La expedición holandesa de Jacques Clerk L'hermite

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti



I. Introducción

La América hispana como escenario de las luchas europeas

El descubrimiento e incorporación de nuevos territorios para la monarquía española planteó desde un primer momento, entre otros problemas, el adoptar las medidas necesarias para defender los dominios que poseía en ultramar.

A la época de los grandes descubrimientos ocurridos a finales del siglo XV y en gran parte del XVI, le siguió una etapa en la que la violenta y prolongada rivalidad de los estados europeos del Atlántico, fue llevada a diversos escenarios marítimos alejados del viejo continente. Entre ellos, estuvo la América hispana, y fueron luchas en las que el poder naval y marítimo jugó un papel de vital importancia para el control de las rutas marítimas.

Como el historiador Geoffrey Parker señala en su libro *La revolución militar*, no es coincidencia que en esta época de guerra y desde comienzos de la Europa moderna, el control de las aguas de importancia estratégica decidía el equilibrio de fuerzas tanto en Europa como fuera de ella. Según Parker, ello se debió a que en esos tiempos se produjo una revolución en lo que a guerra naval se refiere, que no fue menos importante que la terrestre. Esta "revolución" abrió el camino del ejercicio de la hegemonía europea en la mayoría de los océanos del mundo, durante la mayor parte de la edad moderna[1]. Destaca Parker también la importancia del cañón, arma que Occidente utilizó en el mar con implacable habilidad para controlar o destruir a sus rivales en el mar.

Uno de los escenarios en los que la guerra marítima se desarrolló fue el Mar del Sur, nombre que aquel entonces se le daba al Pacífico sudamericano que bañaba las costas del Virreinato del Perú. Precisamente, el presente trabajo se centra en una de las expediciones holandesas que llevó hacia tierras americanas la guerra que se libraba en los Países Bajos por liberarse del yugo español.

Las expediciones holandesas –en especial la del almirante L'hermite de 1624- por su organización, modalidad, magnitud y características, no correspondieron a incursiones de carácter pirático o de corso, sino más bien a acciones ofensivas que estuvieron enmarcadas dentro de las guerras hispano-holandesas, luchas en las que los Países Bajos buscaron desafiar el predominio español en sus dominios americanos, llegando a planear hasta la conquista del virreinato del Perú.

El Virreinato del Perú, principal fuente de ingresos de la corona española

Desde mediados del siglo XVI se conocía en Europa al Perú como la mayor fuente de ingresos para la corona española. Al respecto, Peter Bradley afirma que: "*hay que colocar al virreinato del Perú en el contexto del enorme impacto producido por la llegada de tesoros de origen indiano, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de 'El Dorado', y las noticias sobre la realidad igualmente fabulosa del descubrimiento de las minas de Potosí*"[2]. Por otro lado, como ya se mencionó, también debemos tener en cuenta que las incursiones en esta parte del mundo tuvieron relación directa con el conflicto y rivalidad política y religiosa de las potencias europeas.

A lo largo de toda la historia del imperio español en América la extracción de metales preciosos fue uno de los principales objetivos económicos de la corona. El asegurar el transporte del oro y la plata hacia la Metrópoli era un asunto de primera prioridad, dado que era una de las formas que se financiaba y se mantenía las operaciones militares hispanas en Europa.

1. Parker, Geoffey *La revolución militar*, Barcelona, Editorial Crítica, 1995. p.119.
2. Bradley, Peter, "La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, No 15,1996. p.171.

Fueron entonces las agresiones de los adversarios de España, una manera de distraer recursos económicos en gastos defensivos que a la larga fue contraproducente, puesto que los antiguos enemigos de Castilla, Inglaterra y Holanda ampliaban y diversificaban su economía mientras que España, amparada en el espejismo de una interminable disponibilidad de recursos, decaía con el peso de la guerra que sostenía sola casi contra toda Europa.

Los adversarios del Imperio Español, sus objetivos y sus estrategias

En lo que se refiere a los adversarios europeos de la monarquía española, estos se manifestaron a través de los piratas y corsarios que asolaron las costas del Pacífico americano realizando incursiones y correrías en perjuicio de los intereses de la corona.

Respecto a esto Guillermo Lohmann sostiene que "*fomentaban la rapacidad pirática varios factores: el caudal de tesoros que fluía del Perú hacia la Metrópoli; la configuración del litoral en el que se ofrecían pequeños villorrios inermes y aislados entre si, incapaces de recibir auxilio desde lugares circundantes y por tanto fácil presa para el saqueo; la confiada navegación de embarcaciones rebosantes de metales preciosos y desprovistas de todo armamento; y el abandono de las prácticas militares por parte de la población que solo era movilizada en caso de emergencia, todo lo cual formaba un conjunto de circunstancias propicias para la acción agresiva de aquellos bandoleros del mar*"[3].

Sin embargo, los corsarios y piratas tenían en su contra la desventaja que significaba la lejanía de sus bases, la peligrosa travesía por el Cabo de Hornos, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa de los habitantes en ella[4].

Los objetivos de las potencias europeas al incursionar con piratas y corsarios en los dominios hispanos

La mayor parte de las expediciones e incursiones de piratas y corsarios sobre el litoral peruano estuvieron motivadas mayormente por el interés de explorar, reconocer el terreno y el derrotero de las costas meridionales de América del Sur, ya sea para establecer factorías que posteriormente podrían servir como base para avanzar hacia el Perú (como lo planearon los holandeses en sus expediciones) y derrotar al poder español allí constituido; o para apoderarse de los envíos de metales preciosos que partían hacia Panamá para luego ser llevados a España. Crear el caos y la zozobra a lo largo de las costas era por supuesto una acción indesligable de todas las incursiones que realizaban.

El objetivo no era siempre intentar conquistar territorios en América, sino buscar distraer recursos en defensa y entorpecer los envíos de metales preciosos a las arcas peninsulares. Este sería el primer paso para socavar y derrocar el poderío

3. Lohmann, Guillermo, *Las defensas militares de Lima y Callao* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1964. pp. 1-2.
4. Ibídem.

español. En esta acción de desgaste y debilitamiento los piratas y corsarios jugaron un rol protagónico al constituirse en la vanguardia.

Los puertos de la costa peruana, como el Callao o Arica por ejemplo, eran los objetivos específicos y más atractivos, ya que eran los puntos de entrada y salida del comercio virreinal y servían de enlace con las grandes rutas marítimas.

En el caso del Callao las mercaderías que se distribuían por todo el virreinato peruano, necesariamente tenían que ser desembarcadas en dicho puerto, para ser repartidas por el resto del país. En el Callao descargaban los navíos los cuantiosos cargamentos que después de un trasbordo en el Istmo de Panamá llegaban desde España.

En cuanto a las intervenciones y ataques extranjeros al virreinato del Perú, Bradley plantea cuatro fases desde finales del siglo XVI: la primera, iniciada por los ingleses, con Francis Drake durante su viaje alrededor del mundo desde 1577 hasta 1580; la segunda, representada por los corsarios holandeses en su intento de establecer factorías en tierras americanas y dominar las rutas marítimas entre 1598 y 1644; la tercera en la que nuevamente los ingleses aparecen con dos expediciones entre 1669 y 1671 y desde 1689 hasta 1691; y por último la época de los bucaneros que va desde 1680 hasta 1695[5].

En el Caribe muchas expediciones del siglo XVI fueron ejecutadas con fines comerciales, y no con el propósito de asaltar y despojar. En el Pacífico las intervenciones empezaron en 1579 con Francis Drake y tenían el exclusivo objeto de capturar navíos, exigir rescates y apoderarse o destruir las propiedades españolas.

Los ingleses fueron los primeros en extender el teatro de la guerra europea hacia el Pacífico y sus corsarios fueron los que más frecuentaron esas aguas hasta fines del siglo XVI. Los holandeses iniciaron sus incursiones en el Pacífico a comienzos del siglo XVII, y desde entonces sus naves irrumpieron a menudo en escena. Por supuesto, la mayoría de las amenazas en el Pacífico tenían el respaldo de los enemigos de España.

Para poder llegar al Pacífico, algunas veces se arriesgaban a cruzar el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos.

Los expedicionarios holandeses que incursionaron en costas americanas, estuvieron bien preparados, equipados y financiados para poder llegar a estas tierras. Sin embargo, en el caso de la numerosa flota con la que vino a incursionar el almirante L'hermite, tema del presente trabajo, no fueron sólo las defensas virreinales peruanas las que determinaron su prematuro retorno hacia Holanda, sino las carencias y enfermedades que afectaron a sus tripulaciones, entre cuyos muertos estuvo el propio jefe.

Aparte de los corsarios, durante el último tercio del siglo XVII, aparecieron una serie de piratas, aventureros y ladrones que se dedicaron a atacar y asaltar

5. Bradley, Peter, ob. cit., p. 172

ciudades portuarias y naves. Conocido es el saqueo e incendio de Panamá en 1670, logrado por el bucanero Henry Morgan, que puso en evidencia la debilidad de las defensas en esa ciudad.

Cabe anotar que si bien es cierto los corsarios y piratas tenían muchas ventajas a su favor, también tenían ciertas desventajas como por ejemplo el tener que operar en aguas muy lejanas de sus bases, realizar una peligrosa travesía por el Cabo de Hornos para poder ingresar al Mar del Sur, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa y de los habitantes en ella, así como el verse afectados inevitablemente por ciertas enfermedades que diezmaban a sus tripulaciones por carecer de una dieta adecuada (alimentos frescos, verduras y frutas).

El concepto defensivo español en América

En la América colonial la corona española estableció un sistema defensivo mediante la implementación de fortificaciones en sus principales puertos y estableció un sistema de flotas, y en el caso especifico del Perú, se conformó la llamada Armada del Mar del Sur.

En el virreinato del Perú, la concepción defensiva fue establecida sobre tres criterios. El primero consideraba que la lejanía de las costas peruanas del continente europeo y lo difícil que resultaba el paso por el estrecho de Magallanes, sería impedimento suficiente para evitar la presencia de naves enemigas; el segundo consideraba que la defensa y protección del territorio debía confiarse a milicias o cuerpos de ejército en tierra, de preferencia formados por destacamentos de caballería; y el tercer criterio, dado por quienes consideraban que el único resguardo efectivo consistía en fuerzas navales, definidas como defensas móviles[6].

De los criterios mencionados anteriormente, la defensa se organizó sobre la base del segundo y tercero, a los que se le añadieron la construcción de murallas de fortificación en los principales puertos, como ocurrió en el Callao.

Sin embargo, un criterio adicional siempre presente, que era casi una consigna permanente, fue como se menciona en las memorias de los virreyes, el adoptar cualquier medida defensiva al menor costo posible. Como ejemplo, mencionamos a continuación una cita textual de la Memoria del Virrey Pedro de Toledo y Leyva, Marqués de Mancera: "*tendréis muy particular y continuo cuidado de procurar que el Mar del Sur esté con mucha seguridad y que para esto se conserve la Armada que de ordinario anda en ella con la menor costa de mi hacienda que sea posible,..*"[7].

La concepción defensiva de contar con una armada y fortificaciones en el principal puerto, en este caso el Callao, implicaba que en un primer momento, conocida la intención de cualquier enemigo de in-

6. Lohmann, Guillermo, *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII*, tomo IV, pp. 35-36
7. Hanke, Lewis, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX, p.75.

cursionar sobre costas peruanas, zarparía la escuadra virreinal a darle el encuentro, pero existía la posibilidad como mayormente fue, que si la escuadra enemiga navegaba proveniente del sur tendría siempre la ventaja de contar a su favor con la corriente peruana que fluye hacia el norte y un viento favorable recibido por la popa de sus embarcaciones, mientras que las naves defensoras tendrían que buscar la sorpresa e iniciativa así como situarse en una posición tal de no tener que luchar con el adversario con viento adverso.

En el caso que no se pudiera rechazar al enemigo en el mar, se tendría la alternativa de contar en tierra con una adecuada resistencia a los atacantes a través de guarniciones en localidades de importancia o de fortificaciones en los puertos principales. Respecto a esto último el problema al que tuvieron que enfrentar las autoridades virreinales era el determinar la manera en la que se debía establecer un sistema defensivo y cómo ofrecer protección en una costa tan dilatada con puertos y bahías tan abiertas.

Este tema daría lugar a una discusión entre los que propugnaban las defensas marítimas y los que hacían lo propio con las defensas en tierra.

La Armada del Mar del Sur

Con la finalidad de controlar y regular el comercio que se desarrollaba entre España y el Nuevo Mundo, así como para poder rechazar los ataques de piratas y corsarios, a mediados del siglo XVI se creó un sistema de flotas y convoyes anuales. Este enlace primario entre España y sus colonias americanas, a pesar del ataque de sus rivales europeos, se mantuvo exitosamente por más de 150 años.

Una de estas flotas viajaba desde España hacia el virreinato de Nueva España, que incluía México, Centroamérica y el Caribe, y la otra era la que se dirigía al virreinato del Perú. La flota destinada a este último, zarpaba hacia Nombre de Dios (posteriormente Portobelo) en Panamá, en donde existía una feria en la que se realizaba un gran intercambio comercial.

En un principio, la navegación hacia Panamá era efectuada por este sistema de flotas, hasta que a raíz de la inesperada incursión de Drake sobre las costas del Mar del Sur, se creó aproximadamente hacia 1570, la primera agrupación naval organizada en el virreinato del Perú.

La Armada del Mar del Sur, nombre con el que se le conoció a esta organización naval, tuvo como misión principal brindar protección a los convoyes destinados a Panamá y que transportaban como carga más importante la plata proveniente de las minas del Alto Perú. En segundo lugar, tenia la misión de defender el litoral Pacífico de todo el virreinato. Resulta interesante ver cómo ambas misiones de la armada eran distintas y contrapuestas, puesto que la escasez de naves y recursos, lógicamente harían de la protección de las naves que transportaban los caudales hacia Panamá, la misión de mayor importancia.

Por otro lado, defender el litoral de las posibles incursiones de piratas y corsarios era una empresa difícil de realizar. Como principalmente la intención de los enemigos de España no era trabar combate con

las fuerzas navales virreinales, sino más bien depredar, su táctica era huir, de tal manera que ni con una escuadra más numerosa, hubieran aumentado las posibilidades de hallarlos en la inmensidad del océano.

Esta organización naval, a diferencia de las otras implementadas en su tiempo por España en sus diferentes dominios, tuvo ciertas singularidades. La primera de ellas, fue su alejamiento de la metrópoli.

Por otro lado, teniendo en cuenta las consideraciones en torno a efectuar los menores gastos posibles en la defensa, la Armada del Mar del Sur fue una agrupación naval que contó siempre con muy pocos efectivos. El dinero gastado ya sea en material como en remunerar al personal que servía en la Armada, era dinero que se quedaba en América y dejaba de ingresar a las Arcas metropolitanas. Por ello se explica que esta era una organización que se activaba únicamente cuando se tenia noticia de la proximidad de algún enemigo frente a las costas peruanas, o cuando había que transportar caudales y mercaderías por vía marítima.

En lo comercial, el Mar del Sur fue un océano cerrado durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII. Desde la creación de la Armada del Mar del Sur (c.1570) y hasta 1717 (poco antes de su desaparición), esta organización no recibió ningún navío desde España, ni envió ninguno allí, puesto que la lejanía y lo riesgoso de cruzar el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, era una empresa muy peligrosa. Este fue motivo suficiente para impulsar el desarrollo de una industria naval propia en la que destacaron principalmente los astilleros en Guayaquil.

El diseño de las embarcaciones, se hizo en función de las condiciones propias del mar en el litoral marítimo del Pacífico, y se trataba de naves que en calidad no tenían nada que envidiar a sus contemporáneas europeas. A pesar de esta afirmación, resulta extraño que en nuestros astilleros se hayan construido embarcaciones poco o nada aparentes para operar en costas peruanas como lo fueron las dos galeras construidas entre 1578 y 1579, que demostraron pronto lo inaparente de su uso en estos lares.

En contrapartida a lo afirmado por Clayton, en lo que respecta la construcción de buques de guerra, Bradley, recogiendo informaciones registradas por las propias autoridades virreinales, es de la opinión que existen comentarios que ponen en duda la calidad de las naves construidas en Guayaquil[8]. Sabemos que los principales usuarios de los buques de la armada eran mercaderes y exportadores quienes preferían buques mayores. Debido a esto último, se produjeron algunos naufragios, puesto que esas naves eran poco maniobrables y, además, sus dotaciones eran poco experimentadas. Esto ocasionaba la pérdida de centenares de vidas y mercancías, así como la plata que era enviada hacia Panamá.

La poca disponibilidad de recursos y la renovación de las naves de la escuadra que se tenía que efectuar por la corta vida útil que tenían o por haberlas perdido en

8. Bradley, Peter, Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en *Compendio Histórico del Perú*, p.493.

algún naufragio o en combate, hacían que el virrey afrontara dos opciones para hacerse de buques que sirvieran de refuerzo en sus defensas marítimas: una era la de requisar los buques mercantes para el servicio real, armándolos y tripulándolos debidamente; y la otra era la de construir naves destinadas específicamente a la Marina de Guerra. De esta última, había dos opciones: mandar a construir buques nuevos, que era lo más apropiado o adquirir los particulares en construcción y modificarlos.

Los galeones que conformaban la Armada del Mar del Sur, desempeñaban un papel importante en la economía imperial, puesto que la plata que se transportaba a Panamá para luego ser llevada a España, representaba aproximadamente el 40% del valor del tesoro exportado anualmente a España, de todas sus posesiones en América. Esta Armada estaba usualmente constituida por 4 ó 5 buques, de los que 2 ó 3 eran galeones reales y el resto buques mercantes fletados por el gobierno.

Durante el siglo XVII el tráfico marítimo del virreinato del Perú era mantenido por unos 30 a 40 buques, principalmente pertenecientes a armadores privados.

El intercambio comercial entre los diferentes virreinatos se daba por la llegada a Acapulco de mercadería del lejano Oriente que era traída anualmente por el galeón de Manila, para consumo en México o para su trasbordo al Perú.

También se da un intercambio de productos tales como cacao, vinos y artículos navales el cual fue prohibido en 1634, por decisión de la Corona, buscando evitar la fuga de oro y plata hacia Oriente, así como para detener el crecimiento de la producción interna de ciertos productos. El intercambio de productos agrícolas y minerales constituyó otro estímulo a la actividad naviera.

Con respecto a las primeras tripulaciones, éstas no eran ni permanentes ni profesionales, sino que eran hombres que una vez que realizaban sus misiones, eran desmovilizados o reformados y se reincorporaban a sus actividades habituales. Los soldados y marineros eran reclutados a través de un sistema de milicias.

Esta característica, sin embargo, resultó ser en la práctica muy perjudicial, puesto que el enemigo con quien tenían que combatir, era gente de mar muy experimentada en el manejo de sus naves y sus armas, y ello quedó demostrado en el desastre que sufrió la Armada el 17 de julio de 1615 en las afueras de Cañete frente a las naves enemigas del holandés Spilbergen.

Respecto a las escuadras virreinales y sus tripulaciones, se ha dicho que la torpeza desplegada por dichas escuadras, endebles y dirigidas usualmente por mandos improvisados, pusieron a riesgo irreparable en reiteradas oportunidades todo el conjunto estratégico[9].

Las defensas terrestres

Como se ha mencionado, dentro de la concepción defensiva para el virreinato, se consideró también la implementación de defensas terrestres, que consistieron en

9. Lohmann, ob.cit., p.2

el levantamiento de plazas fuertes en los más importantes puertos y sitios estratégicos del territorio. Esta concepción era la misma que la monarquía española puso en práctica en otros lugares de América hispana.

Por razones de índole económica no era posible erigir fortificaciones en cada uno de los lugares de la costa en donde se estimaba que el enemigo pudiese atacar, sino establecer las defensas al menos en los sitios en los que se concentraba el intercambio comercial.

Siendo el puerto del Callao el principal de la costa peruana, y el lugar de entrada hacia la capital y centro político y económico más importante del virreinato, por razones obvias, fue el primer lugar en ser fortificado. Estas defensas han sido ampliamente estudiadas por Lohmann Villena, y fueron iniciadas durante el gobierno del príncipe de Esquilache.

Sin embargo, a diferencia de otros lugares de importancia en la América Colonial, ni en el puerto del Callao, ni en la ciudad de Lima se construyeron obras de gran magnitud como las efectuadas en Portobelo, Cartagena de Indias, Veracruz y otras zonas del Caribe.

El dispositivo de la defensa territorial en el Perú se articuló sobre dos ejes: la ciudad de Lima y el puerto del Callao. La primera con un recinto amurallado y el segundo con una fortificación abaluartada cuya existencia sería corta debido al maremoto que lo destruyó en 1746.

Habiendo revisado el marco general en el que se desarrollaron las incursiones de corsarios y expediciones contra los dominios hispanos en América, lo que sigue del presente trabajo se dedicará a efectuar un estudio acerca de la que fue la mayor expedición organizada contra el virreinato del Perú: la expedición holandesa de Jacques Clerck L'Hermite.

II. Antecedentes de las incursiones holandesas al Perú

Las guerras hispano-holandesas y la independencia de los Países Bajos. La formación de la Compañía de las Indias Occidentales.

La sublevación e independencia de los Países Bajos

Los Países Bajos (Bélgica y Holanda) en el siglo XVI se habían convertido en un imperio comercial rico y floreciente. Amberes era el centro comercial del norte de Europa, pero las dos regiones más importantes eran Holanda hacia el norte y Flandes hacia el sur.

Durante el reinado de Felipe II la política en los Países Bajos fue la de contrarrestar las doctrinas reformistas.

En 1565 la corona española tenía a Margarita de Parma, hija natural de Carlos V como gobernadora de los Países Bajos. En aquel año la nobleza reunida en una Liga, encabezada por Guillermo de Orange y los condes de Egmont y Hoom, elevó a la gobernadora un memorial de reclamaciones, que fue rechazada.

Mientras tanto, la propaganda calvinista se acentuó aunándose al repudio ante el rechazo de los españoles, lo que se

tradujo en el asalto a catedrales y monasterios en donde los calvinistas cometieron una serie de excesos.

En respuesta a ello, Felipe II decidió actuar con rigor enviando a un nuevo gobernador, el Duque de Alba, acompañado de un ejército de 12.000 hombres, quien entre 1567 y 1573 ejercío una represión drástica. Dentro de las medidas que instauró, estuvo la creación del Consejo de los Tumultos (también conocido como Tribunal de la Sangre) que condenó a muerte y confiscó los bienes de miles de personas mediante juicios sumarísimos.

Los calvinistas huyeron hacia las provincias septentrionales y en 1568 en Bruselas fueron ejecutados el conde de Egmont y el almirante Hoom.

La política represiva, lejos de lograr la pacificación, hizo que los nobles católicos se unieran a los protestantes calvinistas, mientras que los burgueses de Holanda se sublevaban, desatándose un estado de guerra en todas las provincias.

Luego, Felipe II sustituyó al Duque de Alba en 1573 por Luis de Requesens, quien intentó pactar con los sublevados lo que no lograría puesto que murió en 1576.

Sus sucesores, Juan de Austria y Alejandro Farnesio, no lograron transar con Guillermo de Orange, pero sí lo obligaron a retirarse hacia el norte, quedando España con el dominio y control sobre Flandes.

En enero de 1579 los calvinistas del norte, siempre liderados por Guillermo de Orange, lograron integrarse en una federación, conformada por las siete provincias más septentrionales, Holanda, Zelanda, Utrecht, Geldern, Frisia, Groninga y Overijseel. Estas siete provincias o Provincias Unidas se independizaron de España en 1581 con capital en La Haya, proclamando como gobernador general a Guillermo de Orange.

Los intentos de Felipe II por reconquistar la región fueron vanos, y aunque Guillermo de Orange fue asesinado en 1584, la resistencia contra la amenaza hispana continuó con su hijo y sucesor Mauricio de Nassau.

Los holandeses pronto comprendieron que la mejor manera de combatir a Felipe II era hacerlo en sus colonias y para ello las Provincias Unidas contaban desde 1576 con una poderosa armada.

Entonces, con el propósito de llevar la guerra hacia las Indias españolas y portuguesas y a la vez expandir el comercio holandés hacia ultramar, se fundó la Compañía de las Indias Orientales.

Esta compañía fue estructurada federativamente, contando con numerosos recursos navales y financieros, así como también el estado holandés le otorgó el monopolio absoluto entre el Cabo y el Estrecho de Magallanes. Dentro de sus facultades estaba la capacidad de hacer la guerra o la paz, establecer tratados, fundar colonias, apoderarse de embarcaciones extranjeras, construir fuertes y nombrar gobernantes, entre otras[10].

10. Rodríguez, Pedro. "El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la Defensa del Virreinato (1615)", en *Revista Histórica*. Tomo XXVI. p.270.

A cambio, los Estados Generales imponían derechos de Aduana muy moderados y se arrogaban la fiscalización financiera y general de los negocios de la compañía.

En esta empresa los principales accionistas eran mercaderes de Amsterdam y recibía ayuda económica de los Estados Generales, pero se obligaba a entregar todas las presas a los Estados, reservando una tercera parte para los capitanes y soldados que participaban, debiendo el reparto hacerse únicamente en Holanda y Zelanda.

Bajo estas condiciones es los holandeses organizarían sus expediciones como parte de la guerra que libraban contra España hacia finales del siglo XVI y buena parte del XVII.

Expediciones holandesas al Virreinato del Perú

Considerada la alternativa de efectuar ataques hacia los centros generadores de la riqueza que sostenían al imperio español –sus posesiones en ultramar– poco a poco se iría gestando la idea de ejecutar una meta mucho más ambiciosa que la del hostigamiento a la navegación enemiga, el corso, los ataques a las colonias españolas, que sería la de conquistar el Virreinato del Perú.

Entonces, dentro de esta estrategia, es que se produjeron a partir de 1600, varias expediciones que mediante la hostilización a la navegación y la captura de caudales, lograron sembrar el temor y, lo más importante, obtener información de los mares, pasos y puertos americanos en donde incursionaron, para luego poder planificar mejor su idea de conquistar al Perú.

La primera de las expediciones holandesas fue la de Olivier Van Noort, quien llegó a costas americanas por el estrecho de Magallanes con cinco naves, asolando la costa chilena, sin haber sido combatido por las dos naves que el virrey Luis de Velazco puso al mando de Gabriel de Castilla. Finalmente, el corsario escapó a Filipinas donde perdió dos naves.

Luego, en 1615 el holandés Joris Van Spilbergen arribó a costas americanas por Magallanes con seis naves. El Virrey Príncipe de Esquilache envió a su sobrino con 7 pequeños barcos a enfrentarlo, produciéndose un combate naval frente a Cerro Azul el 7 de julio de 1615, donde se hundió una nave española con 500 hombres, logrando vencer los holandeses. Sin embargo, el corsario no atacó el Callao, fue luego a Huarmey, saqueando dicho puerto y después se dirigió a Paita pero no la atacó. Finalmente, dejó costas peruanas con rumbo a Acapulco, Islas Molucas y las Filipinas, en donde sus naves fueron practicamente diezmadas por naves españolas.

Un hecho de importancia respecto a estas expediciones que antecedieron a la de 1624, es que a través de ellas los holandeses lograron obtener información de los lugares visitados, así como sembrar a algunos espías, que servirían de informantes acerca de las defensas existentes, así como del movimiento de los caudales destinados a la corona española, que eran remitidos desde Arica hacia el Callao, y luego hasta Panamá.

III. La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite al virreinato del Perú

El 3 de junio de 1621 los Estados Generales autorizaron la constitución de la nueva Compañía de las Indias Occidentales. Esta nueva empresa tenía como uno de sus propósitos efectuar una ofensiva contra España privándola de los recursos obtenidos de sus posesiones coloniales.

Las atribuciones de esta nueva empresa eran similares a las otorgadas a la Compañía de las Indias Orientales, pero a diferencia de esta última, tenía garantizado por parte de los Estados Generales, el monopolio comercial de los territorios por un periodo de 24 años.

A poco de su constitución en el mismo año 1621, la Compañía de las Indias Occidentales declinó el ofrecimiento de los Estados Generales para participar en un ataque al Virreinato del Perú y a las costas del Mar del Sur, en lo que posteriormente se conocería como la Armada Nassauense, proyecto en el que la Compañía de las Indias Occidentales se hallaba invirtiendo considerables sumas de dinero. Este rechazo se debió en parte a la carencia de fondos, así como a ciertos temores a que tal empresa tuviera éxito[11].

Sin embargo, a pesar del rechazo mencionado, el propósito de armar una nueva expedición hacia el Perú continuó, y para la primavera de 1623, con el aval del príncipe Mauricio de Nassau, los preparativos de una flota expedicionaria fueron llevados a cabo por tres comisionados de la Compañía de las Indias Orientales, Hugo Muys, Albert Joachim y Adrian Bruyning[12].

Quien se hizo cargo de esta expedición fue el Almirante Jacques Clerk L'hermite, personaje del que se sabe muy poco, pero de acuerdo a las referencias disponibles, se conoce que era de origen francés, que por las persecuciones religiosas en su país y por sus simpatías con los calvinistas, emigró hacia Holanda, dedicándose a la navegación, embarcándose en 1605 para las Indias Orientales y desempeñando allí algunos cargos importantes, y que luego de su regreso (cuya fecha no conocemos), fue convocado por los Estados Generales para hacerse cargo de la expedición contra el Perú[13].

Cabe mencionar que los informes del espionaje holandés, evacuados por personas que habían residido mucho tiempo en el Perú, convencieron finalmente al príncipe Mauricio de Nassau, de que si Holanda emprendía una expedición que amenazase al poder español establecido en el Perú, existirían altas probabilidades de que los indios y especialmente los negros esclavos, se sublevarían apoyando a quienes considerarían como sus libertadores.

El príncipe holandés también fue informado de que en el Perú, hacia 1622, en la región de Potosi, se había desatado una lucha entre españoles vascos y los criollos, en la que se disputaban la posesión de las mi-

11. Bradley, Peter, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Nueva York, St. Martin's Press. , 1981, p.50.
12. Ídem, p. 52
13. Martínez, José, *Enciclopedia General del Mar*, Madrid, Ed. Garriga, 1958. tomo III, p.743.

nas de plata existentes allí. Para este caso, los informes aseguraban que si se tomaba el puerto de Arica –punto de salida del mineral altoperuano- llegar hasta Potosí, no sería tarea dificil, ya que no poseía mayor defensa que obstaculizara tal empresa[14].

Organización y composición de la expedición nassauense de L'hermite

El jefe de la expedición, almirante Jacques Clerck L'Hermite, se hallaba a bordo de la *Amsterdam*, mientras que el segundo al mando, el Vicealmirante Ghem Huigen Schapendam estaba embarcado en el *Derft*.

La tripulación que dotaba a las once naves totalizaba 1.637 hombres, de los cuales 600 eran soldados de la marina, y contaban con un número de piezas de artillería cercana a las 300.

Objetivos y plan de la expedición de L'hermite

De acuerdo con lo expresado por uno de los miembros de la tripulación de la nave *Amsterdam*, el objetivo principal de la expedición era –como ya se ha explicado anteriormente– el de conquistar todo el territorio del virreinato del Perú.

La Armada nassauense logró reunir a once naves, cuyas características, puerto de origen y comandantes son los que a continuación se indican: (según cuadro)

Buque	Desplazamiento	Artillería	Lugar de origen	Capitán	Dotación
Amsterdam	800 tons	42	Amsterdam	Leendert Jacobsz Stolck	237
Delft	800 tons	40	Amsterdam	Cornelis de Witte	242
Oranje	700 tons	22	Zelanda	Johansz Quirguen	216
Hollandia	600 tons	34	Rotterdam	Adrian Tol	182
Eendracht	600 tons	32	Holanda	Jan Ysbrantsz	170
Mauritius	550 tons	32	Rotterdam	Jacob Ariaensz	169
Arend	400 tons	28	Amsterdam	Meyndert Egbertsz	144
Koning David	350 tons	16	Holanda	Jan Thomasz	79
Griffioen	320 tons	14	Holanda	Cornelisz	78
Hoop	260 tons	14	Rotterdam	Pieter Harmensz Slobb	80
Hazewind	60 tons	4	Amsterdam	Solomon Willemsz	20

14. Valdizán, José, *Historia naval del Perú*, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I, p 240.

Para el logro de tal propósito, las instrucciones dadas a L'hermite detallaban un plan, que consideraba que una vez entrada la armada a las aguas del Mar del Sur, debían dirigirse directamente hacia el puerto de Arica, para apresar a los galeones que allí se hallasen, que para ese momento se había estimado que estarían en preparativos para zarpar hacia Panamá con la plata que era enviada anualmente a España, proveniente de las minas de Potosí.

Adicionalmente, se consideraba sublevar a la población indígena del lugar y con la ayuda de éstos, efectuar el ataque principal a dicho puerto para su posterior captura.

El plan holandés consideraba alternativas en caso de que la Armada de Plata hubiese zarpado antes de la llegada de los expedicionarios. De ser así, no permanecerían en Arica, sino más bien se dirigirían hacia Lima, hasta alcanzar y conquistar a las naves españolas y su valioso tesoro, y que si esto también fallaba, conquistarían la ciudad de el Callao y sus castillos.

Para este último propósito, con la artillería y el personal que llevaban a bordo de sus naves, efectuarían un desembarco, dirigiendo sus esfuerzos a sublevar a la población esclava, y ocupar la ciudad. Si esto era logrado con éxito, debían consolidar y fortalecer su posición en la ciudad, para luego atraer a la gente y provocar el máximo daño posible.

Considerando que lo anterior tampoco tuviera éxito, las instrucciones holandesas indicaban permanecer en los alrededores de Lima, bloqueando el puerto del Callao, para observar todas las embarcaciones que llegasen y zarpasen, buscando causar conmoción y debilitar a la población con su presencia.

Situación de las defensas en el puerto del Callao entre 1615 y 1623

Con el fin de tener una idea de cuál era la organización y elementos defensivos con que contaba el puerto del Callao y sus alrededores, en primer lugar revisaremos el estado en que se hallaban para inicios del siglo XVII, para posteriormente ver su situación en vísperas de la llegada de la expedición de L'hermite.

Con los antecedentes de varias incursiones de los enemigos de España en costas del virreinato del Perú, la defensa no podía ser dejado de lado por los gobernantes en estas latitudes. En efecto, como resalta el padre Vargas Ugarte en su *Historia General de la República del Perú*, una de las primeras atenciones del príncipe de Esquilache, virrey del Perú entre 1615 y 1622, al asumir su cargo, fue la defensa del reino. Considerando la reciente expedición del holandés Spilberguen, era evidente la necesidad de guarnecer la costa y de equipar convenientemente la Armada.

Al respecto, el virrey celebró dos acuerdos generales de guerra, y después de ello, teniendo en cuenta la situación en la que se hallaba el Callao, envió un informe al rey el 20 de mayo de 1616, en el que detallaba las acciones que había tomado en la materia. Le manifestaba al soberano la ausencia de gente para la milicia y el temor existente por las incursiones anteriores del enemigo. Esto se debía a la ausencia de un ejército regular, que hubiera evitado tener que levar a la gente ante la

inminencia de una amenaza externa.

Otra preocupación era el mantenimiento de personal entrenado para la Armada, actividad que demandaba grandes recursos. Dado que su actividad se limitaba ante la presencia del enemigo, tan pronto como la amenaza se disipaba, las tripulaciones de las naves eran licenciadas, quedando a bordo de ellas tan sólo el personal necesario para su mantenimiento. En cuanto al último aspecto mencionado, en razón de la gran humedad existente y la alta salinidad de las aguas en las costas peruanas se producía un deterioro rápido del casco y velamen de las naves. En suma, la organización defensiva del virreinato demandaba una atención mayor a la que le daba la real hacienda.

Los navíos existentes en el Callao a la llegada del virrey Esquilache, eran los sobrevivientes del combate de Cañete con las naves de Spilberguen en 1615, y que puestos nuevamente en servicio, llegaron a ser cinco galeones: *Nuestra Señora de Loreto*, *San José*, *Jesús María*, *San Felipe* y *Santiago*, a los que se sumaban los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco* y tres lanchas[15]. Es importante mencionar que los gastos de la Armada con base en el Callao para la defensa del Mar del Sur, se obtenían en parte de las denominadas "Averías de la Armada"[16].

Un tercer aspecto relacionado a la defensa del puerto era el referido a la artillería existente en Callao, que para 1615 consistía en 13 piezas de artillería plantadas en dos plataformas: 7 en una y 6 en otra, destinadas a defender el puerto y a las naves mercantes[17]. Estas defensas, iniciadas en la gestión del virrey Marqués de Montesclaros, para Esquilache eran insuficientes, por lo que llegó a proponer al rey la construcción de una muralla con baluartes y traveses, para su defensa y para la protección y abrigo a los navíos.

Dicha propuesta, sin embargo, no sería atendida; pero a pesar de ello, el Príncipe de Esquilache diseñaría un sistema defensivo con artillería montada en fuertes, cuyos sectores de tiro cubrirían toda la bahía. En los seis kilómetros que separan la desembocadura del río Rímac y La Punta, se determinó la conveniencia de constituir tres fuertes, tarea que fue encomendada al Maestro Mayor de fábricas y fortificaciones Martínez de Arrona.

El primero de ellos, denominado en un principio Santa María y posteriormente Nuestra Señora de Covadonga, se hallaba ubicado hacia el norte, en un lugar contiguo al hospital de los juandedianos. Su explanada tenía capacidad para montar catorce piezas artilleras, pero únicamente fueron colocadas dos culebrinas de cinco toneladas, y cinco medias culebrinas o ca-

15. Acerca del estado de estas naves, la *Señora de Loreto* hacía de almiranta y poseía 44 cañones, el *San José* era la capitana con 32 cañones, cuyo casco se hallaba con sus maderas podridas; el *Jesús María*, nave vieja con 14 años de construida y que poseía 30 cañones; mientras que el *San Felipe* y el *Santiago* tenían 16 piezas de artillería. Para el caso de los pataches, ambos eran dotados por 8 cañones cada uno. Vargas Ugarte, Rubén, *Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689)*, Lima, Ed. Milla Batres, 1966. p.157.
16. Estos ingresos, provenían del cobro del uno por ciento de la avería de toda la plata y oro que navegaba desde el Callao a Tierra Firme y de los valles de la costa del virreinato. *Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima, Lib Central, 1859, t, I, p.134.
17. *Memoria...*, p.109.

ñones gruesos.

El segundo fuerte, denominado San Francisco, se hallaba a 600m hacia el sur del anterior, delante del Palacio virreinal y en punto céntrico de la población. Aunque su construcción había sido iniciada en el gobierno del Marqués de Montesclaros, al ser concluido le fueron instaladas dos culebrinas de cinco toneladas, dos medias culebrinas y un cañón de 3,6 toneladas, y cuatro cañones gruesos.

Ambas plataformas se construyeron de cal y piedra procedente de la isla San Lorenzo, con cimientos muy profundos, dada su cercanía al mar y a lo húmedo del terreno.

El tercer fuerte, denominado Santa Ana, no llegaría a ser construido en aquel momento, y ello debido a la oposición del Consejo de Indias, que reprochó al virrey el menoscabo que hacía en las remesas de caudales destinados ala Corona, en razón de haberlos distraído en las obras del Callao[18]. Por es razón, las obras de construcción de los fuertes en el Callao fueron suspendidas en agosto de 1618, sin haber sido concluido el tercero de ellos.

La gestión del príncipe de Esquilache concluyó en diciembre de 1621, y habiendo sido nombrado su sucesor, fue autorizado a dejar el gobierno en manos de la audiencia, la que interinamente se hizo cargo del reino hasta la llegada del nuevo virrey, Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar. El nuevo gobernante llegaría al puerto de Paita el 27 de abril de 1622, proveniente de Nueva España, en donde se había desempeñado como virrey desde 1612.

Cabe mencionar que durante el interinato de la audiencia, en noviembre de 1621, el fiscal Luis Enríquez había dirigido una carta al rey, en la que le manifestaba el pésimo estado del alistamiento de la Armada en general, siendo su parecer que no se encontraba apta para pelear ante la presencia de un enemigo, y que no serviría siquiera para conducir los azogues y socorro de Chile, a pesar de las medidas adoptadas por el virrey Esquilache durante su gestión[19].

La llegada del nuevo virrey, fue una nueva oportunidad en la que el tema de las defensas del Callao y Lima recobraron importancia. Precisamente, una de las primeras ocupaciones del gobernante a poco de asumir su cargo, fue la de inspeccionar personalmente los elementos defensivos existentes en el puerto del Callao.

Realizada dicha visita, constató el pésimo estado en que se hallaba el galeón *Jesús María*, por lo que fue retirado del servicio por estar viejo e imposibilitado de recibir carena. En su reemplazo, se contrató la construcción de un nuevo galeón al maestro José de Castro en su astillero de Guayaquil, cuyo nombre sería *San Diego*, debiendo ser entregado al término de su construcción en el puerto del Callao[20].

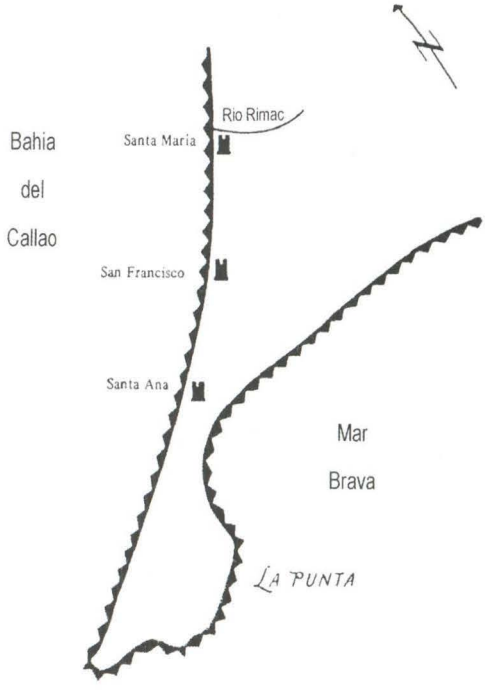
18. Lohmann, *Defensas...*, p. 44.
19. Esta versión la recoge el padre Vargas Ugarte, en su obra Historia General del Perú. T.III. p.157.

Las primeras noticias de una nueva incursión holandesa, los preparativos para la defensa del Callao y el adelanto del envío de la Armada hacia Panamá

La inquietud del nuevo virrey pronto se convertiría en una preocupación, puesto que las primeras noticias acerca de una nueva incursión holandesa llegaron al virreinato el 29 de abril de 1623, cuando circularon rumores que indicaban el avistamiento de quince naves enemigas en cercanías de las costas chilenas de Itata[21]. Ello motivó al marqués de Guadalcázar a ejecutar una serie de mejoras en las defensas artilleras de Lima y Callao, disponiendo el emplazamiento de 56 cañones, los que fueron distribuidos en la costa comprendida entre Pachacámac y Ancón, como medida preventiva ante cualquier intento enemigo de desembarcar sorpresivamente[22].

En cuanto a los fuertes existentes, el virrey dispuso la ubicación de 7 piezas de artillería sobre las bases del inconcluso fuerte Santa Ana, que una vez terminado fue rebautizado como fuerte Guadalcázar. Para ese momento, el virrey estimaba que podía disponer de unos 2.000 hombres para defender el puerto[23].

A las primeras noticias de una posible presencia holandesa cerca de las costas americanas, le secundaron informaciones



Ubicación de los fuertes existentes en el Callao al principiar la gestión del Virrey Marqués de Guadalcázar en 1623

provenientes de Madrid, que fueron recibidas en el Perú el 2 de mayo y el 28 de setiembre de 1623, en las que se confirmaba el zarpe de una flota enemiga con intenciones de dirigirse hacia costas del Pacífico.

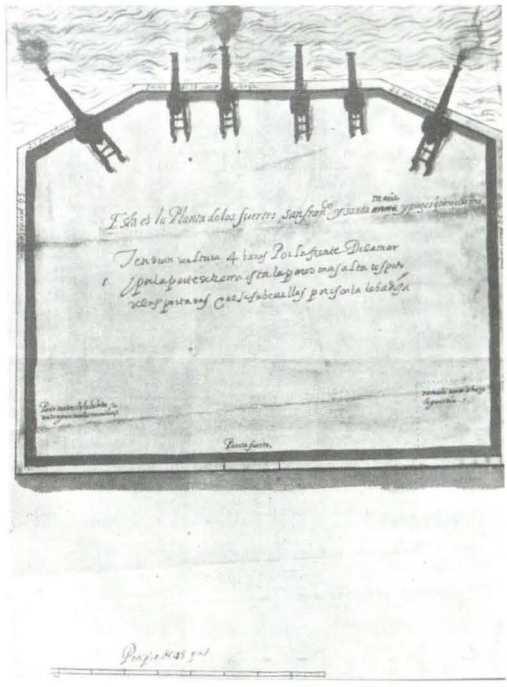
Ante la amenaza inminente el virrey adoptó una serie de medidas adicionales, entre ellas, que se fundiesen tres culebrinas reales, que se fabricasen 800 mosquetes y arcabuces, así como la fabricación de

20. López de Caravantes, Francisco. *Noticia General del Perú*. t.III . pp.256-257
21. Esta versión la recoge Lohmman. Sin embargo, el licenciado Luis Henríquez, en su "relación de lo sucedido con la armada olandesa desde nuebe de mayo de 1624 asta 14 de agosto del dicho año" fechada el 9 de setiembre de 1624, al respecto indica que "de particulares, se recibieron cartas y ynformación del gobernador de Chile de que en aquel paraje se avian visto onze nabes de enemigos".
22. Lohmman. ob. cit., p. 48.
23. Bradley, Peter, "The Defence of Peru (1600-1648)", en *Ibero-Amerikanisches Archiv,* año 2, vol.2, p.90.

más pólvora[24]. De igual manera, se mandó a alistar a toda la gente y armas de la ciudad, organizándola por parroquias y cuadras. Se dispuso también que se ejercitase a los soldados en el manejo de arcabuces y picas, formando escuadrones algunas veces, interviniendo también en dichos ejercicios gente a caballo para simular los ataques. Este entrenamiento duraría más de seis meses[25].

Otra de las medidas preventivas, y quizás la más adecuada por parte del virrey, fue la de adelantar el despacho de la Armada con el real tesoro hacia Panamá. Para ello, el marqués de Guadalcázar se dirigió hacia el Callao, con la resolución de que las naves zarparan el 30 de abril o el 1 de mayo, pero a petición del Tribunal del Consulado, se retrasó su partida, la que finalmente se produjo el 3 de mayo. Para fortuna de la Corona Española, esta precaución resultó acertada, puesto que como se verá más adelante, para ese momento, la expedición holandesa ya estaba muy próxima al Callao, y pocos días después iniciaría su largo asedio y bloqueo en aquel puerto.

Lo cierto es que a comienzos del mes de mayo de 1624, tanto en Lima como en el Callao, se habían adoptado todas las medidas posibles para alistar las defensas existentes y preparado a la milicia y población ante el inminente arribo del enemigo holandés.



Planta de los fuertes San Francisco y Santa Ana, ubicados en el puerto del Callao. (Archivo General de Indias. Lima-105.Año de 1615. tomado de Vargas Ugarte, Rubén. *Historia General del Perú*. Lima, 1966. T.III. lám. XVI)

El zarpe de la expedición de L'hermite de Holanda y su navegación hacia el Callao

Concluidos sus aprestos, las 11 naves de la Armada nassauense zarparon de Goeree[26], Zelandia, el 29 de abril de 1623, iniciando un viaje que más allá de lo esperado, estaría lleno de incidentes

24. Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de *Lima Logboek*, Lima, s/f. p. 5.
25. Ídem, p.7.
26. Ibídem, p.6.

que a la larga influirían en el resultado de la expedición.

En efecto, luego del zarpe de la Armada, cuando se hallaban en plena navegación en el Canal Inglés, el *Arent* presento vías de agua en su casco, lo que lo obligó a detenerse en la Isla de Wight para reparaciones urgentes. Posteriormente se produjo una colisión entre el *Oranje* y el *Hoop*, y en la noche del 14 de mayo, ocurrió una explosión accidental en el *Amsterdam*, produciendo daños de consideración, pero causando tan solo un deceso[27].

Prosiguiendo su viaje hacia el nuevo continente, la expedición se cruzó con una flota de naves portuguesas que llevaban un cargamento de azúcar desde Pernambuco, Brasil hacia Portugal. Respecto a este episodio, en versión de un fraile portugués tomado prisionero por los holandeses, el hecho se produjo en setiembre de 1623, y las naves capturadas fueron cuatro, las que apresadas, fueron remitidas a Holanda, quedándose con 80 portugueses como prisioneros. Sobre este incidente, hay otra versión y es la que consigna Peter Bradley, quien indica que el hecho ocurrió a principios de junio del mismo año y que la cantidad de naves apresadas fueron diez. Sobre lo ocurrido después, Bradley menciona que la armada nassauense y sus presas se dirigieron a Safi, lugar ubicado en la costa norte de África, para transferir la carga a una nave holandesa que se hallaba en dicho lugar.

Continuando su viaje hacia el Perú, las naves de L'hermite ingresaron al Pacífico el 2 de febrero de 1624 a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose hacia las islas Juan Fernández, en donde se reabastecieron de agua fresca. Luego, el 28 de marzo, esta armada fue avistada en costas chilenas hacia adonde se había dirigido, conforme a sus planes, para obtener información acerca de los caudales de plata que estimaban debían ser trasladados desde Arica hacia el Callao y luego hacia Panamá por dicho tiempo.

Entre tanto, como ya se mencionó, la armada que transportaba el tesoro real valorado en 8 millones de pesos en oro y plata, primer objetivo de la expedición holandesa, había adelantado su partida, habiendo zarpado el 3 de mayo del Callao con rumbo a Panamá. Esta armada se hallaba compuesta por dos naves mercantes escoltadas por los galeones *Santiago, San José* y *San Felipe*.

Sin conocer esta importante noticia, el 6 de mayo, los holandeses capturaron un barco español, para obtener información acerca del traslado de dicho tesoro que estimaban se debía producir por aquellas fechas. En un primer momento, los holandeses fueron informados de que la Armada con los caudales había zarpado tres días antes, pero, los españoles a bordo de la nave, les hicieron creer que no eran tres días sino trece días[28]. Lo cierto es que por las confusiones idiomáticas, los holandeses fueron engañados, perdiendo la única oportunidad de dar alcance al tesoro real, que llegaría sin mayores inconvenientes a su destino.

27. Ibidem, p.53.
28. Según refiere Lohmman, el capitán de la nave española, Francisco de la Carrera, "con singular astucia, aunque los negros decían que sólo habían transcurrido tres días, dijo que por la defectuosa pronunciación del castellano debía entenderse en realidad trece días, ventaja que evidentemente el pirata no podía descontar", Lohmann, *Historia Maritima del Perú...*, p.402.

Conforme a las instrucciones que tenían, a pesar de este grave revés, los holandeses continuaron su viaje hacia el Callao, puerto que estaba esperando la próxima llegada del enemigo.

Respecto al aviso de la proximidad de los holandeses al Callao, el 5 de mayo sus naves habían sido divisadas desde Mala[29], y el virrey tomó conocimiento de este hecho cuando presenciaba en el Callao una corrida de toros, organizada para celebrar la partida de la armada con los tesoros, rumbo a Panamá[30]. Una segunda versión menciona que la noticia llegó al virrey cuando éste se disponía a regresar a Lima, siendo informado que el enemigo se hallaba a diez o doce leguas del puerto a barlovento[31].

Lo cierto es que enterado el virrey de esta dramática noticia, dispuso se avisase de inmediato a la Audiencia para prevenir todo lo necesario para la defensa. Luego, se tocó alarma general en toda la ciudad, y los capitanes de los batallones empezaron a reunir a su gente, para luego remitir los refuerzos necesarios hacia el Callao. Por su parte, los aprestos defensivos en el primer puerto se incrementaron.

La llegada de L'hermite y su Armada e inicio del asedio al Callao

Finalmente, el día jueves 9 de mayo llegó el momento tan temido. La armada de L'hermite estaba a la vista del puerto del Callao, estableciendo de inmediato el bloqueo. Las once naves se ubicaron desde la mitad del canal que existe entre la isla San Lorenzo y La Punta, hasta llegar a las cercanías de la desembocadura del río Rímac, en el paraje denominado Chuquitanta, a una distancia de tres leguas frente al puerto[32].

Luego de establecer su fondeadero, los holandeses aferraron banderas rojas en la popa de sus naves, en señal de hostilidad[33].

Mientras ello ocurría en el mar, en tierra el ejército estuvo listo para actuar, atento y en alerta ante cualquier movimiento del enemigo.

La primera acción hostil efectuada por los holandeses, ocurrió al día siguiente de su llegada, es decir, el 10 de mayo, cuando al amanecer, pretendieron desembarcar por la zona norte del puerto, en la playa que se halla entre los fundos de Márquez y de Bocanegra[34]. Para esta acción, envia-

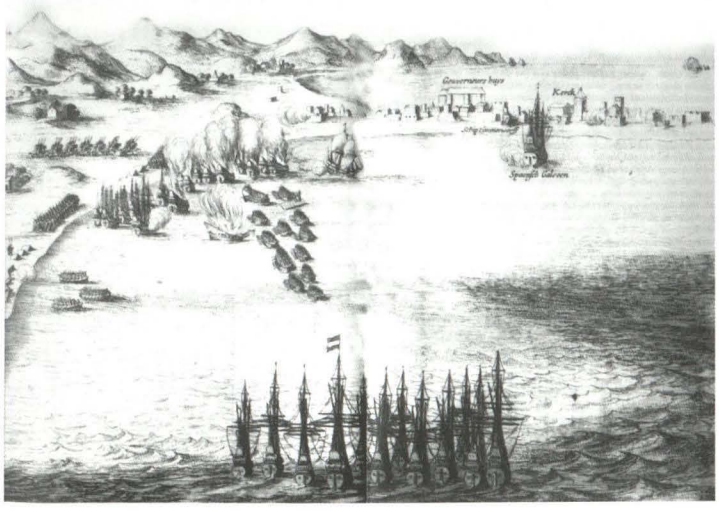
29. Vargas, *Historia*..., p.204.
30. Lohmann, *Las Defensas*..., pp. 51-52.
31. Lima, *Logboek*, p.8
32. Archivo Histórico de Marina (en adelante AHM), Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'hermite. Relación de la Armada olandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia del Archivo General de Indias. Lima, 1627.
33. Lohmann, ob.cit, p.53.
34. En versión del padre Vargas Ugarte, que toma como fuente la Carta del Fr. Andrés Lisón., del 18 de mayo de 1624 (publicada en su obra de 1940 *Manuscritos Peruanos*. Lima, Biblioteca Nacional, 1940. t.III. p.233), "la misma noche de su arribo, el enemigo envió unas lanchas a la boca del río para hacer aguada y el siguiente, 9 de mayo, se acercaron sus navíos más al puerto, reduciendo el cerco, a fin de que, como dice Lisón, no pudiera entrar ni salir un pájaro que no fuese suyo. Aquel día, se apoderó de dos barcas con harina, trigo, vino, pasas e higos, gallinas y otras cosas que le vinieron de perlas".

ron 19 embarcaciones con unos 900 mosqueteros y otra gente armada[35], cuyo objetivo final, una vez logrado el desembarco, era dirigirse hacia Lima por los senderos de las haciendas de Chuquitanta y Aznapuquio.

Sin embargo, conforme a los planes defensivos, en el lugar se hallaba un batallón de unos 60 infantes con arcabuces y picas, reforzado por 30 hombres a caballo, que alertados ante la presencia del enemigo, lograron rechazarlo, tomando como prisioneros a dos artilleros griegos que estaban en el bando holandés.

El día 11, los holandeses capturaron tres barcos mercantes que se hallaban navegando hacia el Callao, empleando dos lanchas, y a pesar del envío de dos barcos desde tierra para impedir su captura y de los tiros efectuados por los fuertes, que resultaron ineficaces, el enemigo logró consumar su acción. Una de estas embarcaciones llevaba un cargamento de 2.500 botijas de vino cargadas en Pisco, abundante fruta fresca (manzanas, uvas, etc.), cuya captura fue bien recibida por los holandeses para aliviar a sus enfermos y tripulantes necesitados de estos alimentos debido a su escasez. La segunda embarcación provenía de Huarmey con leña, y la tercera venía de Huanchaco con trigo y documentos (pergaminos) con dictámenes del Papa.

Prosiguiendo su escalada de acciones en la bahía, aquella misma noche enviaron varias lanchas, las que sigilosamente se acercaron al fondeadero cercano al fuerte Nuestra Señora de Covadonga, en donde se hallaban cerca de 45 barcos mercantes, abordando a nueve de ellos e incendiándolos. En esta oportunidad, a pesar del éxito enemigo en su acción sorpresiva, las embarcaciones españolas que acudieron al auxilio, lograron capturar a un prisionero. Este resultó ser un artillero, cuyo nombre era Carsten Carstens, natural de Hamburgo, cuya confesión sería sumamente valiosa ya que pondría al descubierto los planes de L'hermite, y la situación en la que se encontraban sus expedicionarios.



Grabado impreso en Ámsterdam en 1624, en donde se aprecia el asalto al puerto del Callao por la Armada Nassauense al mando del almirante Jacques Clerk L'hermite. (tomado de Bradley, Peter. "Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. Lima, t.II)

35. AHM.... Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil..., f. 6.

El fracaso de los planes para capturar el Callao y el envío de expediciones hacia Pisco y Guayaquil

Para el día 15 de mayo, el almirante L'hermite, viendo que los intentos por desembarcar en el Callao y los ataques realizados a dicho puerto no habían tenido mayor éxito, decidió establecer el bloqueo. En la medida de que para dicho propósito no se necesitaba el total de sus barcos, determinó enviar cuatro de sus naves hacia el puerto de Pisco y dos hacia Guayaquil, con el propósito de desembarcar en dichos lugares y ocasionar el máximo daño posible al enemigo español[36].

Las cuatro primeras naves holandesas estuvieron a vista de Chincha el día 10 de junio, ingresando el 11 en la bahía de Pisco lo más cerca de tierra posible. Los españoles, alertados de su presencia, los esperaban con sus tropas en la costa. Luego, de las naves holandesas partieron algunas lanchas con soldados listos para efectuar un desembarco bajo la protección artillera de un patache, pero fueron prontamente rechazados por los defensores en tierra. Al día siguiente, enviaron 7 lanchas con mosqueteros y piqueros, lograron desembarcar en la playa, sin resistencia alguna en un principio, pero posteriormente se produjeron varias escaramuzas con la caballería y arcabuceros españoles, que dieron muerte a cinco holandeses. La lucha continuó hasta que tras tenaz resistencia por parte de la población y sus defensores, el enemigo optó por retirarse.

En el caso de las naves que fueron hacia Guayaquil, aquellas lograron causar mayores daños, a pesar de que el virrey había avisado de la incursión antes que la misma se produjera. En efecto, el Corregidor de Guayaquil, Diego de Portugal tomó conocimiento de la noticia el 26 de mayo, pero subestimando al enemigo, se limitó a poner un vigía en la entrada de la ría. Para el infortunio de los guayaquileños, el 2 de junio avistaron los holandeses la isla de Puná, capturando al mencionado vigía, al que utilizaron de práctico para guiarlos hacia Guayaquil. Su llegada al puerto fue totalmente una sorpresa para la población y sus defensores, logrando capturar a cuatro navíos, tres fragatas y dos bergantines de los que se apoderaron de todo su cargamento. Luego, iniciaron el desembarco en la ciudad que fue saqueada tras la retirada de sus defensores, pero originado el incendio por los incursores, reinó luego la confusión, que fue aprovechada por los guayaquileños para volver a la carga.

Finalmente, los holandeses fueron dominados, viéndose obligados a retirarse a sus lanchas, dejando detrás de sí a unos 50 muertos. La ciudad quedó muy maltrecha, y como días más tarde llegaron refuerzos desde Cuenca y Quito, los holandeses se replegaron hacia la isla de Puná, en donde algunas de las naves apresadas fueron incendiadas, luego de lo cual iniciaron su retorno hacia el Callao[37].

Mientras algunas de las naves sitiadoras se dirigían hacia Pisco y Guayaquil, en el Callao, el enemigo proseguía con

36. *Lima Logboek*, p. 11.
37. Vargas, Rubén, *Manuscritos...*, pp.207-208.

sus acciones de hostilización al tráfico mercante. El 22 de mayo por la mañana, los holandeses divisaron un barco que se aproximaba desde el norte, enviando de inmediato una chalupa hacia él, pero al acercarse, se percataron que ya había sido abordado por la tripulación del *Hoop*. Dicha nave capturada venía de Guayaquil con un cargamento de vigas, madera de construcción y una tripulación de 28 españoles y 12 negros[38].

En los días sucesivos, la situación en el primer puerto aparentaba llegar a una calma tensa, pero un acontecimiento de suma importancia, que tardaría en ser conocido por los españoles, se produciría el 2 de junio siguiente: la muerte del almirante L'Hermite.

La muerte de L'hermite

El 3 de junio, a bordo de las naves bloqueadoras, se desarrollaron una serie de actividades inusitadas que llamaron la atención desde tierra. Todas las naves izaron su empavesado e hicieron salvas de artillería y mosquetes, viéndose a continuación movimiento de gente en la isla San Lorenzo. Ello se debía a que el día anterior por la mañana, el almirante Jacques L'hermite había fallecido debido a una enfermedad que empezó a manifestarse desde que la armada había hecho escala en Sierra Leona, al parecer la disentería[39]. Desde ese momento, el almirante nunca más estuvo sano, siendo atacado por diversas enfermedades que lo fueron debilitando, quebrantando su salud, llegando a perder toda la fuerza en sus extremidades durante los cuatro o cinco últimos meses[40].

Para que los españoles no sospecharan de la pérdida del jefe holandés, su segundo en el mando, Schapendam, dispuso que la insignia de L'hermite continuara izada en la nave almiranta, la *Amsterdam*.

El movimiento del que hablamos registrado el día 3, se debió a que en aquel día, el almirante holandés fue enterrado con todos los honores en la isla San Lorenzo. Su cuerpo fue conducido por los capitanes de las naves holandesas, acompañados por el vicealmirante Schapendam y los oficiales de la flota, y frente al cuerpo del jefe, desfilaron tres destacamentos de marineros, cada uno de los cuales disparó 5 salvas con sus mosquetes, mientras que el *Amsterdam* disparaba 9 cañonazos, el *Delft* 7, el *Orange* 5 y el *Hollandia* y el *Arent* 3 disparos cada una. En los barcos capturados se dejaron flamear muchas banderas para despistar y hacerles pensar que toda esa actividad se debía al festejo por las naves hechas presas y no por la muerte del almirante holandés[41].

En tanto, sin conocer aun la muerte del almirante L'hermite, el 6 de junio, día que se celebraba el Corpus, el virrey dispuso que las fiestas religiosas y la procesión se realizaran con toda la pompa posible. Por su parte, aquel día, los holandeses, ahora al mando de Schapendam, prepararon una

38. *Lima Logboek*, p.10.
39. Valdizán, ob.cit., p.248.
40. Ídem, p.12.
41. Ibídem.

nave para que sirviese como brulote, con el objetivo de incendiarla y lanzarla hacia el puerto. Se trataba del navío llamado *Galagala*, de propiedad de Álvaro de Luján, pero el viento y la corriente lo desviaron hacia el norte, y a la altura de Bocanegra, estalló, produciendo un gran estruendo que se sintió en todo el puerto[42].

La reacción hispana: la convocatoria a un a Junta de Guerra por el virrey y las acciones defensivas posteriores

Considerando lo difícil que se tornaba cada vez más la situación en el Callao, y con el propósito de adoptar nuevas medidas para rechazar al enemigo, el 12 de junio el virrey convocó a una junta de guerra presidida por él mismo. En dicha reunión estuvieron presentes Francisco de Alfaro, oidor de la Real Audiencia de Lima y auditor general de la guerra; los licenciados Luis Henríquez y Martín López de Iturgoyen, fiscales; Cristóbal de Ulloa, factor juez oficial de la Real Audiencia; los generales Luis de Córdova, Fernando de Castro, Ordoño de Aguirre, Henrique de Castrillo y Diego de Rosas; el almirante general Juan de León de Plaza; el maestre de campo Gregorio Rico; el teniente de maestre de campo Isidro Coronado; y el sargento mayor Pedro de Salinas.

Esta reunión se producía luego de la captura del artillero holandés Carten Carstens, cuyo testimonio resultó ser fundamental, en tanto se pudo conocer la debilidad de los incursores, y con ello, tener mejores elementos de juicio para adoptar las medidas más convenientes para rechazarlo.

Quien se encargó de interrogar al Carstens fue el jesuita Juan Baptista Exidiano, al cual le manifestó en sus declaraciones, entre las más importantes, acerca de cuáles eran los planes con los que había arribado la armada hasta el Callao, que existía cierto descontento por parte de las dotaciones por los grandes trabajos que habían efectuado, las pocas raciones que recibían, así como un dato importante: que el jefe de la expedición, el almirante L'hermite, se hallaba enfermo, y que en la misma situación también se hallaban otros holandeses[43]. En suma, gracias a las declaraciones de Carstens pudieron conocer las carencias por las que atravesaba el enemigo.

Conociendo estos datos, durante la reunión de la Junta de Guerra, en un primer momento, entre los ministros de la Audiencia, hubo dos pareceres respecto a cómo se debía proceder para derrotar al enemigo. La primera opinión era la de armar algún número de navíos mercantes de los que había en el puerto y una cantidad de lanchas con la artillería sacada del galeón *Jesús María* y de otra proveniencia, con capacidad para transportar a 1.500 soldados y los marineros necesarios, y que con esta armada, la capitana real y dos pataches salieran a desalojar al enemigo y echarlo del puerto antes que

42. Vargas, Rubén, ob.cit., pp. 234-235.
43. AHM..., Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses, Lima, 1624, Material en copia del Archivo General de Indias, ff. 1-17.

retornasen las seis naves enviadas a Pisco y a Guayaquil.

La otra opinión era que considerando que los holandeses tenían superioridad naval, se recomendaba que se reforzaran las defensas en tierra, de manera que el enemigo viera imposibilitado cualquier esfuerzo por desembarcar.

Luego de tratar y analizar ambas opiniones y habiendo cada uno de los presentes dado su parecer sobre los puntos referidos, se acordó por unanimidad optar por la segunda de ellas, es decir, por la de defenderse del enemigo desde tierra, rechazando cualquier intento por desembarcar. Esta decisión se tomó considerando entre otras cosas que las naves de los particulares existentes en el puerto no eran aparentes para ser armadas; que la artillería disponible se hallaba distribuida en las defensas existentes en los fuertes del Callao, algunas en Arica y otras embarcadas[44]; que la infantería disponible era insuficiente para distraerla de sus labores en tierra como para embarcarla; así como por existir un limitado número de marineros, lo que resultaría en una insuficiencia para dotar más navíos y lanchas.

Entonces, habiéndose optado por la segunda opinión, se esperaba que el enemigo consumiese sus provisiones y pertrechos, y que enflaqueciendo cada día más sus fuerzas, sin tener de donde valerse por la dificultad de ser socorrido, se presumía que se retirasen pronto de las costas peruanas. En buen romance, lo que se decidió fue rechazar cualquier intento de desembarco y con dicha resistencia y sin capacidad de reabastecerse, los holandeses desistiesen de su empresa por agotamiento de sus recursos.

Otras decisiones tomadas en la mencionada junta, fueron las de continuar con la elaboración de las trincheras ubicadas entre el Fuerte de Santiago de Guadalcazar hasta la Mar Brava y que se construyera otra entre dicho fuerte hacia el otro lado de la bahía; así como que las dos lanchas en construcción en el astillero, se acabasen a la mayor brevedad que se pudiere y que se construyeran otras dos más, y que estas lanchas, sumadas a la galeotilla y los cuatro chinchorros existentes, estuvieran en capacidad de atacar al enemigo en caso de ser necesario, considerando la falta de navíos de armada.

De igual manera, se decidió que se estorbara cualquier intento por parte del enemigo para que hiciera aguada entre el río Surco hasta el río de Carabayllo, obligándolo de esta forma a buscar agua en lugares lejanos al puerto; y finalmente, se decidió también que se aprovechase cualquier oportunidad de ofender al enemigo con las lanchas existentes, sin comprometer a la gente propia.

Durante el asedio al Callao, el virrey ordenó la construcción de 3 galeones, 14 lanchas y una chata. Las lanchas, que serían semejantes pero de mayor tamaño que las holandesas, conformaban una flotilla de fuerzas sutiles. Estas eran la *Santa María Magdalena*, *la Santiago* y la *San Cristóbal*, dotadas de tres piezas de arti-

44. AHM..., Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. t.26. Doc.N° 50. f.10

llería pequeña, las lanchas *San Juan, Santa Juana, Santiago Mayor, Jesús María, Buen Viaje, San Pedro, Santísima Trinidad, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de Loreto* y la *San Ignacio*, que poseían dos piezas de artillería, y finalmente la *San Pablo*, con tan sólo una pieza.

La chata mencionada se hallaba a cargo del general Pedro de Vivanco, dotada de cinco cañones y dos culebrinas reales.

Los intentos holandeses para canjear a sus prisioneros

El 13 de junio aconteció un hecho inesperado. Schapendam envió a bordo de una embarcación a un grupo de 8 hombres de los suyos, con la finalidad de parlamentar y entregar una carta para el virrey. A cargo de estos hombres se hallaba un español, Bartolomé Fermín, que de México se había pasado a las Filipinas y de allí a Holanda[45], el cual se desempeñaba como secretario del almirante y contador de raciones de su navío. Fue en esta oportunidad, en la que los españoles, al preguntarle entre otras cosas el motivo de las descargas artilleras del 3 de junio, se enteraron del deceso del almirante L'hermite[46]. Manifestó asimismo Fermín las acciones para las que habían sido enviadas las naves a Guayaquil y Pisco, la falta de agua entre los de su flota, la presencia de algunos enfermos entre su gente, y que el propósito de su presencia era el de capturar la plata e impedir que fuera a España y hacer todo el daño posible. Indicó también, que aún tenían provisiones para unos diez meses más y que estaban dispuestos a morir en la misión que les había encomendado el Conde Mauricio[47].

En la carta remitida al virrey, se proponía el canje de los dos griegos capturados el día 11 de mayo, por los 30 cautivos que se hallaban en las naves españolas apresadas. Esta propuesta no sería aceptada por el virrey, y al día siguiente, desde tierra, con aterradora sorpresa, se pudo divisar que en los masteleros de la nave almiranta, la *Amsterdam*, habían colgado en represalia a 19 de los 30 presos.

Dos días después de ocurrido tan lamentable hecho, los holandeses enviaron nuevamente hacia los fuertes ubicados en La Punta a dos embarcaciones enarbolando banderas blancas con intenciones de parlamentar una vez más, planteando el canje de los que aun se hallaban con vida, pero fueron rechazados por algunos disparos efectuados desde tierra. Sin embargo, los holandeses soltaron en una embarcación de pescadores a un español, Sebastián de Amores, vecino de Guayaquil, que era el capitán de una de las naves apresadas el 22 de mayo cuando arribaba al Callao. Este personaje se encargó de transmitir un mensaje a las autoridades españolas, en el que se proponía negociar el canje de los escasos cautivos sobrevivientes de la bárbara matanza del sábado 15, por los holandeses y espías encarcelados por las autoridades virreinales. Una vez más el virrey rechazó

45. Vargas, *Historia general...*, p.207.
46. *Lima Loogboek*, pp.48-49.
47. Ídem, pp.49-50.

la propuesta[48], y la reacción del enemigo no se hizo esperar.

El sábado 22 de junio los holandeses colocaron a los presos sobrevivientes en una de las naves capturadas, amarrándolos en la sentina, dejándola al garete e incendiándola. Luego, quemaron las otras dos naves, para evitar que fueran recuperadas por sus propietarios.

La siguiente y quizá última acción de importancia, ocurrió el 30 de junio, tomando esta vez la iniciativa los españoles. En efecto, varias naves partieron desde el Callao durante la noche, para cañonear a una de las que bloqueaba el puerto ubicada frente a Bocanegra. Varias fragatas y pinazas que remolcaban una chata con cuatro piezas de artillería, lograron acercarse a ella, efectuando un total de 33 disparos, haciendo varios impactos que causaron grandes daños en la nave holandesa[49].

El cese del bloqueo al Callao y la retirada definitiva de la Armada Holandesa del Callao

El mes de julio transcurrió sin incidentes de mayor consideración, y una vez retornadas las naves enviadas a Guayaquil y Pisco, el 10 de agosto, se reunió a bordo de la nave capitana, el Consejo de la Armada nassauense, conformado por los comandantes de las naves expedicionarias. Luego de estudiar la situación, los comandantes juzgaron por no conveniente seguir asediando el Callao, decidiendo en consecuencia acabar con el bloqueo al puerto, alistar sus naves para partir y hacer agua en el sitio más próximo posible[50].

Finalmente, luego de haber efectuado el alistamiento necesario para zarpar en la larga travesía hacia Holanda, la nave capitana partió desde San Lorenzo el 14 de agosto, seguida por 14 naves, de las cuales 3 eran de las capturadas.

Su primera recalada luego de partir de la isla –y la última en territorio peruano- fue la bahía de Ancón, en donde se detuvieron por poco tiempo para excavar pozos en busca de agua durante dos días y medio, pero como tan solo hallaron agua salobre, y ante la presencia de españoles que preparaban un ataque, decidieron poner fin a su presencia allí. Luego, reiniciaron su viaje a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose a costas brasileñas, en donde se apoderaron de la ciudad de Bahía de Todos los Santos, lugar de donde fueron desalojados al año siguiente y arribando finalmente en 1626 a Holanda.

Acontecimientos posteriores a la partida definitiva de la Armada Nassauense del Callao

Luego de la partida del Callao de las naves de la Armada Nassauense, el virrey mandó reconocer la isla para ver lo que

48. Según la versión holandesa, el virrey en su respuesta a la primera carta enviada recibida, hizo conocer que lo único que tenía para los holandeses era "munición y plomo", Lima, *Loogboek*, p.15.
49. Lohmann, *Historia Marítima del Perú*..., pp.407-408.
50. Lima Loogboek, p.16.

dejaba el enemigo y por si había algún sobreviviente, pero lo que hallaron en ella fueron 60 cuerpos enterrados, y entre ellos el del almirante L'hermite, enterrado en una caja así como el de un ministro de su prédica. Según refiere un impreso español sobre la "victoria" hispana sobre los holandeses en 1625, el cuerpo del religioso fue quemado en una hoguera por "algunos curiosos", y después de dos días, los restos del marino enemigo siguieron la misma suerte[51]. En dicho lugar también fueron hallados los cuerpos de dos hombres ahorcados en la misma horca.

En la isla también se encontraron con que los holandeses ante la falta de agua, la buscaron en el subsuelo, cavando varios pozos, pero al parecer tan solo hallaron agua salobre. Durante su permanencia en San Lorenzo construyeron algunas barracas, las que fueron quemadas a su partida definitiva.

IV Conclusiones

Como se ha podido apreciar en este episodio frente a las costas del virreinato del Perú, la empresa de conquista efectuada por la armada al mando de L'hermite, no tuvo éxito.

Este fracaso se debió a varios factores, que vale la pena mencionar.

En primer lugar, apostaron excesivamente todos sus esfuerzos a la captura de la flota que transportaba la plata hacia Panamá, con datos equivocados sobre sus movimientos que los llevó a aparecer en costas peruanas demasiado tarde.

Luego, erraron al pensar que la captura de los puertos peruanos sería una tarea fácil, subestimando la capacidad organizativa de las autoridades virreinales.

Si bien es cierto que los holandeses contaron en todo momento con la superioridad en el mar, logrando apresar y quemar barcos mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra firme, después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar en tierra, puesto que los españoles tuvieron la superioridad en tierra, con lo que cualquier intento subsiguiente de desembarco pudo ser rechazado. La estrategia adoptada por el virrey y su junta de guerra, demostró ser acertada: impedir que el enemigo obtuviera el agua que tanto le faltaba, así como la posibilidad de conseguir otros recursos, para obligarlos a gastar sus escasas provisiones y debilitarlo.

Aunque desde la isla de San Lorenzo ellos controlaban la alta mar y las vías de acceso al puerto, los defensores llevaban la ventaja en Lima y el Callao.

Por otro lado, el operar en lejanía de su puerto base, y frente a un territorio hostil, imposibilitaban el reabastecimiento necesario para sostener tan largo asedio.

Estos factores, sumados a las enfermedades que poco a poco fueron minando la salud y la moral de sus tripulantes, llevando a la muerte a muchos de ellos, entre los que estuvo el propio jefe de la expedición, el almirante L'hermite, influyeron notablemente en el fracaso de la expedición.

51. Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'Hermite. Impreso español sobre la victoria española contra L'Hermite. f.2. Material en copia del Archivo General de Indias.

Otro factor que jugó en contra de lo planeado, fue el hecho de que sus apreciaciones respecto a una supuesta rebelión de indios y esclavos, estuvo también equivocada. La organización establecida por los españoles, y su sistema de reducciones y control de las poblaciones indígenas y esclavas, prácticamente imposibilitaba que tal revuelta ocurriese.

Además del temor y la conmoción en el Callao, Lima y los otros puertos atacados durante el asedio a costas peruanas por la armada de L'hermite, los daños causados, principalmente a particulares, fueron de consideración. También la presencia holandesa tuvo medianas consecuencias para las arcas reales, en tanto las defensas implementadas en Lima y Callao demandaron para la corona el incremento en los gastos por dicho concepto de un 20% hasta el 38% de los ingresos provenientes de la Caja Real de Lima.

Por otro lado, esta expedición sirvió para que la Corona tomara conciencia de la importancia de mantener fortificaciones y una armada respetable para la defensa de sus puertos ante futuras incursiones de los enemigos de España en aguas del Pacífico americano.

Finalmente, debe mencionarse un aspecto que puede parecer hasta cierto punto irrelevante, pero que se debe dejar en claro. Tradicionalmente, la historiografía hispana ha tratado a la mayor parte de los incursores holandeses como piratas o corsarios y ello, creo, se ha debido al interés manifiesto desde aquel tiempo de presentar a estos enemigos de España como personas de la más baja calaña. Sin embargo, eso no ha sido así. Se ha podido apreciar que estas expediciones se desarrollaron en un contexto de guerra por lograr la independencia de los Países Bajos del imperio español. Se ha visto, asimismo, que las naves enviadas contaban con planes preestablecidos y eran mandadas por jefes y capitanes holandeses y que la bandera que flameaba en aquellas, era la de Holanda. Por ello, no es apropiado denominar piratas o corsarios a aquellos que luchando por una causa nacional, llevaron la guerra hacia costas tan lejanas como lo eran las del virreinato del Perú del siglo XVII.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia del Archivo General de Indias. Sub-serie Expedición L'Hermite.

Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. T.26. Doc.N° 50.

Impreso español sobre la victoria española contra L'hermite. Lima, 1625

Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia. Lima, 1627.

Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. ff. 1-17.

Fuentes secundarias

Bradley, Peter.

The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701. Nueva York, St. Martin's Press, 1981.

"La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)". En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, No 15,1996. pp. 171-184.

"Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. 1993. t.II. pp.388-558.

"*The Defence of Peru* (1600-1648)", en: *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Año 2, vol.2, pp.79-112.

Bromley, J.

Libro de Cabildos de Lima. Año 1624, Lima, vol XIX- vol XX. 1940.

Hanke, Lewis.

Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX.

Parker, Geoffey.

La revolución militar, Barcelona, Editorial Crítica, 1995.

Lohmann, Guillermo.

Las defensas militares de Lima y Callao, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964.

Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII, Lima, Editorial Ausonia. 1978. tomo IV.

López de Caravantes, Francisco.

Noticia General del Perú, t.III.

Martínez, José.

Enciclopedia General del Mar, Madrid, Ed. Garriga, 1958, tomo III.

Rodríguez, Pedro.

"El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la defensa del Virreinato (1615)", en: *Revista Histórica*, tomo XXVI.

Valdizán, José.

Historia Naval del Perú, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I.

Vargas Ugarte, Rubén.

Manuscritos Peruanos, Lima, Biblioteca Nacional, 1940.

Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689), Lima, Ed. Milla Batres, 1966.

Documentos impresos

Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de Lima Logboek. Lima, s/f.

Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Relación que hace el Príncipe de Esquilache al señor Marqués de Guadalcazar sobre el estado que deja las provincias del Perú. Lima, Lib Central, 1859. T.I.