fondo de *haberías*; esto es, con la contribución proporcional exigida á los armadores y mercaderes, no pasaron por estrechez tan grande como las escuadras de la marina real, salvo en contados años en que, por la necesidad de invernar en la Habana las naves, no llegaban los caudales y se aplazaba, por consiguiente, la recaudación. Aun en casos tales, por vía de empréstito ó anticipo, se procuraba lo preciso á fin de que las flotas no dejaran de salir á su tiempo y pudieran regresar en el calculado, que era lo importante; empero no eran, no podían ser excepción estas agrupaciones de navíos en lo tocante al régimen general de la armada, y de los mismos achaques adolecían.

Si en gran parte los sobrellevaban, debíase á la elección de los generales, casi siempre acertada, por mediar indicación



ó propuesta de la referida Casa de la Contratación y de los mismos mercaderes, como interesados, atentos á investigar la competencia de personas en cuyas manos habían de poner la hacienda. Y en verdad, notable debe considerarse la navegación de los convoyes, compuestos ordinariamente de 40 á 70 navíos pesadísimos por exceso de carga, sin dar contento á los enemigos apostados en los puntos de recalada con fuerzas superiores, por remontarse unas veces en altas latitudes, por bajar otras más de lo creíble y hasta por adelantar navíos de aviso con falsos despachos que, interceptados, conducían á los ingleses por cierto rumbo, mientras iban las flotas por el suyo. Así, á veces, esperándolas confiados sobre el cabo de Santa María, se entraron en la Coruña ó en Lisboa, burlándolos cuando no contaban con lo que fuera menester para afrontarlos. Marcos de Aramburu, D. Francisco del Corral, Alonso de Chaves Galindo, D. Luis de Córdoba, D. Jerónimo de Portugal, se distinguieron dirigiéndolas, no menos que D. Alonso de Bazán, Diego Brochero, Pedro de Zubiaur, saliendo á su encuentro, escoltándolas y protegiéndolas, ó en ambas cosas, como á D. Luis Fajardo tocó hacer con fortuna ¹.

Una de las faltas á que no suplía la habilidad de los generales era la de buenos marineros, sustituida con gente de todas procedencias, que tomaba las plazas como medio de pasar y quedarse en las Indias, poniendo á cada paso á las naves en compromiso si era necesaria maniobra con malos tiempos. Por esta causa, sin las demás, eran muy frecuentes los naufragios, tomando á veces proporciones desastrosas. En la entrada de Veracruz, por ejemplo, se perdieron de una vez con repentino temporal del Norte, allí muy violento, 14 naos

¹ Refiere Cascales en los *Discursos históricos de Murcia*, en razón á ser hijo de Murcia D. Luis Fajardo, que en diversas veces trajo de Indias 70.000.000 de pesos en oro y plata. Consigna al mismo tiempo otras noticias biográficas incompletas, toda vez que no comprenden los servicios del general en el reinado de Felipe II; las navegaciones que hizo como veedor; la intormación y proceso de que fué encargado en 1596 cuando los ingleses entraron en Cádiz; pero son de interés las noticias de ser hijo segundo de D. Luis, marqués de los Vélez y Molina, Adelantado de Murcia, caballero de Calatrava, comendador del Moral (Almuradiel ?), Gentilhombre de la boca.



de la flota de D. Pedro Escobar Melgarejo, pereciendo más de 1.000 hombres y mercancías por valor de dos millones ¹. Cuatro se hicieron pedazos en el bajo de la Serranilla, sumergiéndose otros tantos millones, y lo que fué más sensible, el general D. Luis de Córdoba y 1.300 hombres ²; dos en la barra del Tajo con 300 personas ³. De navios sueltos, perdidos ó desmantelados, no se diga, aunque sea de consignar la muerte del almirante Juan de Urdaire ⁴, y la del general Sancho Pardo Osorio ⁵, ahogados tristemente en la costa de Portugal.

Ocurrió caso de complicación por el que se forma juicio del orden y disciplina de las flotas. La de Nueva España, que salió de Cádiz en Junio de 1603 con 30 naves, tocó en la isla de Guadalupe el 1.º de Agosto con objeto de renovar la aguada, como hacían todas. Con el ansia de pisar la tierra que sienten los pasajeros, bajaron muchos á recrearse ó á lavar la ropa, sin precaución de ninguna especie. Asaltáronlos algunos indios caribes, atemorizándolos de modo que, no siendo ellos más de 40, mataron á 20 expedicionarios é hirieron malamente á 30. Durante la refriega refrescó la brisa, y preparándose las naos á dar la vela, se abordaron unas con otras, varando de resultas la capitana con otras dos de las mayores. La presencia del general D. Fulgencio de Meneses, y la del Virrey, marqués de Montesclaros, que con su familia iba para Méjico, no bastó para refrenar á la marinería aturdida y desbandada, ni aun para obligarla á descargar las mercancías una vez que se abrieron los cascos. De todo hicieron abandono, poniendo fuego en las bodegas por esquivar el trabajo ⁶. El General murió en Veracruz á poco de llegar con los demás navios ⁷.

¹ Año 1601. Cabrera de Córdoba, *Relaciones*, pág. 99.

² Ídem id., pág. 292. Pónelo en el año 1605. León Pinelo en 1604, y no menciona la muerte del general.

³ Ídem id., año 1606, pág. 289.

⁴ Año 1603. *Colección Vargas Ponce*, leg. 5.º. Era natural de Orio.

⁵ Cabrera de Córdoba, *Relaciones*, año 1607, pág. 318. Pereció con 600 hombres.

⁶ Relación escrita por Juan de Salazar. *Colección de documentos inéditos*, t. LII, página 459.

⁷ Academia de la Historia. León Pinelo, *Registro del Consejo de Indias*.



Se comprende, pues, la razón con que solicitaban los almirantes medidas represivas, así como la de los mercaderes, denunciando la progresión descendente de los negocios, entorpecidos en otros conceptos por la concurrencia de los contrabandistas, á los que se habían ya unido naves genovesas y venecianas ¹.

Relativamente á esta plaga, seguían siendo los encomenderos y propietarios de fincas en el litoral los que sostenían y amparaban navíos extranjeros, como se vió por la presa de un corsario inglés que hizo la galera guardacostas de Cartagena, ocupando cartas de relación é inteligencia con muchos hacendados de las islas y del continente ², lo mismo que en cuatro navíos sorprendidos en el acto de desembarcar efectos en la parte Norte de Santo Domingo.

Habían disminuido, en cambio, las empresas hostiles de los ingleses después de la retirada de Puerto Rico, no viéndose por el mar de las Antillas más que las pocas naves de William Parker operando con varia fortuna, porque en la isla de Cozumel fueron rechazadas ³. En Cubagua les mataron 26 hombres ⁴, y no lograron mejor suerte hasta sorprender á Portobelo.

Parker tenía dos galeones, dos pinazas, dos lanchas y tres embarcaciones menores apresadas. A media noche, el 16 de Febrero de 1601, entró en el puerto con las lanchas, contestando al requerimiento de los centinelas del castillo ser españolas con carga de materiales de construcción. En el acto se dirigió al muelle y desembarcó unos 100 hombres, llegando calladamente á las casas reales, donde había un cuerpo de guardia. Despertaron al oír los tiros los vecinos, con el aturdimiento natural, que les hizo pensar fuera grande el número

¹ El tomo XXIII de la *Colección Navarrete* reúne las cartas, representaciones, propuestas de reforma de los generales de las flotas desde el año 1600, y los memoriales de los mercaderes, declarando el mal orden de las flotas entre las causas de decadencia del comercio.

² Año 1601. *Colección Navarrete*, t. XXIII, núm. 18. Carta del Gobernador de Cartagena.

³ Fray Diego López Cogolludo, *Historia de Yucatán*.

⁴ Carta del Gobernador. *Colección Navarrete*, t. XXVII, núm. 35.



de los asaltantes, y dieron á huir poniendo en salvo á las familias y dejando desocupada y sin defensa la ciudad. Fácilmente la señorearon, por tanto, los ingleses, llegando á reforzarlos sus naves. Saquearon las casas á placer, y habiendo estado en ellas todo el día, volviéronse á la mar la noche siguiente, pasando bajo los fuegos del castillo sin recibir el menor daño de sus cañones.

Como suele acontecer, vinieron á la corte relaciones con agrias censuras del Gobernador ¹, hechas quizá por quien quisiera ocultar que todos en Cartagena, gobernador y gobernados, dormían tranquilamente, sin idea del brusco despertar que les amagaba. Parker, el jefe enemigo, escribió posteriormente al de la plaza relatando el suceso en términos que no hay por qué juzgar apasionados; y si bien hacía burla de la puntería de los artilleros, que no acertaron al bulto de sus naves, declaraba que por haber peleado el capitán Meléndez como valeroso soldado y servidor de su Rey, lo hizo curar por su cirujano y sacado de la casa en que fué herido, teniendo propósito de quemarlas todas; pero informado por los prisioneros del trato humanitario que él (D. Pedro de Acuña) hacía á los extranjeros, principalmente á sus compatriotas los ingleses, había desistido de incendiar á la ciudad, «aunque halló muy poca hacienda» ², y ponía en libertad al referido capitán Meléndez, al de su misma clase Rolón, al factor del Rey, Funes, y á los soldados y vecinos que tenía prisioneros, queriendo que agradecieran á su Señoría la resolución y le quedaran obligados por lo que la ciudad y sus vidas valieran ³.

Esta fué la última de las empresas de alguna importancia acometidas por los ingleses ⁴ antes de asentar la paz y de de-

¹ Colección Navarrete, t. xxvii, números 35 y 71.

² Las relaciones citadas dicen se llevó por valor de 660.000 pesos.

³ Fechada la carta abordo de la nave, 28 de Febrero de 1601, estilo inglés. La publicó Leonardo de Argensola en su *Conquista de las islas Malucas*, pág. 266, por el original en poder de D. Pedro de Acuña, capitán general de Filipinas posteriormente.

⁴ Cabrera de Córdoba, *Relaciones*, pág. 184, anota que por navio de aviso de Nueva España, con cartas del mes de Marzo de 1603, se supo que siete navios de ingleses habían tomado la capitana y almiranta de los que iban de Honduras á jun-

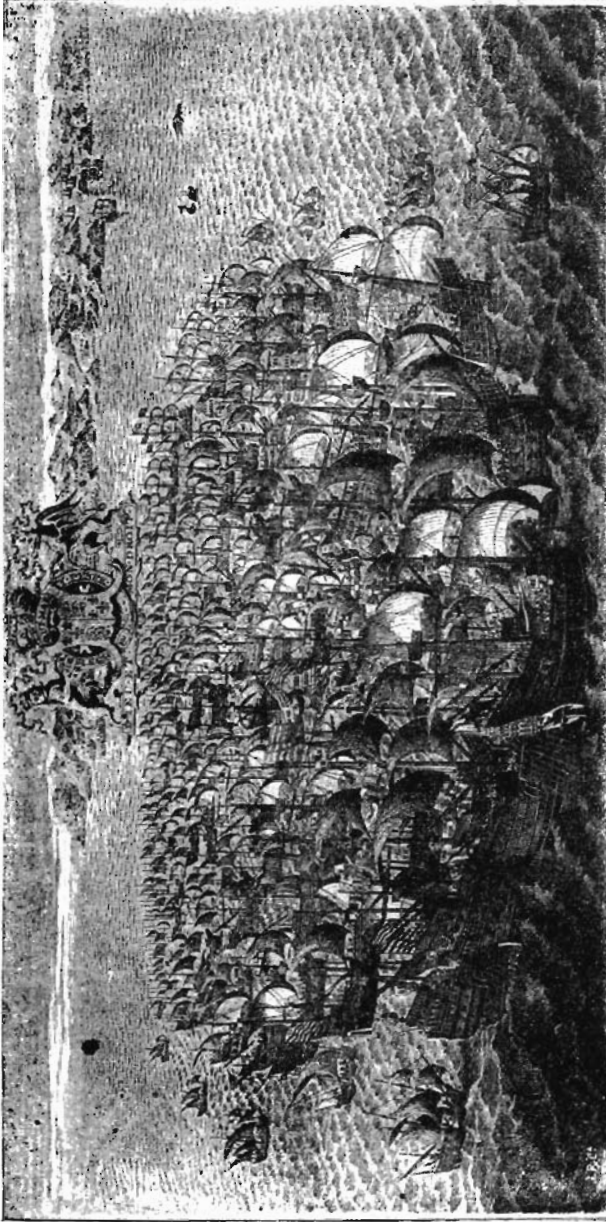


jar el campo abierto á la actividad de sus vecinos y aprendices los holandeses, tan diestros ya en los negocios comerciales marítimos de su especial aptitud, que en las liquidaciones de los armadores asociados repartieron á 400 por 100 después de amortizar el capital ¹, multiplicando por consecuencia los viajes y decidiéndose á constituir juntos la Gran Compañía de las Indias, potentísima entidad, modelo de las que, andando el tiempo, se formaron en otras naciones.

Los holandeses habían encontrado en la salina de Araya, criadero natural inagotable de la costa de Cumaná, un artículo que les era indispensable para la conserva y comercio de sus pesquerías, y les preocupaba desde que se veían privados de la extracción de España y Portugal, á que acudieron, hasta ocurrir el fallecimiento de Felipe II. Iban, pues, á Araya con urcas hasta de 600 toneladas, haciendo incesantemente viajes de ida y vuelta por grupos de ocho y diez, bien armadas. Tenían hasta 1.000 hombres empleados en las operaciones de carga, con material de barcas chatas, carretones y planchas, y únicamente á la llegada al mar de las Antillas de las armadas de galeones, con oportuno aviso de sus bajeles avanzados, evacuaban el lugar por lo que pudiera acontecer, esperando á que las flotas regresaran á España. La sola contrariedad que sentían era la falta de agua potable, teniendo que acudir en un principio á tomarla en el río Bordonos, donde los caribes se la defendieron en un principio; mas no tardaron en entenderse muy bien con ellos, dándoles armas de fuego y municiones para la guerra con los españoles, brindándoles además con artículos de necesidad, á cambio de los cuales fueron estableciéndose en diversos lugares de Guayana. Desde el Ancón de Refriegas, fondeadero de Araya, tenían en efectivo bloqueo á la costa de Cumaná y á la isla Margarita; ni consentían la pesca ordinaria de perlas,

tarse con la flota, cargados de cochinilla, añil y otras mercaderías; y aunque pelearon, como eran más los enemigos, los rindieron. La noticia no tiene comprobación en el Registro del Consejo de Indias, y no he hallado ningún documento en que se contenga.

¹ Año 1600. Le Clerc, Historia citada.



La grande Armada al embocar el Canal de Inglaterra.





ni pasaba embarcación que no capturasen ¹. Tratando de aplicar algún remedio, fueron comisionados desde España el capitán Pedro Suárez Coronel y el ingeniero Juan Bautista Antonelli para reconocer la localidad juntamente con don Diego Suárez de Amaya, gobernador de Cumaná, y hallaron muy difícil y costosa una fortificación destinada á impedir el acceso de la salina, y más difícil todavía anegar, cegar ó destruir de algún modo el criadero natural de la sal, que en un palo, en un objeto cualquiera sumergido, cristalizaba en muy breve espacio de tiempo ².

Pareció lo más expeditivo hacer un escarmiento, á cuyo fin salió de Lisboa D. Luis Fajardo con 14 galeones el 11 de Septiembre de 1605, corriendo voz de ir á Flandes; en realidad se dirigió á Cumaná y cogió de improviso á 19 urcas cargando; las apresó é incendió sin escapar una, degollando seguidamente á los prisioneros por ley de represalias, con excepción de los de nacionalidad inglesa y francesa, que trajo á España, y de un individuo que se titulaba *Príncipe de las Salinas*, colgado de una antena para distinguirlo de sus súbditos ³. Y no paró en esto la expedición, pues el almirante de Fajardo, Juan Alvarez, destacado con cinco naos, encontró á 17 de las contrabandistas holandesas sobre Manzanilla y las atacó sin considerar el número. Aferrado con la capitana enemiga, se volaron juntas, pero quedaron en poder de las nuestras dos, y dos se anegaron; de modo que perdieron cinco los holandeses ⁴. En compensación, una de las naos, separada de la flota de Nueva España, peleó sobre la isla Dominica con varias enemigas y se hundió con toda su gente por el choque de abordaje ⁵; y otro siniestro ocurrió, con-

¹ Cartas del Gobernador de Cumaná. Año 1600, *Colección Navarrete*, t. xxvii, números 35 y 36.

² Año 1603. Academia de la Historia. León Pinelo, *Registro del Consejo de Indias*. El informe de Antonelli, *Colección Navarrete*, t. viii, núm. 34.

³ González Dávila, Novoa, Cabrera de Córdoba, Le Clerc. Hay relación del suceso impresa en Málaga, año 1606.

⁴ Sólo en el incendio y pérdida de las capitanas conforman los documentos; en lo demás varían. Carta del Gobernador de Guatemala, *Colección Navarrete*, t. xxiii, núm. 30. Cabrera de Córdoba, *Relaciones*, pág. 264.—Le Clerc, Historia citada.

⁵ *Colección Navarrete*, t. xxiii, núm. 29.



tado por caso raro. Estando para entrar en el puerto de Trujillo la almiranta de Honduras, buque de 250 toneladas, procedente de Sanlúcar, se fué al fondo instantáneamente por efecto de un rayo, ahogándose 90 personas, de ellas mujeres y niños ¹.

Al cabo de un año (1606), trataron de apoderarse precisamente de las dos naves de Honduras los holandeses, teniendo noticia de estar cargadas y á punto de dar la vela en el puerto de Santo Tomás de Castilla, nuevamente poblado. Dos navíos de á 250 toneladas, un patache de 60 y cuatro lanchas las atacaron por ambos costados, sin éxito; las defendió bien su comandante, Juan de Vergara. Pasados ocho días, volvieron con nuevos bríos á recibir segundo desengaño; tuvieron que salir á la mar á remolque de las lanchas, maltratados en cascos y aparejos, y, al parecer, murió su jefe ú otra persona de cuenta, pues abatieron las banderas en señal de duelo ².

Las compañías de armadores, que buscaban mercados y ganancias por todas partes, ensayaron, al mismo tiempo que en las Antillas, camino nuevo por el estrecho de Magallanes, despachando la primera expedición á cargo del almirante Jacques Mahu. Salió de Rotterdam el 27 de Junio de 1598 con cinco naves: la capitana, de 600 toneladas, armada con 40 cañones; dos de á 400 toneladas y 26 piezas; otra, de 250 toneladas, con 20, y un patache de 80 y 19 cañones. Las tripulaciones ascendían á 547 hombres. Llevaban mercaderías, armas de fuego y blancas, y de público iban á comerciar en la India Oriental, aunque el embarque de pilotos que habían navegado con Cavendish dió á sospechar otra cosa.

Fueron, sin otra escala, á las islas de Cabo Verde ³, fondeando en el puerto de Santa María, que es en la de Santiago; y como les hicieran fuego desde un fuertecillo que montaba tres piezas, desembarcaron 200 mosqueteros y lo

¹ *Colección Navarrete*, t. XXIII, núm. 29. Cabrera de Córdoba, pág. 275.

² Cartas del Gobernador de Guatemala, *Colección Navarrete*, t. XXIII, números 30 á 34.

³ *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales*.



tomaron con baja de cuatro muertos y nueve heridos. Se las hacía más numerosas el escorbuto, de que vino á morir su general Mahu; no conseguían víveres frescos con que remediarlo, y sin más que una ó dos embarcaciones de cabotaje apresadas en el fondeadero, nombrado almirante Simón de Cordes ó Cordis, corrieron la costa de Africa hasta Cabo López, tocaron en la isla de Annobón, y desde ella atravesaron el Atlántico, alarmados con la mortandad que les causaba el contagio.

Una de las embarcaciones grandes penetró por el río de la Plata hasta Buenos Aires, osando el Capitán presentarse al Gobernador y pedirle licencia para comprar provisiones y vender mercancías, como nave perteneciente á súbditos fieles de S. M. en los Estados de Flandes; pero no pudiendo probarlo á falta de documentos, trató de obtener los víveres por fuerza en fondeadero inmediato, donde los españoles detuvieron al batel declarando prisioneros al capitán, piloto, condestable, barbero y carpintero, volviéndose á la mar el buque con muy pocos brazos ¹.

Virtuoso y enérgico era, sin duda, el gobernador Diego Rodríguez de Valdés, rechazando mercaderías necesarias por cumplir con las órdenes de generalidad. «Habían transcurrido varios años sin que hubiese arribado de España una sola nave. Los pobladores tenían abundancia de pan, carne y ciertos vegetales, careciendo, empero, de lo indispensable á la vida civilizada. Muchos de ellos andaban como los indios, cubiertos de pieles, y las mujeres hilando la lana de las ovejas (que felizmente comenzaban á abundar) se tejían con ella sus zagalejos ó polleras. En lo espiritual se pasaban una vida semisalvaje por la falta de sacerdotes. La defensa de la ciudad, aunque la población había aumentado, era muy débil por el deterioro en el armamento y la escasez casi completa de pólvora. Causas eran éstas de que, á pesar de las Reales cédulas, se hubiese tolerado que entraran como veinte negreros del Brasil y Guinea por el principal interés que había

¹ Año 1599. *Colección Navarrete*, t. xxv, núm. 69.



en las mercaderías que también traían; esclavos y mercaderías que se permutaban por trigo, lana, cueros y sebo ¹.»

Los navíos compañeros del holandés hicieron rumbo directo al estrecho de Magallanes, embocándolo el 6 de Abril; y estando en la bahía grande, que llamaron de *Cordes*, murió uno de los capitanes, Jorge Bocolth, siguiéndole á otra vida 120 hombres, por escasez de alimentos y sobra de frío y de trabajo. Los patagones mataron é hirieron algunos más de los que bajaron á tierra, á pesar de lo que resistieron cinco meses con buen ánimo; prueba, la idea de fundar en aquellos desiertos lugares una orden de Caballería «para perpetuar la memoria de un viaje tan extraordinario y peligroso en un estrecho que ninguna otra nación había intentado pasar con tantos y tan grandes bajajes»; y una de las obligaciones impuestas á los caballeros era «exponer la vida y hacer todo linaje de esfuerzos para que las armas holandesas triunfaran en el país de donde el Rey de España sacaba tantos tesoros, empleados en hacer la guerra y oprimir á los Países Bajos». La orden tenía por nombre *El León desencadenado*.

Cuando abonanzó el tiempo, entablándose vientos del Este, pudieron desembocar en el mar del Sur, no todos; el navío nombrado *La Fe* se volvió al mar del Norte, regresando á Holanda al cabo de veinticinco meses, con mil riesgos y pocos

¹ Don Eduardo Madero, *Historia del puerto de Buenos Aires*, 1892, pág. 287. Adelante refiere que en 1599 llegó una flota de siete carabelas y pataches conduciendo á este Gobernador; y habiendo la población perdido la costumbre de ver naves españolas, las creyeron enemigas. Escribió seguidamente al Rey: «Fuera del trigo y maíz que aquí cogen, y de carnes, que hay bastantemente, falta todo lo necesario para el vivir humano; de suerte que ha valido ogaño aquí una arroba de vino 20 pesos, y todas las demás cosas necesarias á 800 por 100 y á 1.000 por 100 de lo que valen en España.... No entrando mercancías por este puerto, es imposible venillas de ninguna parte, porque las que vienen por Panamá al Perú, cuando llegan aquí no hay plata con que comprarlas....»

Seguía informando estar la plaza sin defensa porque las cajas no tenían un real; que el fuerte era un corral cuadrado de tapia con terraplén á la banda del mar que se había hundido, y en él, hundidas también, una pieza de bronce y dos de hierro; pólvora había 37 libras, y plomo 48 y media. La guarnición se componía de 50 soldados.

Iba á cumplirse un año de la muerte de Felipe II cuando llegó la noticia á Buenos Aires (el 2 de Septiembre de 1599) por carta del fiscal de la Audiencia de Charcas.



hombres. Quedaban dos de los mayores y el patache, que un temporal esparció, rompiendo al último el bauprés y mastelero.

Señalada como punto de reunión la isla de Santa María, en la costa de Chile, allí llegaron las dos naos, siendo reconocidas por las embarcaciones ligeras del país en el acto de remediar las averías y de abrir las portas que habían calafateado para pasar el Estrecho, echando la artillería entre el lastre. El almirante Cordes escribió al Gobernador de Chile, como lo había hecho al de Buenos Aires, anunciándose como comisionado de mercaderes vasallos del Rey Católico, y mientras recibía contestación desembarcó en la costa, trabando con los indios escaramuza, en la que murió, juntamente con 27 de sus marineros.

El patache, denominado *Ciervo bermejo*, teniendo gruesas averías y no más de 24 hombres, enfermos casi todos, no pudo acudir al lugar de la cita, decidiéndose el capitán á entrar en Santiago y entregar el buque voluntariamente á las autoridades españolas. Dijo llamarse Rodrigo Girardo, y prestó declaración ¹, en la que si había parte de verdad refiriendo las ocurrencias del viaje y el objeto á que obedecían, es de presumir que parte habría de fantasía, procurándose asiento en que no entendiera la Inquisición, porque era judío portugués, ó descendiente de tales, por lo menos, y espía en la India Oriental. Lo que dijo, y consta en autos, es que la Compañía armadora de Rotterdam aspiraba á fundar establecimiento en el litoral de Chile, creyendo no fuera empresa difícil, así por el abandono en que lo tenían los españoles, como por la condición de los indios araucanos, cuya hostilidad contra los dominadores se podría utilizar dándoles armas de fuego, pólvora y auxilio material, entablando amistosas relaciones que trajeran consigo el comercio en el país. Se dejaba la elección del lugar de asiento al arbitrio del General, recomendándole la isla de Santa María y el puerto de Valdivia con preferencia. De no verificar la ocupación, había de

¹ Consta en la *Colección Navarrete*, t. xxvi, núm. 40.



procurar el cambio de las mercancías por oro, ya fuera pacíficamente, ya de otro modo; y, en último caso, resarcir los gastos de la expedición tomando en mar ó tierra lo que se proporcionara.

Con los avisos corridos desde la vista del primer navío de tres gavias en la isla de Santa María cundió la alarma por la costa, procediendo los vecinos á levantar é internar los mantenimientos, según la prevención de las autoridades para tales casos; y viéndose con poca gente y amagados, los dos bajeles hicieron rumbo á Occidente. Uno cayó en manos de los portugueses en las islas Molucas; el otro, vagando sin rumbo fijo ni conocimiento de las tierras, fué á parar al Japón en tan malas condiciones, que los 14 hombres que lo llevaban hicieron abandono, dando desastroso fin á la empresa y á la orden flamante de *El León desencadenado*.

Gobernaba por entonces el virreinato del Perú D. Luis de Velasco, aleccionado con las expediciones de los ingleses, lo que quiere decir que no vivía en la perfecta tranquilidad de sus predecesores. Había recibido, además, aviso anticipado de la salida de la escuadra de Mahu, y de que otra la seguiría, por lo que, sin las vacilaciones de otras veces, procedió al armamento de dos escuadrillas: una compuesta de dos galeones y un patache al mando de D. Gabriel de Castilla, llevando por almirante á D. Fernando de Córdoba, al capitán y piloto práctico Hernando Lamero, y con varios caballeros voluntarios 300 hombres de guerra. La otra de cuatro galeones y un patache, regida por D. Juan de Velasco, general de la mar del Sur, almirante Pedro Sorel de Ulloa y 700 hombres.

La primera iba á cruzar sobre la costa de Chile; la mayor á situarse en el cabo de San Gallán, á barlovento del Callao de Lima ¹. No estaban, como se ve, en la acepción de pacíficas las aguas de aquel mar al aparecer la segunda flota de los holandeses, altamente considerada en sus historias.

Se organizó lo mismo que la anterior, en Rotterdam en

¹ Títulos, instrucciones, avisos, incidencias, en la *Colección Navarrete*, t. xxvi, números 37 á 45.



1598, con especiales circunstancias; pues esperanzado por entonces el Consejo de Almirantazgo de conseguir la paz, exigió que los capitanes prestaran juramento de observar las instrucciones redactadas con sanción del príncipe Mauricio, debiendo limitarse á hacer comercio de contrabando sin cometer hostilidad. Las naves eran cuatro: dos grandes, *Mauricio* y *Henry Frederick*; dos menores, *Concordia* y *Esperanza*, tripuladas en total con 248 hombres. Oliverio van Noort embarcó en la primera con nombramiento de almirante, jefe superior ¹; por vicealmirante iba en la segunda Jacques Claasz; el mando de las menores se confió á Pedro de Lint y Juan Huidecooper. Dieron la vela el 13 de Septiembre, haciendo escala en Plymouth con objeto de tomar á bordo al piloto Melis, que había hecho la campaña con Tomás Cavendish.

Por primera escala tocaron en la isla del Príncipe, teniendo altercado con los portugueses, que mataron á un piloto, al hermano del General y algunos marineros. Si-

¹ Nort, Noort, Noert, marino de Utrecht que había alcanzado reputación en nuestra guerra de los Países Bajos, escribió relación de la campaña; y aunque exageró sus merecimientos y no fué tan amigo de la verdad como cumple á un hombre honrado, por lo que halagaba á la naciente república su libro tuvo gran aceptación y popularidad, juzgando por las ediciones que se imprimieron, los grabados con que se ilustraron y el precio abonado por ejemplares de las primitivas. Titulábase una *Description du pénible voyage fait autour de l'univers ou globe terrestre par Sr. Olivier du Nort d'Utrecht, général de quatre navires....* Imprime à Amsterredame, chez Cornille Claessz, l'an 1602; fol. con grabados. La *Mémoire bibliographique sur les voyages des navigateurs néerlandais*, de Tiele, Amsterdam, 1867, cita catorce ediciones nlandesas de 1601 a 1764. La obra *Recueil des voyages*, ya citada, contiene la relación completa del viaje de Noort, de la cual se hicieron aparte otras dos ediciones francesas en 1602 y 1610. Una alemana forma apéndice en la obra de Teodoro de Bry, *Quinta parte de América*, impresa en Francfort en 1601: por ejemplar de ella se han pagado 15.000 francos. En inglés se escribieron extractos en la *Complete collection of voyages*, de John Hamilton Moor, y en los *Voyages* de Robert Kerr. En español historió parte esencial el Dr. D. Antonio de Morga, como testigo de vista, insertando documentos oficiales de interés en el libro titulado *Sucesos de las islas Filipinas*. México, 1609. D. José de Vargas Ponce consignó lo principal en la *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1788; y tenemos manuscritas, inéditas, dos relaciones en la *Colección Navarrete*, t. xviii, números 62 y 63, dirigida la última al Conde Monterrey, virrey de Nueva España. Con vista de todas inserté artículo sucinto en *La España Moderna*, revista de Madrid, en 1890.



guiendo á Río Janeiro, no hallaron la hospitalidad que se prometían; tuvieron que salir del puerto sin los refrescos de que necesitaban, que arribar á la isla inhabitada de Santa Clara y desembarcar los enfermos de escorbuto. Incendiaron el navío *Concordia*, que hacía agua; cambiaron este nombre al *Esperanza*; recorrieron los aparejos, haciendo tiempo para embocar el estrecho de Magallanes, y al salir condenaron á dos artilleros á quedar abandonados en la isla.

Por unas ú otras causas llevaban perdidos cerca de cien hombres en catorce meses antes de llegar á puerto Deseado, donde, si bien hicieron provisión grande de pájaros niños, con el aumento de penalidades se significó la indisciplina, encabezándola el almirante Claasz con síntomas de gravedad, que corrigió la energía de Noort, aplicando su favorita sentencia. El 24 de Enero de 1600 fué desembarcado el rebelde en la playa del Estrecho, dejándole algunas galletas que sirvieran á la prolongación de su agonía si antes no era víctima de los salvajes, que ya habían atacado á los botes, matando á dos marineros.

Sin otra ocurrencia notable, no refiriendo los sufrimientos de la navegación, desembocaron los tres buques en el mar del Sur á los ochenta y cinco días, ó sea el 29 de Febrero, dirigiéndose á la costa de Chile, conocida del piloto inglés, con intención de desquitar lo pasado, pues, como ha de verse, van Noort no tenía en gran cosa la santidad del juramento.

El 14 de Marzo se perdió de vista entre la niebla el *Henry*, sin que jamás se haya sabido su paradero; los camaradas creían esta separación momentánea; de modo que, al descubrir una vela pocos días después, se dirigieron confiados hacia ella, hasta que muy cerca reconocieron ser bajel costero español. Sin vacilar lo atacaron, gozando con alegría sin tasa de las provisiones que componían su cargamento. Llamábase el costero *Buen Jesús*, de porte de 60 toneladas; el patrón Francisco de Ibarra y su gente quedaron en libertad de irse á tierra; pero retenidos el piloto Juan de Sanaval para utilizar sus servicios, dos negros esclavos



vos y dos muchachos mulatos, que habian de reforzar, de grado ó por fuerza, á la tripulación, cuyas bajas naturales crecían por ejecuciones como la del marinero Dircksz, arcabuceado en aquellos días por hurtar algunas galletas en la despensa.

Acercándose los buques al puerto de Valparaíso, entró van Noort por sorpresa con los bateles; tomó sin resistencia un barco que resultó estar cargado de sebo; y como no podía aprovecharle semejante mercancía, lo incendió juntamente con otros dos de cabotaje descargados, prosiguiendo la navegación hacia el Norte en espera de mejores presas. Júzguese cuál sería la emoción del holandés cuando vino á su bordo el oficial encargado del *Buen Jesús* á participarle, con referencia á uno de los negros detenidos, que ese barcucho miserable conducía barriles con oro, que el patrón Ibarra había arrojado al mar viéndose perseguido porque no lo consiguieran los enemigos. Maldiciendo á la suerte, hizo en seguida dar tormento al piloto y al otro negro, hasta que el dolor les arrancó la confesión: el *Buen Jesús* había embarcado realmente 52 cajas pequeñas, conteniendo cada una cuatro arrobas de oro acuñado y además 500 barras de este metal, con peso de 10.200 libras. Aunque asegurasen haber cuidado el patrón de que no quedara sin lanzarse al agua una sola barra, hizo van Noort practicar escrupuloso registro, y todavía pareció en la litera del piloto una esportilla con una libra justa de la codiciada materia, cuya vista acabó de exasperar á los flemáticos burlados, acordándoles el apólogo de la zorra. Y no era esto todo; pues declarando el piloto en el tormento que era sabido en el Perú el paso del Estrecho por los holandeses, y debían de haber salido del Callao navíos de guerra á su encuentro, se desvanecía la probabilidad de sorprender á otras embarcaciones ó puertos, que era á lo que iban, y podía resultarles cara la especulación comercial encomendada por la Compañía de armadores. Adoptaron, por tanto, la determinación que en igual caso tomaron Drake y Cavendish, esperando que, como ellos, hallarían al paso algún galeón de Filipinas, empezando



por desembarazarse del *Buen Jesús*, que hacía mucha agua, y del pobre piloto, víctima inmolada al despecho en el momento en que no era ya de servicio. La justificada causa de su muerte se consigna en el diario de Noort en estos términos, dignos de conocimiento:

«El 30 de Junio, el General y su Consejo de guerra sentenciaron al piloto español á ser arrojado al mar porque, comiendo en la cámara y siendo muy bien tratado, se atrevió á decir en presencia de alguno de la tripulación que le habían dado veneno porque se sentía doliente. Tuvo además la impudencia de sostener semejante impostura delante de los oficiales, y no sólo había pensado escaparse, sino aconsejado á los negros y á los muchachos que lo hicieran.»

La ingenuidad de la declaración excusa comentarios: ejecutada fué la sentencia, alejándose en seguida los dos navios con rumbo á las islas de Poniente.

Don Juan de Velasco los estuvo esperando en crucero sobre la costa de California hasta la estación invernal, sufriendo sus efectos. Un furioso temporal dispersó á la escuadra el 21 de Septiembre. La almiranta perdió el palo mesana y el castillo de popa, que destrozó la mar, averiando de paso el timón, y eso que era la nave más fuerte, la inglesa que se tomó á Richard Hawkins. El galeón que mandaba Juan Peraza de Polanco perdió los cuatro árboles y entró trabajosamente en Acapulco. Escapó mejor el patache gobernado por Juan Bernardo Carreño, y desapareció la capitana, pasando mucho tiempo sin descubrir vestigios en los nuevos cruceros hechos por el almirante Hernando de Lugones, hasta adquirir certidumbre de que había perecido con cuantos la tripulaban ¹.

Van Noort descubrió el 14 de Octubre una tierra desconocida, cerca de la cual fondeó largando bandera española y

¹ Hizose información en la ciudad de los Reyes, uniendo copia del testamento del General, en que declaraba ser natural de Valladolid, hijo bastardo de D. Juan de Velasco y de D.^a Ana de la Vega, haber ido muchacho al Perú y servido de capitán y de general en el mar del Sur. Academia de la Historia, *Colección Salazar*, M. 166.



poniendo á popa un marinero vestido de fraile. Al reclamo de la primera acudió una canoa con vecinos, á los que dijo el intruso que los navíos eran franceses con comisión del rey de España para Manila, y que habiendo tenido navegación larga, con muerte del piloto, habían arribado á aquel paraje, tanto con el objeto de reconocerlo, como con el de proveerse de víveres, casi agotados. Contestó el recién llegado que se hallaban algo al Norte del estrecho de San Bernardino, y que procuraría que los indios del país le llevaran arroz, aves y puercos, como así lo hicieron, si bien solicitando el pago, pretensión que maravillaba á los supuestos comisionados de Su Majestad.

El día siguiente fué á bordo un español, á quien refirieron la misma historia, y porque confiadamente enviara más viatalla bajó á tierra con él un marinero ladino en lengua castellana, cosa no rara entonces en Flandes; mas ved aquí que, sin pensarlo, se presentó el capitán Rodrigo Arias Girón, que mandaba el distrito, y, dándose á conocer, pidió con la mayor delicadeza y cumplido al general exhibiera sus despachos. Van Noort mostró los que tenía del príncipe Mauricio; y no habiendo medio de prolongar el disimulo, notificó al capitán se considerara prisionero hasta tanto que se le devolviera el hombre que había bajado á tierra.

Desde el Estrecho, detenida una embarcación, que incendió después de traspardar el arroz de carga y de retener dos indios para guías; fué á fondear al Oeste de la isla de Capul, en una bahía arenosa en que se veía población; pero los habitantes la abandonaron, y aunque desembarcó la gente, no halló cosa de provecho; antes, por pérdida, desapareció un marinero inglés, que se supuso prisionero, y se tiraron al agua, huyendo, los dos indios. Por mayor contrariedad, tomó de noche el batel, que estaba amarrado á popa, uno de los negros cautivados en el *Buen Jesús*, y también escapó; con lo cual, «persuadido el General de la ingratitude de estas gentes, para las que nada significaba el buen tratamiento, mandó se le saltaran los sesos al otro negro» ¹. Disparó á seguida los

¹ Textual en la relación de van Noort.



cañones sobre las casas del pueblo, volvió á desembarcar para incendiarlas, sin encontrar á los desertores ni procurarse comestibles.

Visto que nada agenciaban por aquel sitio dieron la vela, hallando mejor suerte en la mar con la presa de un barco chino de 120 toneladas, de los llamados champanes. El patrón hablaba portugués, y les hizo servicio informando no haber en el puerto de Cavite naves de guerra, cañones ni soldados, por haber salido las fuerzas en expedición contra los moros de Joló. Dijoles, entre otras cosas, que cada año iban de China á Manila unas 400 embarcaciones con sedería, que cambiaban por plata acuñada; que en el mes corriente se esperaban dos barcos del Japón con harina y provisiones, y que de Nueva España debía llegar el galeón con moneda. Por último, que á la entrada de la bahía se hallaba una isla (la del Corregidor), donde podría fondear sin temor.

Con nuevas que la imaginación traducía por henchimiento de la bodega con poco trabajo, resuelto á piratear y pensando acaso entrar en Amsterdam con las velas forradas de seda, como lo había hecho Cavendish, y buen lastre de pesos duros, se situó de apostadero, interceptando diariamente las embarcaciones que iban á Manila con frutos. Tanto era el contento en que vivían, que van Noort tuvo la insolencia de escribir al Gobernador anunciándole el honor de su visita. No todo sucedía, sin embargo, á medida del deseo. Una noche faltó la amarra con que estaba por la popa el champán chino apresado, desapareciendo con los cinco holandeses que le custodiaban. Consigna el diario que los chinos que se hallaban en el *Mauricio* hicieron mucho ruido protestando ser ajenos á la jugarreta de sus compañeros, mas no dice qué determinación se adoptó con ellos, aunque no es necesario, conocidos los procederes de van Noort con los *ingratos* tan bien tratados.

Mientras guardaba el acecho, fueron conducidos á Manila el marinero inglés prisionero y el negro escapado, averiguándose por ellos la verdadera historia de los piratas desde que salieron de Holanda: que la *Capitana*, barco sólido, armado



con 24 cañones de bronce, tenía al presente 100 hombres, y el otro, mandado por el capitán Lambert Viesmann, montaba 10 piezas y le quedaban 40 tripulantes.

Sabido es que la previsión no es de las condiciones sobresalientes en el carácter de los españoles, y que, en punto á defensas y socorros, ha llegado á ser tradicional su parsimonia; pero, aun dentro de lo ordinario, nunca se había hallado la capital del archipiélago filipino tan desprovista de recursos, empleados como estaban todos en atender á lo de Joló y de Mindanao.

El gobernador D. Francisco Tello convocó á junta de autoridades, pintando el estado de la situación, irremediable si con generoso impulso no acudía el vecindario; y como fuera evidente que de no alejar al enemigo cumpliría su designio arruinando el comercio, nadie se hizo sordo al llamamiento, y se arbitraron fondos con que fortificar el puerto de Cavite, resguardando de un golpe de mano los almacenes y pertrechos navales existentes, y armar, si era posible, algún barco mercante.

Lo de Cavite se encomendó á D. Antonio de Morga, oidor de la Audiencia y hombre de letras más que de armas, pero de respetabilidad y buena opinión; así, como Dios le dió á entender, reunió 150 hombres armados con mosquetes ó alabardas, hizo trincheras con tablas y tierra, situó en la playa 12 cañones de bronce de mediano calibre, y en la boca del puerto dos culebrinas de mucho alcance, concentrando tras estas defensas las embarcaciones que había en la bahía, salvo algunas barcas ó canoas ligeras destinadas á permanecer á la vista del enemigo y dar cuenta de cualquier movimiento. Entre dichas embarcaciones, ninguna se halló susceptible de armamento; las dos mejores eran una galizabra empezada á construir, y un patache de Cebú que, varado en el astillero, se carenaba. En cualquiera otra ocasión nadie hubiera pensado en ellas; ahora en lo que no se pensaba era en inconvenientes, y era de ver al pueblo entero trabajando día y noche, arrancando las rejas de las casas para forjar herrajes, cosiendo velas, arreglando picas y acopiando víveres. Con tal activi-



dad se anduvo, que á los treinta días estaban en el agua los dos barcos, y se montaban á cada uno 11 cañones de pequeño calibre.

Todo este tiempo se aguantaron pacientemente los holandeses en la isla del Corregidor, en espera del suspirado galeón: interceptaban las canoas ó embarcaciones pequeñas de otras islas, que, ignorando su presencia, entraban en la bahía; mas como á ninguna se consentía salir, llegaron á sospechar que el puerto estaba defendido, y por ello no se aproximaron; no les ocurrió remotamente que hubieran de improvisarse naves de combate.

Cuando los preparativos tocaban el fin ocurrieron los mayores tropiezos, porque no habiendo quien estuviera á sueldo del Rey, los vecinos, y aun algunos capitanes particulares, no se prestaban voluntariamente á una empresa en que nada se iba á ganar, si no fuera algún agujero en el pellejo, y los últimos, sobre todo, no ofrecían sus servicios hasta saber quién era el jefe de la escuadra, considerándose cada cual con méritos superiores para serlo. Sabíalo el Gobernador, y titubeaba en la elección, ya que no podía ir en persona como fuera su deseo, hasta que le ocurrió resolver la cuestión dejando iguales á los capitanes en la pretensión y valimiento, con la designación de general y jefe superior del oidor D. Antonio de Morga, significado ya con los trabajos de fortificación; pues si bien, como era de esperar, se excusó alegando su carácter civil, obedeció al requerimiento presentado en forma por el Secretario de Gobierno, ordenándole en nombre de S. M., y por su mejor servicio, que embarcara inmediatamente, procediendo á combatir los navios holandeses.

Hecho público el nombramiento, según la presunción, acudieron sin reparo muchas personas principales á ofrecerse como soldados ó aventureros, y contando con los de la guardia personal que el Gobernador puso á disposición del general, con el capitán real D. Agustín de Urdiales, en ocho días se alistaron cerca de 200 hombres, distribuídos en los dos buques. Morga eligió por capitana el patache llamado *San Antonio*, por ofrecer mayor comodidad de alojamiento al estado



mayor, que se componía de D. Pedro Tello, sargento mayor; D. Juan Tello y Aguirre, capitán, ambos parientes del Gobernador, y Alonso Gómez, piloto mayor. Almirante fué nombrado D. Juan de Alcega, soldado viejo muy conocedor del archipiélago, y embarcó en la galizabra *San Bartolomé*.

Después de confesar y comulgar solemnemente desde el General al último grumete, dieron la vela de Cavite los dos bajeles el 12 de Diciembre de 1600, yendo á fondear en la costa de Mariveles en espera de noticias exactas de la posición del enemigo, que habían de llevar las canoas. Mientras tanto se formó el plan de combate, señalando puesto y obligación á cada individuo; se preparó la artillería, distribuyeron las armas, hicieron batayolas ó reparos, y el General puso por escrito las instrucciones del Almirante, encargándole la unión y fijándose con preferencia en el propósito de abordar ambos buques por un mismo costado el mayor de los holandeses, sin cuidarse del otro.

Poco después de media noche del 13 dieron la vela los buques, sabiendo que los enemigos se hallaban fondeados en punta Balaitegui, calculando amanecer á barlovento suyo. El viento era fresco del Nordeste, y á la primera claridad largaron las banderas de combate, desdeñando el ardid de aproximarse inesperados.

Justo es, habiendo censurado la imprevisión y abandono del carácter nacional, que ensalce otras condiciones por ningún otro pueblo excedidas. Arrojarse á batir uno de los bajeles más poderosos de aquel tiempo, dotado con marineros excelentes por naturaleza y curtidos en campaña de tres años, con pequeñas y endebles embarcaciones de comercio, montadas por comerciantes, trajineros é indios, y dirigidas por un letrado de oficio; atacar de frente sin temor ni cautela, son acciones de españoles, que no apreciará en todo su valor quien desconozca el arte náutico, aunque cualquiera entienda que se salen de lo vulgar.

Fudiendo reconocer los holandeses á los asaltantes á más de tres millas de distancia, no por la sorpresa de la vista dejaron de apercebirse á toda prisa, cortando las amarras, po-



niéndose á la vela, pasando al *Mauricio* una parte de la gente del *Concordia*, y rompiendo el fuego con los cañones de largo alcance. El *San Antonio*, sin contestar hasta el momento de estar al costado, abordó por estribor al primero, barriando su cubierta con una descarga de mosquetes y arcabuces, é inmediatamente saltó un abanderado con 30 hombres, los primeros en posesionarse de la popa y castillo; acobardados los holandeses, se metieron en el entrepuente y bajo la proa, y el mismo van Noort pidió capitulación, dejando que arriba le tomasen la bandera y el estandarte del príncipe Mauricio, blanco, azul y naranjado, que tenía en el asta. A este tiempo el almirante Alcega, que había de abordar simultáneamente, creyendo rendido el principal enemigo, pasó de largo á toda vela en persecución del otro, con lo que hizo van Noort caso omiso de la palabra, y animó la gente á proseguir la resistencia, disparando desde abajo cañones y mosquetes y guardando con picas las escotillas. Llevaba, sin embargo, la peor parte, y no debía de prolongarse la defensa más de las seis horas que duraba, cuando, saliendo por la popa llamas que se elevaban hasta el palo mesana, ordenó el General la retirada de la bandera y gente, sin advertir en el calor de la refriega que, siendo su propio buque tan sencillo, se habían abierto las costuras con el estruendo de la artillería y se iba anegando. Bien lo vió un padre jesuíta que iba á bordo, y saliendo con un crucifijo en la mano, gritaba: «Vamos á ver, españoles, cuál es vuestro valor; mirad que ésta es la causa de Dios; morid como soldados de Cristo, y no seáis pasto de los peces; mirad que entre los peligros que nos cercan, el menor es el enemigo; que si perdemos un navío ganamos otro¹.» A esta exhortación volvieron algunos al holandés, mas la orden del General y el pánico que las llamas causaban ahogaron la resolución, desatracándose las embarcaciones.

Van Noort aprovechó el respiro en sofocar el incendio y largar las velas de proa, únicas que no le habían inutilizado, y en tanto se fué á fondo el *San Antonio* tan rápidamente,

¹ Textual.



*estant
l'admiral Surmonte Sen allant au fardó a nostre péne*

Combate del patache San Antonio con la nao de Van Noort.





que ni aun dió tiempo á que los soldados se desembarazaran de las armas. Algunos tomaron el esquife que iba por la popa é instaron al General que se embarcara con ellos; pero, penetrado de sus nuevos deberes militares, no quiso dejar el bajel hasta el último extremo; lo que hizo á ruegos de un criado fué desnudarse, y al tirarse al agua llevó su bandera y el estandarte tomado á los holandeses, apoyado en una colchoneta que el mismo criado le proporcionó, por estar henchida de materia flotante. Nadando cuatro horas alcanzó el islote Fortún, que distaba seis millas, adonde tuvieron la suerte de llegar algunos más. Los que no eran hábiles nadadores acudieron como más cercano al buque holandés pidiendo socorro; pero desde la borda los herian con picas, como sucedió al capitán Gómez de Molina, que recibió un lanzazo, y aun con él ganó la tierra, muriendo por la pérdida de sangre.

Ascendieron las bajas por combate y naufragio á 50 hombres, muertos los más ahogados. De los principales fueron los capitanes D. Francisco de Mendoza, Gregorio de Vargas, Francisco Rodríguez y Gaspar de los Ríos, que sucumbieron en el abordaje, y en el agua Juan de Zamudio, Agustín de Urdiales, Pedro Tello, Gabriel Maldonado, Cristóbal de Heredia, Luis de Belver, Alonso Lozano, Domingo de Arrieta, Melchor de Figueroa, el piloto mayor Alonso Gómez, el P. Fr. Diego de Santiago y el padre jesuita.

El General reunió en el islote de Fortún la barca de su buque, la del holandés y una banca de indios; en las tres acomodó los heridos, saliendo por la noche para la costa, que tomó en la provincia de Balayán, á treinta leguas de Manila.

Alcega, causante involuntario del desastre por afán de gloria, dió cara al *Concordia*, abordándole con resolución y rindiéndolo, sin más pérdidas que un hombre muerto de arcabuzazo, otro que cayó al agua al saltar y algunos heridos. Pasó después á corta distancia del *Mauricio* sin molestarlo ni tratar de saber lo que había sido de su General, y llegó á Manila con la presa, en que se encontraron vivos el capitán Viesmann y 25 hombres más, que sufrieron la pena



de garrote por piratas. El almirante fué arrestado, aunque no por el tiempo que mereciera su inobediencia.

Véase en lo que difiere la versión escrita por van Noort:

«En la madrugada del 14 de Diciembre, dice, se avistaron dos buques que en un principio parecieron fragatas, si bien al aproximarse se reconoció que eran bajeles grandes en són de combate; entonces se izaron las gaviyas y se preparó la artillería. Venía á vanguardia el general de Manila, que, disparando la andanada, abordó al *Mauricio*, saltando parte de su gente en la cubierta con corazas, rodela y toda suerte de armas, gritando: *jamaina, perros, amaina!* Los holandeses se metieron bajo cubierta, dejándoles dueños del buque, como que venían seis ó siete contra uno, defendiéndose con picas y mosquetes. También venía encima el almirante español; pero debió presumir que sus compatriotas habían ganado la batalla, y dió caza al *Concordia*.

»Todo el día estuvieron abordados los jefes; los españoles disparaban sus cañones y no se descuidaban los holandeses en responder, aunque cada vez menos por estar muchos heridos. Entonces bajó van Noort y amenazó con pegar fuego á *Santa Bárbara* si no combatían, animándoles de modo que hasta los heridos volvieron á subir. Al fin se apartaron los españoles, y á poco empezó á hundirse su buque, desapareciendo en un cerrar de ojos palos y todo. Se veía á los hombres tratando de prolongar la vida nadando y pidiendo misericordia; había lo menos 200, sin contar los que ya habían muerto. *Cuando descubrían la cabeza les pegaban los holandeses en ella y hundían cuantos podían.* En la cubierta quedaron dos cadáveres, uno de los cuales tenía un relicario de plata con papelitos de oraciones para obtener la protección de los santos. Se vió á lo lejos al *Concordia*, dándolo por rendido, pues era un buque endeble, no tenía más que 25 hombres, al paso que el español debía de pasar de 600 toneladas; como que los dos eran de los que hacen la navegación de Manila á Méjico, y estaban armados con diez cañones y 500 hombres perfectamente instruidos en el manejo del mosquete y otras armas (*sic*).



»Viéndose desembarazados los del *Mauricio*, orientaron el trinquete, puesto que la jarcia y maniobra del palo mayor había sido cortada; lo que más les alarmaba era el fuego que las continuas descargas habían inflamado en el combés, amenazando invadirlo todo. Consiguieron, sin embargo, apagarlo, y dieron gracias á Dios que les había librado de tantos peligros con el valor del General y de su gente. Hicieron rumbo á la isla de Borneo por reparar el buque, que no estaba en disposición de sostener otro ataque, contando siete muertos y 26 heridos. El 5 de Enero de 1601 salieron de esta isla; pasaron entre Java y Baly el 10 de Febrero; el cabo de Buena Esperanza el 24 de Abril, y fondearon en Rotterdam el 26 de Agosto, al cabo de tres años de viaje.»

Blumentritt ¹ escribe: «Habían ganado una victoria, es verdad, ¡pero á costa de cuántos sacrificios! 109 españoles y 150 indios y negros se habían ahogado ó muerto en el combate (*sic*): también se hundieron para siempre con la embarcación muchas piezas de grueso calibre y cuantiosas municiones. No obstante, la batalla se celebró como una gloriosa victoria; los españoles se creyeron indemnizados de sus pérdidas con la toma del segundo navío holandés, de cuya tripulación habían caído vivos en sus manos 25 hombres, entre ellos el capitán Viesmann.

»Como prueba de especial valor ostentó el Dr. Morga la bandera de la almiranta de Noort, de la que se habían apoderado los españoles durante el abordaje. Los prisioneros holandeses fueron ahorcados en Manila como ladrones y piratas.»

Por otros conductos se sabe que Noort volvió á su país con las manos vacías y ocho hombres muy trabajados, llevando el buque por única amarra el ancla de madera que tomó á un barco japonés, y que por recuerdo colgó á la puerta de su casa.

Entre las láminas de su obra puso la que representa el acto

¹ *Filipinas.—Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII: bosquejo histórico*, traducido por D. Enrique Ruppert. Madrid, 1882.



de hundir á los españoles que luchaban con las olas. Tan benemérita á la humanidad, tan útil á la ciencia y gloriosa á las armas de Holanda fué la campaña toda de su circunnavegación.

Ni el entusiasta historiador Le Clerc la ensalzó mucho, limitando su juicio á expresar que volvió á Holanda van Noort, habiendo hecho daño; pero no llevó nada y sufrió mucho.