

Revista de Indias, 1988, vol. XLVIII, núms. 182-183

LA FASCINACION EUROPEA CON EL PERU Y EXPEDICIONES AL MAR DEL SUR EN EL SIGLO XVII

POR

PETER T. BRADLEY

Universidad de Newcastle upon Tyne. Inglaterra

Introducción

Hoy día, cuando pensamos en el Perú desde Europa, a pesar de los magníficos éxitos de algunas de las figuras más renombradas del país en el campo de la literatura o de la diplomacia, nos aparece frecuentemente ante los ojos la imagen de una república lejana, económicamente pobre, atrasada desde el punto de vista social e industrial y endeudada con acreedores internacionales sin esperanzas de remediar su situación. No tratamos aquí de valorar la justicia o no de tales conceptos, sino más bien del contraste entre esta imagen popular y la que se conformó en la mentalidad europea durante el siglo XVII. En esa época, por supuesto, debido a la lejanía de la región, nunca gozó de la misma atención por parte de los enemigos de España como las Antillas o la costa de la Tierra Firme, sin embargo, para muchos europeos siguió despertando una atracción alucinante.

Para comprender este fenómeno debemos colocar al Virreinato del Perú en el marco del enorme impacto producido en Europa por la llegada de tesoros aztecas, del oro y de la plata de los incas, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de El Dorado y, por fin, la realidad de las riquezas fabulosas de Potosí. Por consiguiente, aun antes del siglo XVII se conocía el Perú como fuente principal de ingresos para la corona española en el Nuevo Mundo, tierra de civilizaciones indias de riquezas inimaginables, origen de botín legendario y a lo largo de cuyas costas hacia Panamá pasaban navíos llevando oro y plata de un valor asombroso. Tal era el poder de esta fascinación que serviría para incitar a ingleses, franceses y holandeses a acometer empresas peligrosas desafiando los abrumadores obstáculos de la naturaleza.

Les estimulaba también la posibilidad de extender desde Europa la rivalidad política y religiosa y de luchar contra la supremacía española en América, tal vez incluso instalando sus propias colonias en regiones no pobladas por españoles. Y tampoco se debe subestimar, como componente de la mencionada fascinación, el poder encantador y seductor de mitos y leyendas de origen bíblico, clásico, medieval y por fin americano que se confundieron en los escritos de los cronistas desde la época de Colón. Los que escribieron diarios o relaciones de los viajes del siglo XVII que comentamos aquí, a veces no se sentían menos perplejos o desconcertados que los famosos cronistas de Indias cuando pretendían describir una verdad que sobrepasaba los límites de la imaginación europea.

Fue Francis Drake, durante su viaje de circunnavegación del mundo (1577-80), quien presentó pruebas tangibles y deslumbrantes de cómo era posible no sólo triunfar sobre los obstáculos de tipo logístico y la oposición española, sino volver del Mar del Sur con muestras de las riquezas del Nuevo Mundo. El valor del oro y plata apresado por él en las costas peruanas alcanzaba por lo menos 447.000 pesos (1). Su notable compatriota Thomas Cavendish, tercer circunnavegador del mundo (1586-88), también volvió de las costas del Perú y la Nueva España con un botín de artículos de seda, perlas, especias, oro y plata que se dice llevó a su reina, Isabel I, a exclamar: «El Rey de España ladra mucho pero no muerde. No nos importan nada los españoles; al fin y al cabo sus navíos cargados de oro y plata de las Indias se dirigen a nuestro país» (2).

Aun antes de estos famosos y dramáticos episodios de corso, otros ingleses ya habían sido inducidos a soñar con un desafío más permanente a la dominación española del Perú. Un proyecto de 1550 anunció la intención de enviar 4.000 hombres en pinazas por el río Amazonas. Otro preparado por un portugués, Bartolomeu Bayão, en los años 70, planteó cómo se podrían ocupar puertos en el Estrecho de Magallanes, «para tener entre sus manos el co-

Siglas utilizadas:

- AGI: Archivo General de Indias, Sevilla.
- AHN: Archivo Histórico Nacional, Madrid.
- BB: Biblioteca Británica, Londres.
- BN: Biblioteca Nacional, Madrid.

(1) Sobre Drake ver: Kenneth R. ANDREWS, *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire (1430-1630)*, Universidad de Cambridge, 1984. Norman J. W. THROWER (ed.), *Sir Francis Drake and the famous voyage (1577-80)*, Universidad de California, Berkeley, 1984.

(2) David B. QUINN (ed.), *The last voyage of Thomas Cavendish (1591-92)*, Universidad de Chicago, 1975, pág. 17.

mercio del Mar del Sur... y llegar tan cerca como quisieren al Perú». Y por fin, en la misma década, Richard Grenville explicó ante su reina un plan que establecería colonias inglesas en la región entre el Río de la Plata y la costa de Chile, «ofreciendo la posibilidad de traer a este reino (Inglaterra) gran tesoro de oro, plata y perlas desde esas regiones, como otros príncipes lo han hecho ya desde otros países» (3).

Aunque las derrotas sufridas por John Oxenham y Richard Hawkins en 1576 y 1594 pudieran haber introducido una dosis de realismo en las percepciones de las atracciones del Perú, en las palabras de Richard Hakluyt, narrador puntual de la empresa marítima de su nación, quedan resumidas las esperanzas más disparatadas de sus compatriotas. «El Estrecho de Magallanes es la puerta de entrada al tesoro tanto de las Indias Orientales como de las Indias Occidentales. Y quien sea dueño de este estrecho también puede considerarse dueño de las Indias Occidentales... No cabe duda que vamos a someter a la corona inglesa todas las minas de oro del Perú y toda la costa y terreno de esa Tierra Firme que se encuentra en el Mar del Sur» (4).

Para facilitar el estudio de las expediciones del siglo XVII podemos estructurarlas en tres grupos: I) las empresas holandesas que dominan la primera mitad del siglo; II) exploradores y comerciantes ingleses en la última parte del período (estos dos grupos zarpando de puertos europeos para entrar en el Mar del Sur por la ruta del sur), y III) los bucaneros en las últimas décadas del siglo, que salen de bases en las Antillas para entrar en el Mar del Sur, principalmente desde el norte, a través del istmo de Panamá.

1. LOS HOLANDESES

Las dos primeras expediciones holandesas, capitaneadas por Jacob Mahu y Olivier van Noort, se hicieron a la vela en junio y septiembre de 1598 respectivamente, con intenciones exploratorias más o menos parecidas (5). Mientras seguían un rumbo que les lle-

(3) Roger BARLOW, *A brief summe of geography*, ed. E. G. R. Taylor (Hakluyt Society, 2.^a serie, vol. 69), Londres, 1932, pág. liv. E. G. R. TAYLOR (ed.), *The original writings and correspondence of the two Richard Hakluyts* (Hakluyt Society, 2.^a serie, vols. 76 y 77), Londres, 1935. Vol. 76, pág. 87. THROWER [1], pág. 50.

(4) TAYLOR [3], pág. 40.

(5) Estudios recientes sobre viajes al Mar del Sur son: Oskar H. K. SPATE, *Monopolists and freebooters*, Croom Helm, Londres, 1983. Guillermo LOHMANN VILLENNA, *Historia marítima del Perú*, vol. IV, Siglos XVII y XVIII, Ausonia, Lima, 1973.

varía finalmente a las Indias Orientales, se les había encargado la misión de tantear la reacción de los pobladores y autoridades peruanos a su deseo de comerciar. Pero cada expedición se había preparado militarmente en caso de conflicto armado, y no cabe duda que pensaban evaluar la capacidad defensiva del Perú para resistir tales incursiones.

El capitán de uno de los barcos holandeses, Dirck Gerritsz, en Santiago de Chile, reveló que «el principal designio con que... salieron de su tierra fue con muchas mercaderias para benir a las yndias orientales y occidentales adonde mejor pudiessen açer la nabegaçion y bender sus mercaderias o trocarlas por otros géneros y açiendas» (6). Pero también admitió que tanto él como sus promotores sabían que no se les permitiría comerciar en el Perú legalmente, si bien se veían obligados a tratar de hacerlo por la necesidad de encontrar nuevo empleo para los barcos y sus tripulaciones. Añadió que «si no se las quisiesen comprar por bien y no pudiessen hazer su hacienda por no boluer sin prouecho a su tierra abian de yntentar por fuerza bender sus mercaderias o tomar lo que allasen asi de bastimentos como oro y plata». Transportaban grandes cantidades de mosquetes y arcabuces no sólo para su uso personal, sino para distribuirlos entre los indios, con la esperanza de inducirlos así a aceptar una alianza contra los españoles— una idea bastante ingenua expresada por los promotores de las expediciones holandesas que vinieron más tarde—.

Por las declaraciones de Gerritsz se supo además que los holandeses ya habían identificado a Valdivia, en el sur del virreinato, como lugar al cual dirigir su atención. «Trayan determinaçion y orden, y espessa ynstruçion de tomar el puerto de la çiudad de Valdivia ... por ser el primero biniendo por el estrecho de Magallanes y mas apartada de armadas y peligros y que alli deseaban procurar las bentas y rescates de sus mercaderias por ser pueblo de mucho oro y trato, y que si no lo pudiesen açer deçia su ynstruçion que tomassen el puerto y se juntassen la ysla de Sancta Maria».

La mención específica de Valdivia se debe probablemente a su descripción en la colección Hakluyt de viajes ingleses. Al narrar la circunnavegación de Drake, Hakluyt se refiere al «oro muy puro y fino de Valdivia», y después a «la famosa provincia de Arauco, de una riqueza magnífica y llena de minas de oro» (7). De la misma fuente podríamos sacar descripciones de la isla de Santa María,

(6) AGI, Patronato Real, 268-2-3.

(7) R. HAKLUYT, *Principal navigations*, Dent, Londres, 1910, vol. VIII, pág. 283.

tan idóneamente situada, que sirvió como lugar de recuperación para varias expediciones dispersadas durante la travesía del Estrecho. La difusión de esta clase de información resultó también de contactos personales y posiblemente por haberse adquirido en Holanda dos mapas de las expediciones de Cavendish, preparados a base de originales españoles ahora perdidos. Una prueba final para confirmar el origen de las opiniones holandesas se encuentra en el hecho de que tanto Mahu como Van Noort contaban con pilotos ingleses que ya habían adquirido cierta práctica del Mar del Sur. Para citar otra vez a Gerritsz, «los pilotos yngleses por todas partes son mas çiertos y praticos que los flamencos» (8).

Barcos de estas dos expediciones entraron por fin en el Mar del Sur y navegaron a lo largo de la costa meridional del virreinato. Los más afortunados atravesaron el Océano Pacífico para llegar a las Indias Orientales y, en el caso de Van Noort, efectuar la circunnavegación del globo. Pero en realidad con pocas recompensas, porque el comercio con los indios no pasó de ser un cambio de baratijas de origen europeo por pequeñas cantidades de comestibles y otras necesidades, el encuentro poco frecuente con barcos o la entrada en puertos como Valparaíso o Huasco, donde robaron frutas y gallinas. Por tanto, después de viajes de 14 y 18 meses respectivamente, Mahu y Van Noort descubrieron la realidad de la lejanía del Perú, su propio aislamiento, la necesidad de sufrir condiciones climáticas espantosas en el Estrecho y el continuo esfuerzo agotador para encontrar alimentos, todo lo cual había reducido su número a casi la mitad para cuando llegaron al Mar del Sur. Mares tempestuosos, las furias del viento, granizo, nieve y un frío penetrante figuran en todas las relaciones, junto con historias de la muerte cruel y atroz de los compañeros que cayeron en manos de gigantes de casi cuatro metros de altura y que corrían tan rápidamente como un caballo. Cuando se contaban estos horrores en las tabernas de Amsterdam o Rotterdam, poco nos sorprende saber que los armadores que habían sucumbido fácilmente a la tentación del Perú dieran instrucciones a sus capitanes de que no se revelara el destino verdadero hasta el último momento para no desanimar a la gente.

Sin embargo, olvidando los peligros, el dolor y la muerte, la aventura de Van Noort despertó aún mayor interés europeo por esas regiones. Se publicaron varias ediciones y traducciones del diario, en el cual informa del aliciente de los metales preciosos y la tierra fértil. Por ejemplo, la costa desde Santiago a Valdivia «es

(8) [6].

la más fértil de todo el mundo, y de un ambiente tan sano que pocos están enfermos; en realidad si se mete en la vaina una espada cubierta de rocío, no se enmohece. Hay frutas, maíz y puercos, caballos, corderos y cabras que andan en grandes manadas, y también minas de oro» (9).

La segunda invasión holandesa del Mar del Sur se enfrentó con los mismos problemas logísticos y climáticos, pero en gran parte logró vencerlos y así fijar la imagen que tenían los mercaderes de ese país, de un comercio mundial con factorías en el Perú. Inevitablemente hubo motines y falta de víveres y agua, pero cuando la flota de Joris van Speilbergen salió al Mar del Sur, sólo nueve meses después de salir de Texel, fue con hombres en mejor estado físico que sus antecesores. En el mismo Estrecho habían celebrado un banquete, en el cual los oficiales comieron carne de vaca, puerco y gallina, naranjas, limones y mermelada, además de beber cerveza holandesa y vinos franceses y españoles. Los demás, sin embargo, disfrutaron de un menú más básico de mejillones, berro, perejil y frutas silvestres. Se nota el descontento causado por tal discriminación en las palabras de un soldado alemán, Andreas Heinrich, que abandonó la flota en el puerto de Papudo, donde comentó que «los oficiales principales comen bien y los marineros mal, y por esta razón había desertado» (10).

Pero por lo general fue una flota más segura de sí misma la que entró en el Mar del Sur, avanzando más allá de los puertos chilenos visitados por Mahu y Van Noort, hasta Arica, Pisco, el Callao, Huaura, Huarmey y Paita, antes de navegar alrededor del mundo. Tan seguros estaban y tan bien informados sobre la costa del virreinato que, según un declarante portugués, prisionero de los holandeses, «vinieron con tanta confianza como si hubieran viajado y navegado por estas regiones durante toda la vida ... de modo que cuando en el puerto de Concón no lograron encontrar agua fresca, dijeron que no estaban preocupados, porque de allí a tres leguas lo encontrarían y así lo hicieron en Papudo con tanta seguridad como si fuesen naturales de esta tierra» (11).

Pero aunque lograron derrotar una flota peruana cerca de Cañete, fueron difíciles de conseguir otros éxitos que buscaban, tales como la toma de Arica, del Callao o de algún buque llevando plata a Panamá. Estos quedaban pendientes para el futuro. El botín de

(9) Samuel PURCHAS, *Purchas his pilgrimes*, McLehose, Glasgow, 1905-07, vol. II, pág. 196.

(10) BN (Madrid), Ms. 2348, fol. 233, "Relación del viaje que el año de 1615 hizo por el estrecho a la mar del sur el holandés Jorge Esperuet".

(11) *Ibid.*

7.000 pesos en plata que sacaron de un barco cerca de Pisco no era más que un recuerdo de las riquezas que no ganaron.

No obstante, este recuerdo se mantenía vivo en la memoria por la publicación del diario y por su traducción. Contienen referencias a las buenas oportunidades para adquirir riquezas y a la naturaleza agradable y fértil de los lugares visitados. Arica, por ejemplo, «es un sitio verde, donde se cultivan naranjas y limones», y al cual se trae toda la plata de Potosí. Papudo, que tiene agua fresca, clara y dulce «ha de ser considerado como el más apropiado en el cual recuperarse y aprovisionarse de víveres» (12). Además, la interpolación dentro del diario de dos descripciones de las zonas visitadas ayudó inmensamente a la propagación de noticias sobre el Perú. La primera y más larga, preparada por un limeño capturado por los holandeses, ofrece una descripción de la capital y su puerto, los edificios, habitantes y el sistema de gobierno del virreinato. Termina con un comentario sobre la vida económica, especialmente refiriéndose a los centros mineros y a la vida comercial de los puertos entre Arica y Huanchaco. La segunda, de sólo dos páginas, agrega información sobre los puertos de Chile. Se observa otra vez que Valdivia «es muy rica en oro» y que las esposas de sus antiguos habitantes españoles, matados en masa en 1599. «pueden ser rescatadas por un par de espuelas, una brida, un estoque o un par de estribos» (13). Así quedaban vivas las ilusiones que habían de asegurar que se mantuvieran las esperanzas holandesas con respecto al Perú.

Cuando volvieron a las lejanas y tentadoras costas peruanas en los años 20, dos factores nuevos incidían en la organización, derrotero y objetivos de la expedición: la adopción de una política más agresiva con respecto a la expansión en ultramar después de caducar la tregua de doce años en 1621, y el descubrimiento en 1616 de una nueva vía de acceso al Mar del Sur por Lemaire y Schouten, atravesando el estrecho que todavía lleva el nombre del primero, y doblando el Cabo de Hornos. Según una versión de sus correrías, la expedición de Jacques l'Hermite, que levó anclas el mes de abril de 1623, «vendría a este reino y pondría fuego a todos los nauios de la Mar del Sur y daría saco a la ciudad de Lima y el Callao, abrasaría a Panama y haría los mayores daños que pudiese y serían licitos como hechos a gente contraria de su religion» (14). Co-

(12) *The East and West Indian mirror*, ed. J. A. J. de Villiers (Hakluyt Society, 2.^a serie, vol. 18), Londres, 1906, págs. 65-66.

(13) *Ibid.*, págs. 86-99 y 100-01.

(14) "Relaçion del viaje y subcessos de la armada olandesa", Biblioteca Británica (en adelante BB), Additional, 13974, fol. 21.

mo era de suponer, fue la fuerza más grande que hasta ahora había sido enviada a desafiar la supremacía española en el Perú, a saber 11 navíos, 1.637 tripulantes y soldados y 294 piezas de artillería.

Todos los informantes están de acuerdo en señalar a Arica como el destino principal, un puerto ya descrito de modo favorable por la expedición anterior. «La flota tenía la intención de tratar de conquistar el Perú, y se había concluido que debíamos ir a restablecernos en las Islas Juan Fernández, y luego continuar a Arica para luchar con los galeones españoles e intentar ocupar el lugar, a fin de llevar adelante nuestros proyectos con la ayuda de los indios» (15). Se trataba, pues, no sólo de una expedición de corso contra la escuadra peruana que llevaba la plata a Panamá, sino de un esfuerzo más ambicioso, algunos dirían quimérico, para interrumpir la distribución de plata por uno de sus puntos de salida más importante en la América del Sur. Otra vez se calculaba, en vano, que una alianza con los indios, o tal vez con negros esclavos, era condición previa para realizar los sueños algo absurdos de la conquista del Perú.

En efecto, cualesquiera que fuesen las ventajas de las que gozaba esta empresa al salir de su país, cuando empezaron a recuperarse en las Islas Juan Fernández después de un viaje de casi un año, parece que ya habían minado su eficacia la mala suerte, los estragos del escorbuto y un mando poco enérgico que se puede atribuir en parte a la enfermedad del almirante l'Hermite. Más tarde, rumbo a Arica en el mes de mayo de 1624, supieron que habían perdido la Armada del Mar del Sur y su carga de plata por unos pocos días, en un año en que había salido con una prontitud extraordinaria para el Callao. Ya que Arica perdió sus atractivos se les presentó el dilema o de perseguir la flota peruana y tratar de alcanzarla antes que llegase a Panamá, o dirigir su atención hacia la costa. Optaron por seguir hasta el Callao, porque creían correctamente que la capitana aún se quedaba allí a la espera de la última entrega de plata, aunque se equivocaban al creer que podrían contar con la ayuda de los negros esclavos cuando emprendieran su asalto contra el puerto y la capital.

Lo que resultó fue un bloqueo de la bahía del Callao que frustró tanto como debilitó a los holandeses, porque aunque lograron apresar y quemar barcos mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra. Ellos controlaban alta mar y las vías de acceso al puerto, pero sin penetrar hasta el fondeadero de la ca-

(15) René A. Constantin DE RENNEVILLE, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales*, Rouen, 1725, vol. IX, pág. 53.

pitana, mientras los defensores llevaban ventaja en Lima y el Callao. Habiendo llegado a un punto muerto, los holandeses intentaron aliviar el tedio enviando una sección de su flota a Arica y Pisco, donde se rechazaron sus ataques, y otra a Puná y Guayaquil, donde hicieron muchos daños pero acumularon poco botín. Dejando a su almirante enterrado en la isla de San Lorenzo, los mil supervivientes zarparon en agosto rumbo a las Indias Orientales. Un desertor francés reveló a las autoridades en Lima los puntos de vista completamente contrarios de los promotores y tripulantes de ésta y otras expediciones, cuando declaró que «toda la gente que trae la dicha armada está muy descontenta, y como forçada, por los malos tratamientos que tienen, que ha oydo decir a los marineros que quisieran mas hazer dos viajes a la India que el que lleuan al presente. Y sabe de cierto que si tornasen a Flandes, no bolberian aunque diessen a cada uno dos mil florines» (16).

En lugar de buscar oportunidades para comerciar en las costas del Perú, l'Hermite y sus compañeros escogieron una confrontación directa con sus enemigos. Pero los asaltos contra puertos y buques mercantes sólo parecen haberles proporcionado alimentos. Los resultados, entonces, se reducen a la adquisición de mayor información sobre la nueva ruta por el Cabo de Hornos y sobre la capacidad defensiva de los puertos del Perú. A pesar de estar temerosos e intimidados los chalacos y limeños, el virrey y sus consejeros según un comentarista «tan blancos como la nieve» (17), los holandeses se enteraron de que no les faltaba a los defensores la resolución para resistir el ataque. Por lo tanto, la próxima intervención, que había de buscar un lugar en donde establecer un asentamiento holandés, no se haría en la costa central del virreinato, sino en el Sur, en una Valdivia en esa época despoblada. L'Hermite sabía que todavía existían riquezas tentadoras en el Perú (por ejemplo cuando dejaron de apresar la Armada del Mar del Sur), pero por el momento, citando la versión inglesa del diario, «todos los magníficos proyectos de conquista en las Indias, elaborados en Holanda, ahora les parecían ser sueños románticos», y «así a bajo precio se les libró a los españoles del armamento más formidable que jamás antes o después ha amenazado sus posesiones en el Mar del Sur» (18).

Durante más de una década se desvanecieron en Holanda las

(16) AHN (Madrid), Cartas de Indias, 296, *Insigne victoria que el Señor Marqués de Guadalcazar ... ha alcançado*, Sevilla, 1625.

(17) Carta de Fray Andrés de Lison, 18 de mayo de 1624, AGI, Lima, 329.

(18) John HARRIS, *Navigantium atque itinerantium bibliotheca*, Londres, 1744-48, vol. I, pág. 73. James BURNEY, *A chronological history of the discoveries in the South Sea*, Londres, 1803-17, vol. III, pág. 32.

esperanzas de incorporar al Perú a su imperio comercial. La región fue eclipsada por éxitos en las Antillas, y en la costa nordeste del Brasil, especialmente después del nombramiento de Johan Maurits como gobernador general en 1636. Pero a causa de la consolidación de la colonia holandesa en ese país, volvió a despertar en la mente de los que no habían perdido completamente la fe en el Perú la idea de que una base en Pernambuco serviría para reducir los problemas del aislamiento y falta de víveres sufridos por las expediciones que ya hemos estudiado. Es cierto que Maurits, quien antes había concebido un proyecto para apoderarse de Buenos Aires y hacer una marcha desde allí hacia las minas de Potosí, estaba bien enterado de esta nueva ventaja. Justificar por qué escogieron a Valdivia no es difícil, si tenemos en cuenta los desastres de l'Hermite, su despoblamiento después del levantamiento de 1599 y su descripción por los geógrafos Hondius, Laet y Mercator como fuente de tesoros fabulosos. Un marinero holandés capturado en la isla Chiloé reveló las intenciones de sus compañeros a corto y largo plazo. «Dixo que lo que oyo decir era que auia mucho oro y que lo hazian para ir de alli ganando otras tierras, y que tiene por çierto que poblándose en Valdivia no se han de contentar con solo aquello» (19).

Hendrik Brouwer, comandante de la nueva expedición, largó velas en el mes de noviembre de 1643. En vez de artefactos de guerra y mercancías de comercio llevaba principalmente herramientas, aperos de labranza y cartas de Guillermo, príncipe de Orange, en las cuales se ofrecía a los indios una amnistía y protección contra los españoles. Los cinco navíos hicieron rumbo a Recife, donde embarcaron 350 soldados holandeses y avistaron la costa chilena el último día de abril de 1644, habiendo doblado el Cabo de Hornos. Después de arribadas en Carelmapu, Calbuco y Castro, se dirigieron a Valdivia en los últimos días de agosto. Desgraciadamente, el optimismo con que habían salido del Brasil se fue reduciendo poco a poco cuando el barco que cargaba las provisiones desapareció durante un temporal, y cuando el almirante Brouwer murió antes de ver Valdivia. Por fin los marineros y soldados comenzaron a amotinarse al darse cuenta del proyecto para establecer una colonia permanente en zonas tan remotas.

Un prisionero holandés explicó que «si no es sacandoles por engaño no vendra nadie a estas partes por el riesgo grande que tiene el viaje y porque todos an de entender que una vez puestos aca no an de boluer a sus tierras. Y porque correra la voz de que

(19) Declaración del prisionero holandés en Concepción, 23 de noviembre de 1643, AGI, Lima, 52.

si ay prisioneros en los accidentes de las guerras que an de tener, no se rescataran ni an de ser como se hazen en las partes de Europa» (20). Además añadió, «todos los soldados quedaron mui desabridos porque quando los embarcaron les dixeron era el viaxe de quatro o cinco meses de ida y buelta. Y sintieron muchissimo el auerse de quedar en estas partes».

Sin embargo, durante unas cortas semanas la vida en tierra y Valdivia parecen haber satisfecho las esperanzas y disminuido las quejas. Se trabaron relaciones amistosas con los indios, explicándoseles su deseo de paz, y durante el mes de septiembre desembarcaron las herramientas y aun empezaron a despejar el suelo donde pensaban construir el primero de tres fuertes para defender la entrada al puerto. Luego ocurrió, el 25 del mes, el primer suceso de mal agüero, probablemente porque los indios no pudieron suplir la falta de víveres. Se decidió enviar un grupo a Recife en busca de provisiones y refuerzos. Todavía reinaba cierto tono de optimismo porque llevaban la información que bastarían diez navíos y 800 hombres no sólo para conquistar Chile, sino para poner todo el Perú en contra de los españoles. Después de su partida, en Valdivia siguió avanzando la construcción del fuerte durante unas semanas, pero en una junta el 13 de octubre por fin llegaron a la conclusión de que la falta de provisiones había llegado a tal extremo que sería forzoso abandonar Valdivia provisionalmente.

En una carta al cacique Manqueante, escrita en un español imperfecto, el nuevo comandante Herckmans explica el estado al cual se habían reducido. «Como nosotros estamos aqui muy apretados de mantenimientos ... y considerando que aqui uberemus de perir de hambre auiemos hallado bien en nuestro consejo de partirnos de aqui en nuestros nauios, y ver si poderemos alcançar algo sobre el enemigo nuestro el español a Santa Maria ou la Concepcion. La poquedad de mantenimientos en comida, nos a hecho ya que de nuestros soldados son huydos ... y por ventura algunos dellos venieran a sus tierras de Vmrd, non les de pasaje» (21). Antes de partir Herckmans predijo una vuelta inmediata, otra prueba de lo duradero del sueño holandés de conquistas y colonias en esta región. Anunció que «presto embiaría quato nauios con gente y comida bastante para tomar aquel puerto, poblarlo y fortificarlo, y despues vendria el general con doce o catorce nauios, con dos mill soldados y mil negros para el servicio y escusar del a los indios, y seria lo mas presto que pudiese».

(20) *Ibid.*

(21) Carta del 14 de octubre de 1643, AGI, Lima, 52.

Desde la incursión de Mahu, los holandeses habían recomendado una alianza con los indios y negros para apoyar su campaña contra la dominación española del Perú, a fin de aumentar sus propias fuerzas y también para compensar las consecuencias de estar tan lejos de una costa amiga. Esta última empresa de Brouwer demuestra lo poco realistas que eran las esperanzas que abrigaban. Si se hubieran conservado las provisiones esenciales hasta la llegada de refuerzos, si se hubiera extendido la corta ocupación de Valdivia, durante la cual ya habían alarmado a los indios con repetidas peticiones sobre dónde encontrar oro, parece dudoso que por fin los indios reaccionaran de una manera muy diferente de la actitud que habían adoptado ante los españoles. En tales circunstancias, seguir pensando, como lo hacían algunos promotores en Holanda que sólo habían leído u oído hablar del Perú, que un asentamiento en Chile podría considerarse el primer paso a la conquista del Perú, significa una falta de comprensión de la realidad que conocían mejor los marineros y soldados. Pero durante el resto del siglo se esfumaron estas ilusiones y los holandeses se ausentaron de esos mares, luchando con resultados diversos para guardar lo que habían ganado ya en otras regiones del mundo. Los sustituyeron principalmente marineros ingleses y franceses.

2. LOS INGLESES

Como testimonio de que se había reanudado el interés por el Mar del Sur, extinguido desde la entrada de Richard Hawkins en 1594, recordamos el viaje de John Narborough que partió de Londres en el mes de septiembre de 1669. Durante los años intermedios el entusiasmo inglés por la expansión en ultramar se había trasladado a las Antillas y a América del Norte, para después sufrir la interrupción causada por los conflictos internos entre la monarquía y el parlamento. Pero desde los años 50 empezaron a circular noticias sobre nuevas pretensiones inglesas en el Perú. En 1662, por ejemplo, se le avisó al virrey desde España que los ingleses pensaban enviar ocho navíos para tomar Valdivia, seguir por la costa hasta las Islas de las Perlas en el Golfo de Panamá, donde esperarían la llegada de la escuadra peruana y luego continuar hasta Guatemala (22). En realidad se había localizado correctamente el escenario futuro de las actividades de Narborough, pero se había exagerado enormemente la escala de éstas.

(22) Real Cédula del 13 de agosto de 1662, AGI, Lima, 574, libro 26, fols. 8v-9v.

Cuando se concibió por primera vez, el objetivo del proyecto fue explorar las costas meridionales de la América del Sur, así en el Atlántico como en el Pacífico, otra indagación, como la de Brouwer, sobre una región que se consideraba en las márgenes del poder español. Se instruyó también a Narborough para que evaluara las perspectivas existentes para establecer una factoría donde vender mercancías inglesas y desde donde acaso pudieran avanzar hasta la última meta, Perú. Sus órdenes indicaban que «no hiciese daño a cualquier español con quien se encontrara, ni se metiera en cualquier lugar que tuviesen poblado» (23). Este propósito aparentemente pacífico se refleja en la decisión de encargarle dos buques, ligeramente armados y tripulados, de los cuales sólo uno logró pasar al Mar del Sur, a mediados de noviembre de 1670, unos 13 meses después de salir del río Támesis. El primer contacto con los españoles de Valdivia se puede caracterizar como cortés pero cauteloso, porque todavía no estaban seguros si el inglés era la vanguardia de una flota mucho más numerosa de la cual ya se les había advertido. En su diario Narborough comenta que él les había informado que «hacía rumbo a China, y que sólo había hecho escala en este lugar porque sabía que había colonia de los súbditos del Rey de España, y esperaba obtener agua fresca, leña y nuevas provisiones» (24). Una carta del virrey confirma esta declaración. «Dixo ser vagel del rey de ynglaterra, que pasaua a las Malucas, y que en conformidad de la paz que tienen ambas coronas les hauia dicho su rey podria llegar a qualquier puerto de este mar, si por algun accidente se viesen neçesitados de vastimentos» (25).

Durante los primeros días Narborough invitó a visitar su barco a varios españoles e igualmente éstos estaban dispuestos a permitir que grupos de ingleses desembarcaran. Al volver, los ingleses llevaron información que evidentemente impresionó favorablemente a su capitán. Este escribe que «los españoles de Valdivia son gente de buen aspecto, de tez rubicunda, y parecen estar rebotantes de salud. Algunos son corpulentos, y parece seguro que son de una tierra fértil donde hay gran cantidad de víveres y abundancia de oro y plata» (26). Los que habían desembarcado también le contaron con gran regocijo que se les había servido de ollas de plata y visto espadas con empuñaduras de oro. Todo esto tanto

(23) *An account of several late voyages and discoveries to the south and north towards the Streights of Magellan*, Londres, 1694, reeditado en Amsterdam, 1969, pág. 10.

(24) *Ibid.*, pág. 91.

(25) Carta del Conde de Lemos, 28 de mayo de 1671, AGI, Lima, 72.

(26) [23], pág. 96.

convenció a Narborough que pronto escribía en su diario que «la mayor parte de todo el oro de América se encuentra en Chile» (27).

No obstante, era de esperar que cuando cada nación hubiera terminado de evaluar los motivos y las fuerzas de la otra se verían obligadas a tomar las medidas apropiadas. Cuando un grupo de ingleses desembarcó el 18 de diciembre, se les apresó e informó que quedarían prisioneros hasta que Narborough pusiera su barco al alcance de la artillería de Valdivia. El se negó a hacerlo, temiendo perder su único modo de volver a Inglaterra y tal vez mayor número de gente. Comentó, «ha sido una costumbre general de los españoles en América traicionar cualesquier intereses extranjeros en estas regiones; yo había leído de sus relaciones traicioneras con el capitán Hawkins en San Juan de Ulúa» (28).

Por eso, el 22 de diciembre se hizo a la mar hacia el Estrecho de Magallanes, sin duda consciente que los que había abandonado nunca volverían a ver su país. Uno de éstos es una figura verdaderamente fascinante y enigmática, que parece haber servido de escribano e intérprete, según Narborough. Le llama siempre Don Carlos pero se declara escéptico con respecto a su afirmación de que había visitado Chile en otra ocasión. Hasta 1682, cuando le dieron garrote en Lima, Don Carlos vivió bajo sospecha continua, inventando todo el tiempo historias para desorientar y asombrar a sus apresadores. La razón se encuentra en investigaciones que han establecido con bastante seguridad una conexión entre las actividades de Don Carlos en Londres y varios grupos que promovían proyectos para una penetración inglesa en el Mar del Sur. Sobre todo se ha sugerido que la misión encargada a Narborough se parecía a un proyecto presentado a Oliver Cromwell en 1655 por el judío Simón de Cáceres. Este quería «contratar gente joven de mi nación» y llevarlos en cuatro fragatas de guerra, junto con igual número de buques de abastecimiento y unos mil soldados para fortificar la Isla de Mocha, ocupar Valdivia y «recorrer todo el Mar del Sur en busca de los navíos que llevaban la plata a Panamá u otros que traían las riquezas orientales de las Filipinas a Acapulco» (29).

Pero volviendo a Narborough, es obvio que los resultados mediocres de su empresa no destruyeron su entusiasmo personal por

(27) [23], pág. 92.

(28) [23], págs. 89-90.

(29) Sobre Don Carlos y Cáceres ver: Günter BOHM, "Simon de Casseres y su plan de conquista de Chile", *Ibero-amerikanisches Archiv*, 6, núm. 2, 1980, págs. 117-41. Peter T. BRADLEY, "Narborough's Don Carlos", *The Mariner's Mirror*, 72, núm. 4, 1986, 467-75.

iniciar contactos regulares con los lugares que visitó. Termina su diario abogando todavía por un comercio con las costas del virreinato, puesto que se había dado cuenta de la escasez de manufacturas europeas y del deseo de los pobladores por adquirirlas. «Opino que se podría establecer el comercio más ventajoso con estas regiones, si se persiguiera y si el rey español diera permiso; porque los pobladores desean mucho tener este tráfico; pero los gobernadores no es atreven a permitirlo sin recibir órdenes, a menos que enviáramos allí navíos con bastante fuerza para imponer el tráfico, y obligar a los pobladores a dejar de prestar atención a los gobernadores; lo cual se podría ejecutar con cuatro buques de 20 a 30 piezas de artillería en cada uno» (30).

Si Inglaterra hubiera querido oficialmente montar otra empresa en el Mar del Sur, por ejemplo sirviéndose de bases en el sur para emprender asaltos contra barcos mercantes a lo largo de toda la costa peruana, Narborough y su compañero Wood se lo habrían facilitado, dibujando y describiendo detalladamente el Estrecho de Magallanes y las costas de Patagonia y de Chile hasta Valdivia. Los mapas y descripciones, junto con la ejecución de una travesía rápida así desde Inglaterra como de vuelta, ayudaron a disipar los temores con respecto a esta navegación y rectificaron ciertos conceptos erróneos sobre el Estrecho. Pero Carlos II no escuchó las recomendaciones de Narborough, la corona inglesa no se metió en otra empresa hasta 1689, y el diario de Narborough no se publicó hasta 1694.

Para los años intermedios existen relaciones mal documentadas de por lo menos tres expediciones europeas en el período 1671-77, que navegaron por toda la extensión de las costas del Perú hasta la Nueva España, con ciertos éxitos comerciales (31). Si hemos de confiar en estos relatos, lo más que se puede afirmar es que representan un esfuerzo privado y clandestino por parte de mercaderes en Inglaterra, Holanda y Francia, y que acaso sean indicativos de otros viajes de cuya memoria faltan por completo noticias. Por cierto existen datos que corroboran indirectamente la presencia en aguas peruanas de barcos extranjeros, a saber, informes sobre «velas enemigas» que por fin ocasionaron la expedición de Antonio de Vea y Pascual de Iriarte para hacer un reconocimiento del Estrecho en 1675. En la siguiente década, dominada por intrusos de muy distinta índole, los bucaneros, pasaron al Mar del Sur por lo

(30) [23], pág. 110.

(31) Francisco de SEIXAS Y LOVERA, *Descripcion geographica y derrotero de la region austral magallanica*, Madrid, 1690, título, XIX, págs. 27-29. *Idem*, *Theatro naval hydrographico*, Madrid, 1688, cap. XI.

menos dos expediciones inglesas capitaneadas por Charles Swan y John Eaton, respectivamente, con fines de comercio y saqueo. En 1684, tras una tentativa frustrada de Swan para vender sus mercancías en Valdivia, los dos se incorporaron a las filas más numerosas de sus compatriotas de las Antillas.

La última expedición inglesa del siglo que trataría de realizar las expectativas comerciales alentadas por Narborough con tanto entusiasmo, se aprestaba en los últimos meses de 1689, en una época en que Inglaterra y España se hallaban aliadas contra Francia, hecho que persuadió a la corona inglesa de encubrir con un manto de legalidad los objetivos de John Strong en el Mar del Sur. Se le autorizó para «hacerse a la mar de modo belicoso ... y detener, aprehender y apresar los navíos, barcos y mercancías del rey francés y de sus súbditos» (32). Pero aunque Strong da mucha importancia a esta patente de corso, en un esfuerzo por distinguir sus acciones de fines puramente piráticos, es poco probable que sus promotores esperaran ganancias importantes del apresamiento de buques franceses en el Mar del Sur. Otro diarista, Richard Simson, descubre los verdaderos, y desde el punto de vista español, ilegales, objetivos de la empresa.

En primer lugar, como su compatriota Narborough, Strong pensaba estimar el mercado potencial en el cual vender manufacturas inglesas, llevando un cargamento de «bayetas, medias, y herramientas tales como hachas y azadas» (33). En su diario Simson explica que las inversiones quizás rindieran unas ganancias de 1.600 por 100. Además, dada la locura de tales sueños, produce poca sorpresa su intención de ir a salvar un navío peruano cargado de plata que naufragó hace años en la costa del Cabo de Santa Elena. Cuando se puso en contacto por primera vez con españoles de la bahía de Herradura, cerca de Coquimbo, Strong aconsejó a su intérprete que insistiera en el carácter pacífico de su misión. Esto indica el relato de los primeros encuentros en los documentos españoles: «Viene embiado de sus reyes Guillermo y María de Inglaterra a corsear contra los nauios de piratas franceses que se hallasen en esta mar, de que tenía patente en fee de las pazes y alianzas que tenía la Corona de Inglaterra con la de V.M.» (34). Varios tripulantes del navío de Strong más tarde confesaron a sus apresadores que había un plan para «poblar una faturía en alguna de las islas

(32) "Journal of the voyage to Magellans Straits and the South Sea, 1689", por John Strong, BB, Sloane, 3295, fol. 1v.

(33) "Voyage through the Straits of Magellan to the South Sea, 1689", por Richard Simson, BB, Sloane, 86, 667 y 672.

(34) Carta del Conde de la Monclova, 14 de noviembre de 1690, AGI, Lima, 88.

de estos mares» (35). Pero Simson ya estaba pensando en los aspectos logísticos cuando comenta respecto a las Islas Juan Fernández, «si fueran pobladas por los ingleses estas dos islas, con la de Mocha, serían capaces, en caso de una ruptura de las relaciones amistosas con España, de hacerles mucho daño» (36).

John Strong se hizo a la vela de la costa inglesa el primer día de noviembre de 1669. Siendo imposible entrar en el Puerto Deseado (de la actual costa argentina) a causa de vientos tempestuosos, el 27 de enero de 1690 se vio obligado a refugiarse en un estrecho entre dos islas, al cual dio el nombre del tesorero de la Marina real, Lord Falkland. Después de recuperarse en la Isla de Mocha en julio, visitaron la Punta de la Galera cerca de Valdivia, la bahía de Herradura, Paita y el río Tumbes, cuyas aguas según Simson llevaban mucho oro. En realidad el río resultó estar «lleno de caimanes y otros peces voraces» (37). Después de ver frustradas sus tentativas de traficar hasta aquí, en agosto lograron vender mercancías por valor de 7.000 pesos. Pero sufrieron inmediatamente otra desilusión cuando en respuesta a sus preguntas sobre el navío hundido sólo recibieron noticias acerca de un barco mercante que se fue a pique con un cargamento de paños. Más tarde, Strong y sus compañeros buscaron inútilmente cerca de Santa Elena el navío que ellos creían permanecía allí 25 años después de hundirse y que iba rumbo a Panamá con un tesoro de 12.000.000 de pesos.

Tras esta última decepción, Strong partió para las Islas Juan Fernández para aprovisionarse de bastimentos antes de emprender la vuelta a Inglaterra. Según sus propias palabras, que recuerdan las de Narborough, al intentar vender lo que quedaba de su cargamento cerca de Concepción, el 11 de noviembre, «perdimos once de los más robustos de nuestros hombres a causa de la traición de estos españoles pérfidos» (38). Fue otro fracaso más para esos ingleses que continuaban soñando con las atracciones del Perú, tratando ahora de aprovecharse del estado de paz en Europa. Pero en efecto, ni ésto ni su conducta pacífica, soltando barcos peruanos que había tomado bajo el pretexto de pensar que eran de origen francés, le concedió a Strong el derecho de comerciar en el Mar del Sur.

La opinión del virrey, el Conde de la Monclova, se expone de un modo inequívoco. «Presumo que este Capitan Juan Estrong aia creído do que en este mar podria traficar con sus generos, como a la ver-

(35) *Idem*, 26 de enero de 1691, AGI, Lima, 88.

(36) [33], fols. 39v-40.

(37) [33], fol. 29.

(38) [32], fol. 83v.

dad lo han executado muchas vezes en las islas, y costas de Barlovento de el Mar del Norte otros de su nacion. ... Si Juan Estrong diese plática en este puerto del Callao, y a la capitana de este Mar del Sur en el viaje que va a hacer de aquí a Panamá en yda y vuelta, daré orden para desarmarle pues no ay capítulo de paces que dé facultad a ninguna nacion para nauegar este mar» (39). Cuando Monclova pidió a la Junta de Guerra de Indias una ratificación de su parecer, se estipuló que era lícito tratar «humana y benignamente» a cualesquier nave de las dos partes confederadas, arrojada a un puerto por temporales o perseguida de piratas, pero «tiene la Junta por indubitable y sin disputa que solo comprehende y se deve entender para lo que mira a los puertos y costas de la mar del norte en la America, donde ingleses se hallan con territorios y poblaciones, pero no en el sur donde no tienen ninguno, ni derecho para tenerlo, ni menos ser rumbo para sus nauegaciones» (40).

Estas manifestaciones del punto de vista español contestan de un modo definitivo a la pregunta sobre el probable resultado de hacer viajes solitarios al Mar del Sur, con la esperanza de burlar las restricciones contra el comercio con extranjeros, alegando el derecho para hacerlo concedido por alianzas europeas. La respuesta negativa no se modificaría hasta el siglo XVIII, cuando nuevas relaciones políticas entre España y Francia permitirían el acceso a las costas del virreinato de comerciantes de este país.

3. LOS BUCANEROS

El 8 de marzo de 1671, se le informó al virrey el Conde de Lemos del saqueo e incendio de Panamá por el bucanero Henry Morgan, quien, por tanto, consiguió lo que había eludido Francis Drake, o sea, atravesar el Istmo y abrir una nueva ruta de entrada al Mar del Sur para sus compatriotas. Pronto un virrey alarmado comunicó a su reina los peligros provocados por esta desgracia. «Estan perdidas las Yndias, respecto de no hauer defensa en los mas puertos deste reyno, para haçerles resistencia, si querian señorearse del pais donde saltaren. La vecindad que yngleses tienen a Cartaxena y Portovelo, con las yslas que han poblado, es de grauissimos inconvenientes, y con escussa que acostumbra dar el rey de Ynglaterra, diçiendo que son piratas y que no haçen estos daños con

(39) [34].

(40) Informe de la Junta de Guerra, 7 de septiembre de 1692, AGI, Lima, 89.

permisso, ni çiençia suya, se han de yr continuando» (41). Aunque en esta ocasión no se prestó atención a la gravedad de esta nueva amenaza para el Perú, el único error del Conde de Lemos consistió en hablar con anticipación, porque fue en el año 1680 cuando Bartholomew Sharp y John Coxon atacaron Portobelo y después pasaron al Golfo de Panamá con la ayuda de aliados indios. Lo que atrajo a los bucaneros queda expresado patentemente en el relato de Ayres. «Lo que frecuentemente impulsa a los hombres a llevar a cabo las aventuras más difíciles es la sagrada sed del oro; y fue el oro el cebo que nos tentó» (42).

Del grupo original de unos 320 hombres, sólo 146 salieron del Golfo de Panamá en la *Santísima Trinidad*, navío de 400 toneladas que habían apresado frente a Perico, y sin el cual no habría sido posible efectuar un viaje largo por las costas peruanas. En este número figuraban futuros escritores de diarios ahora bien conocidos, William Dampier, Lionel Wafer y Basil Ringrose (43). Pero la reducción numérica a causa de desacuerdos y divisiones internas limitó las correrías a la caza de barcos mercantes y asaltos rápidos y de poca duración contra pueblos costeros. Se aprovisionaron de conejos, ostras, monos y tortugas en la Isla de Gorgona, visitaron la Isla de la Plata (donde se dice que Drake distribuyó su botín), y siguieron hasta el Golfo de Guayaquil, Paita, Barranca, Ilo, Arica, Coquimbo, La Serena y las Islas Juan Fernández. Tras haber vuelto al norte para recorrer la costa por segunda vez, no se les vio más en el Mar del Sur después de los últimos días de agosto de 1681. Cuando no se aprovechaban de la tranquilidad de las islas despobladas a lo largo de la costa, los asaltos que lanzaron contra puertos y barcos, siempre actuando a base de amenazas, les permitió obtener los víveres que hicieron posible su viaje de unos 18 meses hasta volver a Barbados. Aunque otra táctica, la de exigir rescate por pueblos apresados, se frustró en La Serena, sin embargo se llevaron un botín de 500 libras de vajilla de plata y joyas.

Pero la culminación de sus depredaciones, siempre despiadadas y a veces sangrientas, fue el apresamiento del buque *San Pedro*, cerca del Cabo de San Francisco, en el mes de junio de 1681. Los

(41) Carta del Conde de Lemos, 31 de julio de 1671, AGI, Lima, 72.

(42) Philip AYRES, *The voyages and adventures of Captain Bartholomew Sharp*, Londres, 1684, págs. 1-2.

(43) William DAMPIER, *A new voyage round the world*, Londres, 1698. Lionel WAFER, *A new voyage and description of the Isthmus of America* (Hakluyt Society, 2.ª serie, vol. 73), Oxford, 1934. El diario de Ringrose forma parte de Alexander O. EXQUEMELIN, *The buccaneers of America*, Londres, 1923. "Sharp's journal of a voyage to the South Seas 1680-82", BB, Sloane, 46A, fols. 1-138, y 46B, fols. 1-143.

70 que todavía quedaban con Sharp, después de otra serie de disgustos internos, sacaron un botín de 40.000 pesos, al cual añadieron a fines de mes otros 7.000 pesos de su última presa, el *Santo Rosario*. Este tenía otro atractivo, tan inesperado como lindo, «la mujer más hermosa que jamás vi en el Mar del Sur», según Ringrose. Sharp también quedó bien impresionado por «una señora de 18 años, criatura muy atractiva» (44). Tan seducidos estaban por la joven que, según unas versiones, dejaron de sacar del buque 700 barras de plata, «las cuales (tal era nuestra torpeza) pensamos que eran de estaño» (45). El error sólo salió a luz en Inglaterra, cuando un bucanero que había guardado un pedazo de una barra para fabricar balas consiguió venderlo por 75 libras esterlinas. Sin embargo, después de doblar el Cabo de Hornos en diciembre, la última distribución de despojos dio otros 3.288 pesos a cada hombre, y celebraron el día de Navidad de buen humor, según Sharp. «Hoy comimos el puerco, bebimos varias jarras de vino y acabamos bastante achispados» (46).

Sin tener la suerte de encontrar presas de un valor legendario, lo que habían acumulado Sharp y sus compañeros, y lo que parecen haber perdido por ese extraño error de apreciación, indicaba las oportunidades que existían en el Mar del Sur. Los bucaneros ingleses y franceses que vinieron en tropel durante el resto de esa década, hasta constituir la invasión más numerosa del siglo, evidentemente fueron convencidos por sus conversaciones con Sharp y los otros famosos escritores de diarios. Por medio de sus propias observaciones, todos habían recogido datos valiosos sobre las posesiones españolas en el Perú. Pero mucho más, porque del saqueo desordenado y descuidado del *Santo Rosario* se había salvado una colección de mapas e instrucciones para la navegación del Mar del Sur, que llevaron a Londres, donde fueron copiados por William Hacke y adornados y traducidos al inglés para ser presentados a Carlos II en una edición especial. Localizados hoy en la Biblioteca Británica, son denominados *A Haggoner of the great South Sea* (47).

Pintados en magníficos colores todavía no desteñidos, los mapas representan todos los puertos principales y secundarios entre Acapulco y el Estrecho de Magallanes, acompañados en ciertos casos por consejos sobre las mejores entradas y fondeaderos, con apuntes que informan si es posible obtener agua, leña, frutas y otros víveres. Para la bahía de San Mateo se añade un aviso espe-

(44) [43], "Sharp's journal", fol. 94. EXQUEMELIN, cap. XXI.

(45) [42], pág. 88.

(46) [43], "Sharp's journal", fol. 125.

(47) BB, Sloane, 44.

cial. «Deben observarse dos cosas: primero, no se bromeen con sus mujeres ni las seduzcan, y segundo, no amenacen a ningún indio con armas ni de otra manera (porque son susceptibles) sino trátenlas con humildad» (48).

Como el virrey Lemos había informado a su reina, era costumbre de los gobernadores ingleses y franceses en las Antillas cerrar los ojos ante las acciones piráticas de los bucaneros, cuando éstos servían los intereses de las respectivas coronas. Pero en el caso de Sharp, fue un servicio de información el que había efectuado de provecho para los intereses nacionales y, finalmente, lo que le salvó el pellejo ante las protestas del embajador español en Londres, en una época en que la corona inglesa había por fin iniciado una política que buscaba la supresión de los bucaneros.

Para 1684, el esfuerzo combinado de las autoridades inglesas y francesas en las Antillas contra los bucaneros había creado otro incentivo más para probar fortuna al otro lado del Istmo de Panamá. Un grupo de unos 70 hombres, incluidos Dampier, Wafer y otros que habían acompañado a Sharp, zarparon de Virginia y pasaron al Mar del Sur por vía del Cabo de Hornos en el mes de febrero de 1684. Antes de proseguir su viaje hacia el norte hicieron escala en las Islas Juan Fernández, donde les asombró ser acogidos por un antiguo compañero, un indio mosquito llamado Willaim abandonado allí hace más de tres años. Desde entonces, como el Robinson Crusoe original, había vivido solo, cortando el cañón de su mosquete para fabricar una sierra, un cuchillo, anzuelos y un arpón, subsistiendo a base de un régimen de pescado, cabras y su leche y hierbas. Durante el resto del año recorrieron la costa e islas del norte del virreinato, sacando provisiones de los barcos que apresaron y convenciéndose de que las tortugas de las Islas Galápagos eran «tan dulces que no se podía comer ningún pollo más agradable» (49), comparando el sabor de la carne de foca con cochinitos asados, pájaros bobos con gallinas, pingüinos con patos, y de vez en cuando, soñando insensatamente.

Dampier, que generalmente se limita a narrar los hechos, en el Golfo de Guayaquil se descubre infectado como los otros por la fiebre del oro, contando que la región de Quito es «el sitio de todo el reino del Perú que abunda más en oro» (50). Pero a falta de los medios para averiguarlo divulga un proyecto fantástico para transportar al río Darien unos negros que habían capturado en una pre-

(48) *Ibid.*, fols. 92v-94.

(49) [43], DAMPIER, pág. 146.

(50) *Ibid.*, pág. 159.

sa, y allí emplearlos en los lavaderos de oro de Santa María. Concluye, «pudiéramos haber sido no sólo dueños de la mina, sino de toda la costa hasta Quito». Pero al fin él mismo admite que éstos no son más que «sueños dorados» de los que todavía atraían a los hombres al Perú.

Durante los primeros meses de 1685, se unieron a este primer grupo pandillas de bucaneros que habían cruzado el istmo y que engrosaron las filas hasta un total de unos 1.000 hombres. Pero una vez fracasada su primera estrategia para apresar como fuerza unida la Armada del Mar del Sur, que los esquivó junto con su plata en el mes de mayo de 1685, siguiendo una derrota distinta de la que normalmente empleaba, los bucaneros se dividieron en varios grupos de ingleses y franceses que limitaron sus acciones a las costas de la Nueva España y el Golfo de Panamá, y unos 250 que hicieron rumbo al Perú.

Hasta el mes de mayo de 1687, los que escogieron la ruta hacia el sur navegaron prácticamente sin encontrar oposición por las aguas del virreinato peruano, poniendo en peligro a cualquier buque que se atreviera a hacerse a la mar para mantener el comercio costero, y haciendo temer por su vida a los pobladores de cualquier puerto secundario o bahía entre Paita y Coquimbo. Saña fue invadida, ocupada y saqueada «con la misma seguridad que si estuvieran en Inglaterra» (51). Asaltaron Paita y apresaron sus barcos, quemaron Huacho, en Huarmey carenaron su barco «como si fuese Inglaterra», en Huaura y Casma pillaron las iglesias y mataron a los curas que se negaron a revelar dónde habían escondido la plata, degollaron al alcalde provincial, Blas de la Carrera, porque no se pagó el rescate, y cogieron desprevenida a Arica, de donde se llevaron un botín de 40.000 pesos.

Pero no fue este grupo el que realizó el ataque más dañino de esta época, porque cuando llegaron al Golfo de Guayaquil a mediados del mes de mayo de 1687 descubrieron que sus compañeros franceses e ingleses habían abandonado la costa de la Nueva España y acababan de invadir Guayaquil, saquear sus casas, quemar sus barcos y astilleros, apresar de 600 a 700 personas y abrir negociaciones para obtener un rescate bajo la amenaza de quemar toda la ciudad. Según un narrador francés de los sucesos, habían encontrado respiro de los apuros pasados en viajes continuos en busca de provisiones y botín. «Todos nuestros hombres estaban tan encantados con la vida que se habían olvidado de las miserias pasa-

(51) "Relazon de los suzesos de la America en el mar del sur", BB, Additional, 13964, fols. 220 y ss.

das y ya no pensaban en los españoles, como si estuvieran seguros en el centro de París» (52). Sin embargo, se había decapitado a cuatro prisioneros para apresurar el pago del rescate; la muerte les había caído en suerte a cinco, pero se perdonó la vida al quinto porque el mosquete no disparó.

Una carta del gobernador asediado en Guayaquil, pidiendo ayuda al virrey, ofrece otra perspectiva espeluznante sobre el progreso de las negociaciones. «Hace unos días caducó el plazo que me habían concedido para pagar el rescate de los prisioneros. Acaban de enviarme las cabezas de cuatro de los nuestros. Voy a divertirles con unos miles de pesos de vez en cuando. Y aun cuando se sientan obligados a mandarme 50 cabezas, juzgo que esa pérdida sea menos perjudicial a nosotros que si fuéramos a permitir que vivieran personas de intenciones tan perversas» (53). En estas circunstancias se puede comprender el pánico de los pobladores de los puertos, cuando las historias de estas atrocidades se contaban, se repetían y se exageraban por todo el virreinato. Entendemos por qué se despoblaron algunos lugares cuando los habitantes se dieron cuenta de que estaba en peligro no sólo la propiedad, sino la vida, y el destino pendiente de un juego de azar.

Los acontecimientos de Guayaquil constituyen la última gran aventura de los bucaneros en el Mar del Sur. Cuando intentamos estudiar el importe de los daños causados, los informes españoles difieren considerablemente, pero no sería increíble aceptar que se apresaron unos 60 bajeles, mataron a unas 400 personas, se hicieron un total de 3.000 prisioneros en un momento o en otro y el valor del botín alcanzó de 400.000 a 500.000 pesos (54). Quedan sin estimar el valor de las propiedades saqueadas o de las ciudades y pueblos incendiados completamente. Pero las depredaciones de los bucaneros aún no habían terminado por completo, porque la correspondencia del Conde de la Monclova sigue la pista errática de varias pandillas pequeñas que siguieron atacando barcos hasta 1695.

Pero ya había pasado el apogeo de los bucaneros en las costas peruanas y su experiencia se trasladó a compatriotas suyos que empezaron a pasar al Mar del Sur con otro pretexto. Después de

(52) Ravenau DE LUSSAN, *Journal du voyage fait à la Mer du Sud*, vol. III de Alexandre O. EXQUEMELIN, *Histoire des aventuriers flibustiers*, Trevoux, 1775, pág. 245. Ver también M. del P. BERNAL RUIZ, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, CSIC, Sevilla, 1979.

(53) DE LUSSAN [52], 243-44.

(54) [51], fols. 347-49.

firmarse el tratado de Ryswick en 1698, se creó *La compagnie Royale de la Mer Pacifique*, organizadora de un proyecto para establecer un comercio francés con el Perú (55). Al examinar los preparativos franceses, es evidente que ellos también habían llegado a quedar fascinados por los atractivos que ya hemos señalado, porque los documentos se refieren a islas con minas de oro y plata, la intención de crear colonias en Patagonia y Chile, la idea de colonizar el Estrecho de Magallanes y el deseo de establecer un comercio de pieles. La expedición de Jacques Gouin de Beauchesne, que entró en el Mar del Sur en el mes de enero de 1700 y vendió su cargamento sin muchas dificultades en los puertos de Ilo, Pisco y aun el Callao, señaló el inicio de una nueva época de empresas comerciales francesas.

Conclusiones

Ninguna de las expediciones cuyas actividades hemos estudiado dejó huella permanente de su presencia en las costas del Virreinato del Perú, al margen de algunos nombres geográficos de lugares visitados. Sobre todo se organizaron para explorar, reconocer el terreno y el derrotero, para comerciar, robar y saquear, y de vez en cuando para llevar a cabo el proyecto disparatado de sentar las bases de un poblado, desde el cual algunos imprudentes en Europa pensaban que sería posible emprender una ofensiva contra el poder español en el Perú. Solamente los bucaneros, por lo general aprovechándose de un viaje más corto, pudieron ser reforzados por recién llegados a través del Istmo de Panamá y vencer hasta cierto punto las adversidades y sufrimientos del Mar del Sur. Buscaron solamente ganancias personales con una determinación audaz, temeraria y a veces cruel. Y lograron mantener una presencia larga y obtener despojos bastante cuantiosos. Pero no fue hasta fines del siglo cuando las exigencias comerciales insatisfechas del virreinato y un cambio de alianzas políticas en Europa por fin se unieron para hacer más acogedora la recepción que se ofreció a mercaderes franceses. En último término la mejor defensa del Perú la constituyeron su lejanía, el viaje peligroso y azaroso, la falta de hospitalidad entre los españoles y la indiferencia de los naturales, pero todos éstos nunca pudieron disuadir totalmente ni

(55) Sobre los viajes franceses ver: Erik W DAHLGREN, *Les relations commerciales et maritimes*, París, 1909. Fernando CAMPOS HARRIET, *Veleros franceses en el Mar del Sur*, Zig-zag, Santiago de Chile, 1964.

al aventurero resuelto ni a los soñadores codiciosos de las riquezas del Perú.

A principios del siglo XVIII no se puede detectar cambio apreciable en esta situación. Europa, en realidad, se sentía agradecida hacia los que habían sufrido y perdido tanto, porque recogieron y diseminaron mucha información de utilidad práctica por medio de diarios, relaciones históricas o por sus contribuciones a obras de ficción, y satisficieron el apetito de los lectores de consumir noticias de tierras remotas y extrañas. La fascinación quedaba tan seductora y convincente como antes, todavía capaz de crear los sueños más ilusorios o tentar a los mercaderes más resueltos.

Por ejemplo, antes de que se acabara el siglo XVII, William Paterson se encargó de llevar a Darien la desastrosa expedición escocesa para fundar y poblar un Nuevo Edimburgo (1698-1700). El proyecto se originó a partir de información y consejos proporcionados por Wafer y Dampier (56). Y a pesar de este episodio trágico, en 1712, Robert Allen animó a sus compatriotas a ponerse en competencia con la nueva ola de comercio francés, haciendo una lista de los beneficios de siempre, «oro y plata en grandes cantidades, valiosas perlas, esmeraldas, amatistas y otras variedades de piedras preciosas, cobre y otros metales» (57). El siguiente año, Thomas Bowrey todavía recomendaba a Valdivia como lugar en donde establecer una factoría, estimando que se podría apresar el puerto con unos 100 hombres, confiando como los holandeses en una alianza con los indios. «Valdivia produce más oro que cualquier región del Mar del Sur» (58), y debido a su clima frío ofrece la oportunidad de vender ropa de lana inglesa. Estos esquemas son una indicación del ambiente general en el cual empezó a desarrollarse en Inglaterra el Proyecto del Mar del Sur de 1711. Cuando el globo de la especulación se desinfló en 1720 todavía no se había logrado enviar ni un sólo barco al Perú.

Hemos hablado, pues, de esperanzas, de ilusiones, de sueños y de riquezas, casi siempre más allá del alcance de la mano, a lo largo del siglo XVII y en las primeras décadas del que sigue. Lo que significa en realidad la trayectoria, raras veces cortada, de la historia de la fascinación europea desde la llegada de los españoles al Perú, el trayecto, a decir verdad, de una fascinación que se reduce al de-

(56) John PREBBLE, *The Darien disaster*, Mainstream, Edimburgo, 1978.

(57) Robert ALLEN, *An essay on the nature and methods of carrying on a trade to the South Sea*, Londres, 1712. BB, Additional, 28140, fol. 29.

(58) "Proposall for takeing Baldivia in ye South Seas", BB, Additional, 28140, fols. 31-31v.

seo de explotar los recursos naturales de la región, que había de continuar en sus varias modalidades durante siglos.

Un aspecto final que vale la pena subrayar es que se suele evaluar las consecuencias de épocas de incursión como ésta en términos de los daños y las pérdidas sufridas por individuos o por la corona, pero en realidad son de mayor significación las repercusiones a largo plazo. Por ejemplo, las repetidas interrupciones del equilibrio delicado de los factores que controlaban el comercio a España, provocadas no sólo por la entrada de enemigos, sino por el simple temor de posibles entradas, cortando o disminuyendo la circulación de la plata, sirvieron para llamar la atención de la condición precaria de la ruta a través del Istmo de Panamá. Además, aunque las invasiones eran solamente esporádicas, es evidente que el costo de las medidas defensivas desvió cada vez más los productos de las minas peruanas hacia este ramo de gastos internos. Había que construir galeones y fragatas, aprestar la armada, fabricar armas y artillería, reunir milicias, crear y pagar el presidio del Callao, construir murallas de piedra para la defensa del Callao, de Lima y Trujillo, contribuir a la erección de fuertes en puertos secundarios y enviar socorros anuales a Chile y a Panamá.

En consecuencia, los gastos de defensa consumían entre el 14 y el 20 por 100 de los ingresos en la caja de Lima durante varios años de la primera parte del siglo xvii, y 1.500.000 pesos (o casi el 38 por 100 de los ingresos) en la época de la incursión de l'Hermite. Durante toda la última parte del siglo, la porción de los ingresos en la caja que se dedica a la defensa del virreinato contra las incursiones casi alcanza el valor de la plata y oro transportados a España. En la década de los años 80, la de los bucaneros, solamente un casi insignificante 7 por 100 se destina a España, mientras se necesita el 33 por 100 de los ingresos para costear medidas defensivas. Por tanto, durante el siglo entero los gastos de defensa ocupan el segundo lugar, después de las remesas a España, de los ingresos totales de la caja de Lima.

El número de actos individuales de intervención en el Mar del Sur es bastante corto en el siglo xvii, pero aun así, la obligación de emprender medidas de reacción y de defensa constituye una sangría considerable de los fondos que la corona habría preferido gastar en Europa. En este sentido parece que los productos de las minas peruanas se destinan a fines peruanos. Pero, en realidad se dedican de un modo preferente a proteger los intereses de la corona en el Perú, y cuanto más avanza el siglo tanto más se sienten obligados los habitantes de los pequeños puertos y los dueños de

barcos mercantes a ser ingeniosos y autosuficientes, a fin de organizar su propia defensa a su costa. Vale la pena también tener en cuenta esta lección cuando se examinan los factores complejos que contribuyen a la formación de una identidad peruana en el siglo XVIII, distinta de, si no todavía opuesta a, la de España.

(59) Peter T. BRADLEY. "The cost of defending a viceroyalty: crown revenue and the defence of Peru in the 17th century", *Ibero-amerikanisches Archiv*, 10, núm. 3, 1984, págs. 267-89.