Gabriel de Castilla y la expedición de 1603[1]

Capitán de Fragata
Jorge Ortiz Sotelo

Como es conocido por los distinguidos investigadores asistentes a esta reunión, la concepción de un mundo austral proviene desde el período clásico, como una forma de compensar a la esfera terrestre y darle estabilidad. Tal noción logró comprobación práctica tras el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, pero aún así sólo en forma vaga y enormemente distorsionada, pues se le asignaba una gran extensión que incluso se acercaba al Ecuador en medio del Pacífico. Solamente el viaje de Le Marie y Schouten, en 1616, y luego los grandes esfuerzos exploratorios de finales del siglo XVIII, permitieron delimitar mejor las masas de tierra en el hemisferio sur. Pero hubo que esperar hasta principios del siglo XIX para que las primeras islas y tierras verdaderamente antárticas fueran avistadas por marinos de diversas nacionalidades.

Sin embargo, hay dos hechos previos que unen a la Antártida con el Perú. El primero fue la poco documentada navegación llevada a cabo por la Armada de la Mar del Sur a principios del siglo XVII, en la que se alcanzó 64 grados de latitud sur; y el infeliz naufragio del navío *San Telmo*, en 1819, que iba al mando del brigadier Rosendo Porlier, limeño de nacimiento, aparentemente en isla Livingstone, en el grupo de las Shetland del Sur.

No vamos a tratar en esta ocasión del naufragio de Porlier. Bástenos con referir que el *San Telmo* fue enviado para reforzar al virreinato peruano que se hallaba empeñado en recuperar el dominio del mar en la costa oeste de Sudamérica, amenazado por los corsarios bonaerenses y chilenos y finalmente por el almirante Cochrane, al servicio de Chile. Porlier había sido nombrado comandante del Apostadero Naval del Callao, y retornaba al Perú tras largos años de ausencia en diversos destinos de la Real Armada. La suerte, empero, fue adversa a los tripulantes del navío, pues una terrible tormenta los arrojó hacia el sur del Cabo de Hornos, al punto de varar en la referida isla. De acuerdo a reciente información aún no confirmada, habrían habido varios sobrevivientes que acamparon en las cercanías

[1] *El presente trabajo fue presentado en la I Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, llevada a cabo en la base argentina Esperanza, Península Antártica, en noviembre de 1992.*

del lugar del naufragio. Lamentablemente, como podrá suponerse, las inclemencias del clima dieron rápida cuenta de los que habrían sido los primeros en poner pie en la Antártida. Recientemente se ha tenido noticia de la ubicación de los restos de este campamento, y que incluso se había llevado a cabo una ceremonia de homenaje en su memoria. De confirmarse esta información, un peruano habría estado entre los primeros en arribar a las Shetland del Sur, y por consiguiente a territorios antárticos.

Dejando de lado esta breve disgresión, retomaremos el tema central de esta potencia: el viaje de 1603. Para comprenderlo apropiadamente debemos hacer una breve presentación de lo que fue el proceso de expansión de las Provincias Unidas, ya que el viaje obedeció a las amenazas que dicha expansión representó para el virreinato peruano.

La lucha por la independencia de los Países Bajos del férreo dominio español duró varias décadas, desde el levantamiento general de 1568 hasta la Paz de Münsterm en 1648. Parte importante en dicho proceso, fue la lucha religiosa entre católicos y reformistas. En ella resultaron favorecidas las provincias protestantes, ubicadas en el norte, convirtiendo así a Amsterdam en el puerto principal de su comercio, en detrimento de la otrora poderosa Amberes. Las Siete Provincias protestantes se unieron en su lucha contra los españoles y en defensa de su fe, dando origen a lo que hoy a venido en llamarse Holanda (en homenaje a la más marinera de ellas).

Parte de ese proceso fue el cierre de los puertos españoles y portugueses de la Península para el comercio de los Países Bajos. Ello motivó a que las naves de Holanda, Zelandia y Frisia (las provincias marítimas de los Países Bajos protestantes) comenzaron a buscar sus propias rutas de acceso a las riquezas de la Especería. El primero en alcanzarlas por la ruta del Cabo de Buena Esperanza fue Cornelius Houtman, en 1594, y tras él siguieron numerosas expediciones despachadas primero por las ciudades litorales y luego por la poderosa Compañía Holandesa de las Indias Orientales. La otra ruta de acceso a la Especería era la descubierta por Magallanes. Ella sería empleada algunos años más tarde por las expediciones de Jacob Mahu y de Olivier van Noort. Ambas habrían de superponerse en el tiempo y actuar casi simultáneamente en la costa del Pacífico americano, dando origen a la reacción del virrey peruano Luis de Velasco, quien despachó la Armada del Mar del Sur en su búsqueda. Tras su paso, y como medida cautelatoria, la corona dispuso la vigilancia permanente del extremo sur del continente, siendo así que los buques al mando del general Gabriel de Castilla alcanzan los 64° de latitud sur. Veamos ahora cómo fueron estos hechos.

Todas las expediciones holandesas tenían como propósito primario llegar a las Indias Orientales, donde debían llevar a cabo la venta de sus manufacturas y adquirir las valiosas especias que se producían en dicha zona. Las expediciones de Mahu y de van Noort no fueron una excepción a la regla; sin embargo, tenían la finalidad adicional de probar la reacción de las autoridades locales en Chile y en el Perú ante el ofrecimiento de las abundantes mercancías que traían a bordo. De hecho, en el caso de Mahú, sabemos que:

"salieron los dichos cinco nauios todos cargados de mercadurias, de su tierra de Holanda ruanes, plomo y hierro clauazon paños mosquetes arcabuzes y de otras muchas y diuersas cosas con yntencion de rescatarlas por plata en la costa y puertos del Reyno de Chile y otras partes" [2]

Pero más allá del comercio, lo que interesaba a las compañías que habían armado ambas expediciones era obtener ganancia en las mismas. En tal sentido, "los bajeles vienen muy bien artillados con mucha poluora y valas y otras municiones", preparados para defenderse o para posesionarse de las riquezas por la fuerza.[3]

La primera de estas expediciones, la de Mahu, estaba formada por la urca *Hoope*,[4] las naves *Liefde*,[5] *Geloof*,[6] y los yates *Trouw*,[7] y *Blijde Boodschap*.[8] A bordo de las cinco naves iban 491 hombres, entre los que se hallaban algunos que ya habían venido a la Mar del Sur con Drake y con Cavendish. Zarparon de Goeree a finales de junio de 1598, arribando al Estrecho en abril siguiente, ya al mando de Simón de Cordés, pues Mahu había fallecido en las costas de Guinea.[9] El cruce del Estrecho fue terrible, entre otras razones porque Cordés decidió invernar cinco meses en los fríos canales. Pese a todo, y con unas dotaciones reducidas casi a la mitad, las cinco naves lograron alcanzar la boca oeste a principios de setiembre de 1599. Su ingreso al Pacífico se produjo en medio de una fuerte tormenta que separó a la urca de Cordés. Las otras cuatro permanecieron unidas hasta el día 8 de ese mes, cuando una nueva tormenta separó al yate *Blijde Boodschap*, al mando de Dirck Gerritszoon Pomp,[10] de sus tres compañeras. Con el bauprés y el mastelero de proa quebrados, este yate trató de poner proa hacia la isla Santa María, punto fijado para reunión de los dispersos, pero la fuerza de los vientos lo empujó hacia el sur. Dos testimonios han quedado de estos dramáticos momentos. El capitán Gerritszoon señala que "tres veces le retiró la tormenta a altura de cincuenta y siete grados, sin ver ninguna tierra a la parte Sur del Estrecho".[11] Por otro lado el artillero Jacob Dircx es más explícito, señalando que "por tres veces cayeron

[2] *Luis de Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 y 8/5/1600 (Leviller: 274-275, 222).*
[3] *Velasco al Rey 8/5/1600 (Levillier: 275). Bradley: 11-12.*
[4] *Zarpó al mando de Mahu, con 130 hombres a bordo. Tiene entre 500 y 600 toneladas y 28 cañones (Bradley: 13).*
[5] *Sale al mando de Simón de Cordés, con 110 hombres a bordo. Desplaza 300 toneladas y tiene 26 piezas de artillería.*
[6] *Al zarpe está al mando de Gerard van Beuningen, con 109 hombres de dotación. Desplaza 320 toneladas y tiene entre 18 y 20 cañones.*
[7] *Inicialmente al mando de Jurien van Bockholt, llevaba 96 hombres. Tenía 220 toneladas y 18 cañones.*
[8] *Partió al mando de Seebald de Weert, con 56 hombres a bordo. Tenía 150 toneladas y 19 piezas de artillería, además de otras 2 de lastre (Bradley: 13). Durante el viaje fue renombrada* Vliegende Hert *y el mando le fue confiado a Roderick Gherritsz (Rodríguez: 5).*
[9] *Jevet: 44.*
[10] *Llamado Rodrigo Girardo en los testimonios españoles contemporáneos.*
[11] *Declaración de Dirck Gherritsz (Archivo General de Indias, Buen Gobierno, legajo 9, tomado de Rodríguez: 4-6 y Berguño: 140-141).*
[12] *Archivo Real de Holanda, I sección, instrucciones para el almirante L´Hermite (Rodríguez: 4 y Berguño: 141).*

en los 50 grados, otras dos a los 55 grados y una a los 56 grados".[12] Finalmente, tras luchar contra las inclemencias del clima, el yate pudo poner proa al norte y tras buscar infructuosamente a sus compañeras en Chiloé y Santa María, se dirigió a Valparaíso, donde "por allarse la gente que uenia en ella muy enferma y necesitada de vastimentos",[13] Gerritsz decidió entregarse a las autoridades del puerto, ingresando con dicho fin el 17 de noviembre. Ese desvío hacia el sur, en medio de la tormenta, será materia de un análisis posterior, dado que, años más tarde, hubo aseveraciones señalando que ese buque alcanzó los 64º de latitud sur, avistando las Shetland del Sur.

Mientras tanto, las tres compañeras del yate de Gerritsz intentaron perseverantemente hacer rumbo norte. La primera en lograrlo fue el *Liefde*, que se uniría a la *Hoope* en Isla Santa María. Las otras dos continuaron su lucha contra las inclemencias del clima, sin poderse mover de la altura del Estrecho, hasta que se vieron separadas el 11 de diciembre. La *Geloof*, al mando de Sebald de Weert, perseveró algún tiempo más en poner proa al norte, pero finalmente emprendió el camino de regreso a Holanda a través del Estrecho, llegando a Goeree en julio de 1600.[14] Por su parte, el *Trouwn*, del capitán Baltasar Cordés, hermano del jefe de la expedición, logró iniciar una exitosa travesía a lo largo del litoral chileno, capturando temporalmente el asentamiento de Castro en Chiloé, en abril de 1600.[15] Finalmente, este buque arribó a Tidor en enero de 1601, donde fue confiscado por las autoridades portuguesas.[16]

Como adelantáramos, el *Liefde* y la *Hoope* se reunieron a principios de noviembre en la Isla Santa María. En el trayecto cometieron la imprudencia de desembarcar en la isla Mocha y en la costa del Arauco, donde nativos hostiles a los españoles los tomaron por tales y les causaron serias bajas. Su arribo a Santa María fue prontamente noticiado a Francisco de Quiñones, gobernador de Chile, quien envió al capitán Antonio Recio de Soto para tomar conocimiento de sus intenciones. Tras intentar infructuosamente que se les autorizara ingresar a Concepción, señalando ser de Flandes y súbditos del Rey de España, Simón de Cordés abandonó su fondeadero en la Isla poniendo rumbo a las Indias Orientales a fines de noviembre de 1599. El *Liefde* se perdió en la travesía, mientras que la *Hoope* arribó al Japón, donde su piloto, el inglés William Adams, alcanzó una posición de privilegio en la corte del shogún.[17]

La segunda expedición holandesa, la de van Noort, zarpó de Goeree a mediados de setiembre de 1598. Estaba conformada por cuatro naves: el *Mauritius*,[18] el

[13] *Velasco al Rey, 4/12/1599 (Levillier: 221).*
[14] *Barros Arana III: 308.*
[15] *Barros III: 312-317.*
[16] *Berguño: 135-136.*
[17] *Bradley: 17-18.*
[18] *Al mando del propio van Noort, desplazaba 250 toneladas y portaba 24 cañones, 12 de bronce y los otros de hierro colado (Levillier: 283).*
[19] *Su capitán al zarpe era Jacob Claesz van Ilpéndam, tenía 350 toneladas y 28 piezas de artillería (Levillier: 283).*
[20] *Zarpa al mando de Jacob Jansz Huydecoper. Tenía 50 toneladas.*
[21] *Zarpó al mando de Pieter Esaisz de Lint, media 50 toneladas.*

Hendrick Frederick,[19] la urca *Hoop*[20] y el *Eendracht*.[21] Tras vencer diversas dificultades en el Atlántico, entre ellas la pérdida del *Eendracht*, los tres buques restantes alcanzaron la boca oeste del Estrecho de Magallanes a finales de febrero de 1600, en medio de una de esas feroces tormentas usuales en la zona. Van Noort con dos de las naves logró llegar a Isla Mocha, pero la tercera, el *Hendrick Frederick*, no pudo mantenerse en conserva y continuó su navegación en forma solitaria, conforme señalaremos luego. De Isla Mocha van Noort pasó a Isla Santa María, en cuyas proximidades, el 25 de marzo, capturó al patache *Buen Jesús*,[22] del capitán Francisco de Ibarra. Dicho buque había sido dejado en ese lugar por el almirante de la Armada del Mar del Sur y general de la escuadrilla enviada a las costas de Chile Gabriel de Castilla,[23] para alertar sobre la presencia de buques holandeses.

Van Noort atacó luego Valparaíso, incendiando dos naves y capturando una tercera llamada *Los Picos*, a la que extrajo su carga y luego incendió igualmente. Pasó luego a Huasco, donde habiendo tomado conocimiento de los aprestos del virrey peruano contra su presencia, van Noort decidió alejarse de la costa americana, poniendo rumbo a las Indias Orientales. Antes de partir liberó a Ibarra y a su gente, excepto al piloto Juan de Sandoval y a dos negros, aparentemente con la intención de obtener un buen trato para Gerritsz y sus hombres.[24] El *Mauritius* y la *Hoop*, rebautizada *Eendracht*, llegarían a Filipinas en diciembre de ese año, y en la rada de Cavite trabaron combate con dos buques españoles, en el que fue capturada la urca holandesa. El *Mauritius*, comandado por van Noort, logró regresar a Rotterdam en agosto de 1601, con tan sólo ocho hombres de dotación, completando así la cuarta vuelta al mundo.[25]

Mientras tanto, tras separarse de van Noort, el *Hendrich Frederick*, al mando de Pieter Esaiaz de Lint, había seguido rumbo norte, tocando en Concepción y en Arica, a donde ingresó el 18 de junio intentando infructuosamente sacar un buque del fondeadero. Evitando acercarse al Callao, ya que se tenía conocimiento de los aprestos navales en su contra, de Lint dio un amplio rodeo para tocar Guayaquil, Panamá y otros lugares centroamericanos antes de poner proa al oeste. Finalmente, arribaría a Ternaté, donde sus tripulantes pasaron al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.[26]

Como puede apreciarse, si bien la presencia de estas dos expediciones no conllevó una amenaza seria a las posesiones españolas en la costa oeste americana, sí demostró la vulnerabilidad de las mismas, ya indicadas por las expediciones de los corsarios isabelinos. El "general distancia", primer factor de protección de aquellas costas, había dejado

[22] *El tonelaje del patache varía entre 60 y 250 toneladas (Barros Arana III: 309. Lohmann (1973): 47-48).*

[23] *Auto del Virrey convocando a juntas para decidir sobre las medidas a tomar ante la amenaza holandesa, 16/12/1599 (Medina (1961): 213).*

[24] *Barros Arana III: 310-311. Fernández Duro III: 264.*

[25] *Bradley: 21-22.*

[26] *Bradley: 21-22.*

de tener validez. Era necesario adoptar medidas activas para la protección de aquellos reinos, y éstas necesariamente estaban vinculadas al uso de la Armada del Mar del Sur.

En junio de 1599, aún antes que ambas expediciones entraran al Pacífico, el virrey Luis de Velasco había sido alertado por el virrey de Nueva España sobre el despacho de naves holandesas hacia el Pacífico.[27] Tal noticia fue confirmada el 2 de diciembre de ese año, cuando arribó al Callao una nave informando que a principios de noviembre habían llegado dos buques holandeses a la Isla Santa María (el *Liefde* y la *Hoope*). De inmediato se constituyó una Junta de Guerra, que adoptó varias medidas, entre ellas la preparación de las naves de la Armada para hacerse a la mar. El propio virrey tomó a su cargo estos preparativos, pasando al Callao desde el día 3, donde habría de permanecer por espacio de casi seis meses. Cinco días después hizo su ingreso al puerto el *Blijde Boodschap*, despachado desde Valparaíso al mando del capitán Antonio de Ulloa, con 4 soldados, algunos indios y 6 holandeses, entre los que estaban el condestable, el contramaestre y el carpintero.[28] Las declaraciones de estos últimos terminaron de convencer al Virrey y a la Junta de Guerra de la gravedad de la situación y de la urgente necesidad de disponer medidas activas de defensa.

Debido a ello, y habiendo tomado consejo, el virrey Velasco dispuso que se hicieran a la mar el galeón *San Andrés*,[29] Almiranta de la Mar del Sur, la nao mercante armada en guerra *Nuestra Señora del Carmen*,[30] y el ya citado patache *Buen Jesús*,

> "yendo por General de la Armada D. Gabriel de Castilla y por Almirante D. Fernando de Córdova, a quienes acompañaba un marino de larga experiencia en estos mares, el Almirante Hernando Lamero".[31]

Iban en la armada 300 hombres, las naves estaban bien artilladas y provistas para un viaje largo. Debían buscar a los enemigos holandeses y batirlos si no eran muy superiores, caso contrario mantenerse a barlovento, sin perderles de vista, para evitar el daño que pudieran hacerse en mar o tierra. Si hasta el 20 de marzo no avistaban a los enemigos, debían pasar a Arica para recojer la plata.[32] Se hicieron a la mar el 1º de enero de 1600, arribando a Concepción el 14 de febrero. En dicho puerto, Castilla desembarcó 210 hombres para reforzar al gobernador Francisco de Quiñones en su lucha con los araucanos, pasando luego a explorar la costa patagónica y a estacionarse en la Isla Santa María.[33] A finales de marzo Castilla dejó esta isla con rumbo a Arica,

[27] *Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 (Levillier: 218).*
[28] *Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 y 8/5/1600 (Levillier: 222 y 274).*
[29] *Con 300 toneladas, había sido comprado a Martín de Ribera hacia 1586. Portaba 28 piezas de artillería.*
[30] *Iba al mando del almirante Fernando de Córdova y Figueroa y portaba 14 piezas de artillería (Acuerdo de la Real Audiencia de Lima, 14/3/1600, en Medina (1961): 292).*
[31] *Museo Naval, Madrid, Colección Navarrete, T. XXVI: 241-243. Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 y 8/5/1600 (Levillier: 225 y 277).*
[32] *Instrucciones a Gabriel de Castilla, 30/12/1599 (Medina (1961): 228-231).*
[33] *Velasco al Rey, Callao 5 y 8/5/1600 (Levillier: 261, 281). Barros Arana III: 294-295.*
[34] *Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 y 8/5/1600 (Levillier: 229 y 281).*

para recoger la plata de Potosí, pasando luego al Callao, a donde arribó el 20 de abril.[34] Dejó tras de sí al patache, con órdenes de aguardar hasta fines de marzo. Como ya hemos mencionado, dicho buque fue capturado por van Noort apenas cuatro días después.

Por otro lado, el 13 de enero se hicieron a la mar para el cabo de San Gallán, unas 100 millas al sur del Callao, los galeones *San Pedro y San Pablo*,[35] y *Nuestra Señora de la Visitación*,[36] la galizabra *Santa Ana*,[37] un patache, una lancha y el *Blijde Boodschap*, aparentemente rebautizado como el *San Juan de los Reyes*. Este escuadrón tenía más de 250 marineros y 460 soldados, e iba a órdenes del general Juan de Velasco, sobrino del virrey, y del almirante Pedro Osores de Ulloa. Iba también el maestre de campo Alonso García Ramón, así como el almirante Miguel Angel Filipponi.[38] Durante la navegación Velasco tuvo algunos problemas con el yate holandés, pues éste no podía mantenerse en conserva con los otros buques. A mediados de febrero, la galizabra fue despachada a Arica, en previsión que Gabriel de Castilla no pudiera arribar a tiempo a dicho puerto para recibir la plata que debía enviarse a Tierra Firme. Finalmente, considerando que ya no era probable que las naves enemigas se mostraran a la altura de San Gallán, el Virrey dispuso el retorno de ese escuadrón, el mismo que ingresó al Callao a mediados de marzo.[39]

Reunida la Armada en el Callao, se llevó a cabo una nueva Junta de Guerra, que determinó que debía darse prioridad al transporte a Panamá de los caudales traídos por Castilla de Arica y a los remitidos por los comerciantes limeños. En cumplimiento a dicho acuerdo, Juan de Velasco volvió a hacerse a la mar el 8 de mayo al mando de cinco naves: la Capitana, la Almiranta, el galeón *Nuestra Señora del Carmen*, la galizabra *Santa Ana* y un patache.[40] Tras dejar la plata en Panamá, a finales de ese mismo mes, Velasco continuó hacia Nueva España con dos galeones y el patache, siempre tras los buques de van Noort, llegando hasta California. De regreso a Acapulco, en setiembre de ese año, el *San Andrés*, que iba como Capitana, varó en el bajo de Salagur en medio de una terrible tormenta, perdiendo la vida Velasco y más de 400 hombres.[41] El otro galeón, al mando de Juan Peraza, pese a resultar bastante maltratado por la misma tormenta, pues perdió los cuatro mástiles, pudo alcanzar Acapulco. Mejor suerte tuvo el patache, al mando del capitán Juan Bernardo Carreño, que logró salir casi intacto de la tormenta.

---

[35] *Su nombre completo era San Pedro y San Pablo y el Santiago Apóstol, había sido construido en Guayaquil y entró en servicio en 1586. Tenía unas 400 toneladas y 32 cañones, y sirvió hasta 1605.*

[36] *Alias La Inglesa, era la Dainty de Hawkins, capturada por el San Andrés en 1594. Tenía 250 toneladas y portaba 20 cañones. Sirvió en la Armada por más de 25 años.*

[37] *Chaunu VIII (1): 1107.*

[38] *"Relación de la gente de guerra y mar. Artilleros, artillería de cada navío de los de la Real Armada de Su Magestad lleva en esta ocasión, que se hace a la vela en busca de los enemigos" (Archivo General de Indias, Audiencia de Lima, 34. Tomada de Lohmann: 492). Levillier: 225, 278. Barros: 294-295.*

[39] *Velasco al Rey, Callao 4/12/1599 y 8/5/1600 (Levillier: 229 y 279-280).*

[40] *Chaunu VIII (1): 1107.*

[41] *Hanke II: 68.*

El almirante Hernando de Lugones empeñó varios meses en reparar los buques, buscar a las naves holandesas y rescatar lo que hubiese quedado de la Capitana, emprendiendo el regreso al Callao a donde ingresó ya en 1602.[42]

La noticia de la aparición del *Hendrick Frederick* en Arica, llegada a Lima a fines de junio, motivó que Castilla volviera a hacerse a la mar. En efecto, el 8 de julio zarpó al mando de un galeón de la Armada, posiblemente el *Nuestra Señora de la Visitación*, acompañado por tres navíos particulares y una lancha bien armada, llevando unos 400 hombres de dotación. Sus instrucciones eran avanzar hacia el sur, retornando luego para defender el Callao.[43] En cumplimiento de estas órdenes Castilla navegó hasta la Santa María, poniendo proa luego hacia su puerto base.[44]

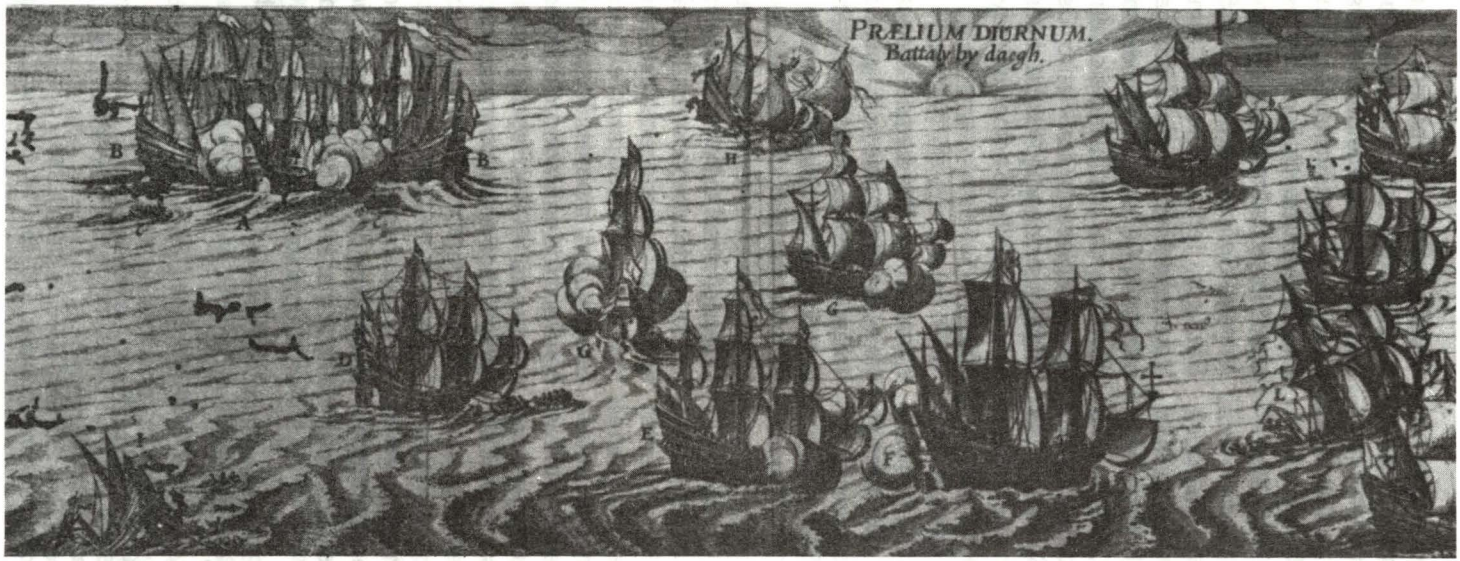
Mientras tanto, otros tres buques y una lancha artillada, al mando del almirante Lamero, hacían lo propio en la costa norte hasta San Mateo, para "amparar a las naves que se esperaban de Panamá y Nueva España que venían en manifiesto riesgo de caer en manos de los corsarios".[45] Esto último, estuvo a punto de suceder hasta en tres oportunidades, pero la cercanía de la escuadra de Lamero llegó a impedirlo. Finalmente, habiendo cumplido su cometido, retornó de esta comisión en octubre.

Castilla volvería a hacerse a la mar a principios de 1601, esta vez para ir a Arica para recoger la plata que debía ser transportada a Tierra Firme. Iba al mando del galeón *Nuestra Señora de las Mercedes*,[46] la galizabra *Santa Ana* y las naos *Nuestra Señora del Carmen* y *San Juan Bautista*, teniendo como almirante a Hernando Lamero de Emdrada.[47] A su retorno al Callao, a finales de abril, debió desembarcar por hallarse enfermo, siendo reemplazado por Pedro Osores de Ulloa, quien condujo los caudales a Panamá, a donde llegó a fines de mayo de ese año.[48]

Como quiera que seguían llegando noticias sobre nuevos preparativos holandeses para incursionar en las costas americanas, el Virrey propuso adoptar algunas medidas de carácter permanente. Una de ellas fue el estacionar un par de galeones en el extremo sur del continente, de modo de poder batir a las naves enemigas cuando aquellas aún no se habían repuesto de las dificultades que el Estrecho les imponía. Tal propuesta fue bien recibida en Madrid, siendo así que en octubre de 1602 el Rey dispuso se llevara a la práctica entre los meses de noviembre y mayo.[49]

No está claro que es lo que sucedió entre el arribo de dicha orden, muy a finales de año, y marzo de 1603, fecha mencionada en el único testimonio disponible sobre la expedición mandada por Gabriel de

[42] *Hanke II: 73. Fernández Duro III: 266.*
[43] *Instrucciones para Gabriel de Castilla 7/7/1600 (Medina (1982): 137).*
[44] *Berguño: 145.*
[45] *Velasco al Rey, Lima 7/12/1600 (Levillier: 290).*
[46] *Comprado en diciembre de 1600 a Diego Gil Davis, medía 400 toneladas.*
[47] *Chaunu VIII (1): 1107. Medina (1982): 88.*
[48] *Chaunu VIII (1): 1107. Velasco al Rey, 2/5/1601 (Medina (1961): 366).*
[49] *Real Cédula del 7/10/1602, Archivo General de Indias, 570, libro 14, fol. 70v. (Lohmann: 384).*



La presencia holandesa en los mares americanos, a principios del siglo XVII, motivó la reacción del virreinato peruano en la que se encuadra la expedición de Gabriel de Castilla. Combate diurno de Cerro Azul, entre la Armada del Mar del Sur y la escuadra holandesa del almirante Spilbergen, el 18 de julio de 1615. Las letras A, C, D y G representan embarcaciones holandesas. la letra F a la Capitana de la Armada, el galeón ***Jesús María****. La letra E, a la Capitana holandesa, el galeón* ***Groote Sojn****. Las letras B, H, I, L y K corresponden a las otras naves peruanas (Joris van Spilbergen,* ***Mirroir oest et west Indical****, Amsterdam, 1621).*

Castilla que alcanzó los 64 grados de latitud sur. Aparentemente, la Armada se dividió en dos escuadrones, uno formado por la Capitana *Jesús María*, la Almiranta *Nuestra Señora de la Visitación*, y las naos *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Nuestra Señora del Carmen*, con la misión de transportar los caudales. Se tiene información de que dicho escuadrón estaba siendo alistado en el Callao al menos entre el 4 y el 17 de abril de 1603, zarpando para arribar a Panamá el 19 de mayo.[50] No tenemos noticia cierta de la existencia de otras naves de la Armada, pero bien podían estar aún en servicio el *San Juan Bautista* y la galizabra *Santa Ana*, o haber decidido el Virrey tomar alguna nave mercante y artillarla para cumplir la orden regia de vigilar el Estrecho. También es posible que el galeón *San Ildefonso*, que figura en servicio de la Armada en octubre de 1604,[51] hubiese estado ya en servicio de ésta a principios de 1603.

Lo cierto es que la declaración hecha por Laurens Claesz de Amberes, contramaestre del *Blijde Boodschap*, poco después de 1607, es bastante clara al señalar que

> "ha navegado bajo el almirante don Gabriel de Castilla con tres barcos a lo largo de las costas de Chile hacia Valparaíso, y desde allí hacia el estrecho, en el año de 1603; y estuvo en marzo en los 64 grados. Y allí tuvieron mucha nieve. En el siguiente mes de abril regresaron de nuevo a la costa de Chile."[52]

A tenor de lo dicho, Castilla habría llevado a cabo la primera incursión en aguas antárticas, muy probablemente empujado hacia el sur por alguna tormenta que lo llevó a alcanzar los 64 grados de latitud, altura que sólo sería lograda por Cook a fines del siglo XVIII. La declaración no señala ningún avistamiento de tierra, pero es evidente que estuvo bastante adentrado en la latitud de la península antártica y que, más aún, no debió estar muy alejado de costa debido al régimen de vientos imperantes en la zona.

Sin embargo, en respeto al rigor histórico, vale la pena analizar con detalle algunos hechos. Lo primero que llama nuestra atención es que Gabriel de Castilla es referido como almirante, cuando había pasado a ser general del Callao y de la Mar del Sur a la muerte de Juan de Velasco. Al menos así figura en la elección del alcalde del Callao en enero de 1602.[53] Por otro lado, no debemos olvidar que los holandeses no empleaban el grado de general, sino directamente el de almirante. Otro hecho curioso es que en otra parte de su delcaración, Claesz refiere que el escuadrón con que Gabriel de Castilla bajó a las costas chilenas a principios de 1600, fue capturado y hundido por van Noort. Esto, como hemos visto, es inexacto, pues Castilla arribó con la única pérdida del patache *Buen Jesús*, en Isla Santa María. Entre las tres naves toma-

[50] *Sesiones del Cabildo de Lima del 4, 7 y 14/4/1603 (Bromley XIV: 396, 404 y 411). Chaunu VIII (1): 1107.*

[51] *Poderes otorgados por los marineros Jerónimo Diez, Juan de Zamora y Esteban Pérez, del galeón San Ildefonso, a otras personas en Callao, 27/10/1604, Archivo General de la Nación, Notario Diego de Segura, año 1604, protocolo 2073, fojas 19-22.*

[52] *Berguño: 154-156.*

[53] *Sesión del Concejo de Lima, 25/1/1602 (Bromley XIV: 37).*

das en Valparaíso, se hallaba una llamada *Los Picos*, citada por el declarante como parte de los buques de Castilla pero que no formaba parte de dicho escuadrón.

Finalmente, y esto sólo como hipótesis de trabajo que requiere confirmación, es posible que Claesz hubiese confundido las fechas, y que la navegación a esas latitudes se haya producido en 1602, cuando la conducción de los caudales a Panamá sólo comprometió a la Capitana y a la Almiranta, ingresando a Perico hacia el 19 de mayo de ese año.[54] De ese modo, quedaban disponibles otras naves de la Armada que bien podían haberse destinado al patrullaje del Estrecho. Por otro lado, también puede considerarse el año 1601, en que positivamente sabemos que Castilla, aún almirante, estuvo en Arica con cuatro de las naves de la Armada, y muy posiblemente hubiese bajado hacia el extremo sur atendiendo a las noticias enviadas por Madrid al virrey Velasco sobre "diez y ocho navíos que se armavan en Holanda para venir a esta mar".[55] Como ya hemos mencionado, retornó del sur a finales de abril, aun cuando muy enfermo como para seguir al mando de la Armada hacia Tierra Firme. Con tal motivo fue reemplazado por el general Pedro Osores de Ulloa, bajo cuyas órdenes Claesz refiere haber servido y navegado hacia las Galápagos.

Por otro lado, tenemos un testimonio adicional que no debe desecharse. Se trata de un nombramiento extendido por el virrey Velasco a Gabriel de Montesinos de Castañeda, en julio de 1604, quien ha servido durante 9 años como solado de lanza en la Compañía de Lima. En la parte expositiva de ese documento, se indica que Montesinos había servido 9 meses en el auxilio enviado a Panamá a mediados de 1599,[56]

> "que luego se embarco en el armada de que fue general don Joan de Velasco y ansimismo en la que yo despache contra los flamencos general don grauiel de Castilla y auia asistido cerca de mi persona todo el tiempo que tuve en el Puerto del Callao"[57]

Posteriormente, "en el ynterin que se hacia armada", se le designó para que formara parte de la expedición de Quirós, cuyo proyecto de exploración de la Terra Australis había obtenido el favor real hacia mayo de 1603.[58]

Como ya hemos visto, el Virrey estuvo en el Callao entre diciembre de 1599 y mayo siguiente, lapso en el cual Montesinos debió estar en el Callao y, por consiguiente, no pudo tomar parte en la salida que Velasco efectuó en enero de 1600. De ese modo, sólo podría haber navegado con Velasco en mayo de ese año, lo que deja como fecha de retorno julio de 1600, con las naves despachadas desde Panamá, o principios de 1602, con el galeón y el patache que mandaba el almirante Lugones. Sin embargo, como quiera que no lo menciona, nos inclinamos a creer que retornó desde Perico y que luego tomó parte en el escuadrón que sale a órdenes de Castilla contra los flamencos. Sabemos que Castilla hizo dos campañas

[54] *Chaunú VIII (1): 1107.*
[55] *Velasco al Rey, 7/12/1600 (Levillier: 294).*
[56] *Velasco al Rey 22/1/1599 (Levillier: 131-134).*
[57] *Archivo General de la Nación, Lima, libros manuscritos H3-01, años 1602-1606, fojas 160v-161v.*
[58] *Lohmann: 60.*

contra los flamencos, la de enero y la de julio de 1600. Asimismo, es posible que su salida por la plata a Arica, a principios de 1601, también hubiese estado orientada contra los flamencos, dada la noticia que se había recibido de Madrid. En todo caso, nos inclinamos a señalar que la campaña de la cual Montesinos tomó parte fue la de principios de 1601, vale decir que pudo haber participado en el viaje en que se alcanzó los 64 grados de latitud.

Sea como fuere, Claesz es bastante claro al referir la latitud alcanzada. En ello le damos total crédito. Sin embargo, tal como anticipáramos, algunos años más tarde hubo pretenciones holandesas que indicaban que el *Blijde Boodschap* había alcanzado la misma latitud y avistado "tierras altas como Noruega". El origen de estas reclamaciones fueron unas notas adicionales aparecidas en la edición francesa de la *Descripción de las Indias Occidentales* de Herrera, publicadas en Amsterdam en 1622. Tales notas no tienen relación alguna con las declaraciones efectuadas por el artillero de ese buque, Jacob Dircxz, en mayo de 1603, ni con la del capitán Gerritsz, hecha en Santiago en febrero de 1600.[59]

La propuesta que plantean varios autores en torno a esta supuesta navegación y avistamiento antártico por parte del buque de Gerritsz, se centra en una suerte de orgullo nacional, que se vería mellado si cede primacía a la Armada del Mar del Sur en dicho aspecto. Nosotros adherimos este planteamiento y deseamos resaltar la primera navegación antártica, llevada a cabo por Gabriel de Castilla, en buques de la Armada del Mar del Sur, y bajo órdenes del virrey del Perú. Creo que le merecemos un homenaje, en el cual esta ponencia no es más que un punto de apoyo.

Como un aspecto adicional, cabría referir que los prisioneros del *Blijde Boodschap* fueron muy bien tratados en Chile al momento de su arribo, ya que se habían proclamado católicos y leales al rey de España. Pero pronto se descubrió el engaño y fueron reducidos a prisión. Pasado un tiempo, y habiendo entre ellos tanto holandeses como ingleses, los primeros fueron puestos en libertad, mientras los segundos fueron remitidos a España, con destino a la Casa de Contratación.[60]

Por otro lado, sabemos que Gabriel de Castilla debió nacer hacia 1579, en Valladolid. Fue hijo de Diego de Castilla, señor de la Casa de Castilla, en el estado de Gor; y de doña Ana de Castilla. Sobrino y cuñado del virrey Luis de Velasco, vino al Perú formando parte de su comitiva, cuando aquél pasó de México a Lima.[61] La afirmación de Mendiburu y Medina que Castilla había servido en México a finales del siglo XVII parece un tanto pretenciosa, pues en 1596, al ser nombrado para llevar los primeros auxilios a Chile apenas tenía 18 años.

Su primer viaje a ese reino fue como maestre de campo llevando una columna de tropas auxiliares que el Virrey enviaba en refuerzo del gobernador de Chile Oñez de Loyola para combatir la rebelión araucana. No hubo mucha suerte en la

[59] *Rodríguez: 4-6.*
[60] *Medina (1952): 340. Real cédula del 21/2/1607 (Archivo General de Indias, 570, libro 16, fol. 169. Tomado de Lohmann: 384).*
[61] *Lohmann (1955): 51. Riva-Agüero: 38.*
[62] *Velasco al Rey 25/4/1597 (Levillier: 57-58). Barros III: 221-222.*

leva y sólo después de varios ofrecimientos se pudo conseguir 215 hombres que salieron para Chile en octubre de dicho año.[62]

A fines de abril de 1597 fue enviado por el referido gobernador para pedir refuerzos al Virrey. Se volvió a convocar leva de tropas y tras muchos esfuerzos pudo salir del Callao en octubre de ese año, con 150 hombres.[63]

En 1600 era almirante de la Mar del Sur y a la muerte de Juan de Velasco fue nombrado general. En esa condición llevó a cabo las dos campañas de 1600, y el viaje a Arica por caudales en 1601. Asimismo, y mientras no encontremos evidencias firmes de ello, sólo podemos suponer que hizo los viajes a Arica y Panamá en 1602 y en 1603. Conocemos positivamente que llevó a cabo otro viaje en octubre de 1604, al mando de la Armada que ese año fue al puerto de Acapulco. Dicha armada contaba, al menos, con la capitana *Jesús María*, y el galeón *San Ildefonso*, nave que, extrañamente, no es nombrada por ninguna otra de las fuentes consultadas.[64]

En premio a sus servicios fue nombrado encomendero de Huarochirí por dos vidas, habiendo renunciado previamente a la encomienda de Sicasica.[65] En mayo de 1606 se le nombró corregidor de Tarana y Chinchacocha, en las proximidades de la ciudad de Huánuco, reemplazando a Pedro de Orozco.[66]

Casado con Jerónima de Espinosa y Lugo, natural de La Plata, tuvo varios hijos, entre ellos Gabriel de Castilla y Lugo, quien nació en Lima y fue bautizado en una de sus encomiendas en Huarochiri, en 1614.[67] Su activa participación en las festividades por el nacimiento del príncipe Baltasar Carlos, en 1632, lo muestran como uno de los más distinguidos miembros de la sociedad limeña.[68] Tuvo varios hijos más, que han sido listados en un reciente trabajo que, aunque aporta información muy valiosa, cae en algunos errores de interpretación que creemos haber aclarado.[69]

En resumen, consideramos que Gabriel de Castilla fue el primero en navegar en latitudes antárticas, poniendo en lugar de privilegio al Perú y a Iberoamérica en dicha actividad. Creemos, asimismo, que es posible que el viaje referido haya sido efectuado con anterioridad a la fecha indicada por Claesz, inclinándonos tentativamente por señalar 1601 como el año en que se llevó a cabo dicha navegación. Finalmente, no podemos afirmar que se hubiera producido un avistamiento de tierra en la referida oportunidad, pero indudablemente debió estar bastante cerca a la península antártica, vale decir a tierras continentales.

[63] *Velasco al Rey 16/4/1598 (Levillier: 92). Barros III: 223-224. 226-227.*

[64] *Poderes otorgados por los marineros Jerónimo Diez, Juan de Zamora y Esteban Pérez, del galeón San Ildefonso, a otras personas, Callao 27/10/1604, Archivo General de la Nación, Notario Diego de Segura, año 1604, protocolo 2073, fojas 19-22.*

[65] *Hanke II: 68-70.*

[66] *Sesión de Cabildo del 13/5/1606 (Bromley XV: 136-142).*

[67] *Lohmann (1955): 50-51.*

[68] *Carvajal: 82.*

[69] *Berguño: 158.*

BIBLIOGRAFIA

- Diego Barros Arana, *Historia Jeneral de Chile*, Santiago, Rafael Jover, 1884, t. III.
- Jorge Berguño, "Un enigma de la historia antártica: el descubrimiento de las islas Shetland del Sur", en *Revista Española del Pacífico*, Madrid, año 1, nº 1 (julio-diciembre 1991): 129-158.
- Peter T. Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Londres, The Macmillan Press, 1989, capítulo 1.
- Juan Bromley, editor, *Libros de Cabildo de Lima*, Lima, Concejo Provincial de Lima, t. XIV (1602-1605), 1945; t. XV (1606-1609) 1947.
- Rodrigo de Carvajal y Roble, *Fiestas de Lima por el nacimiento del Príncipe Baltasar Carlos* (1632), Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950.
- Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, S.E.V.P.E.N. 1959
- Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973.
- Lewis Hanke, editor, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria. Perú*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1978.
- Ives Jevet, "Los primeros holandeses en el Estrecho de Magallanes (1599)" en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 1943, vol. X, nº 26: 43-64.
- Roberto Levillier, *Gobernantes del Perú. Cartas y Papeles siglo XVI*, t. XIV, el virrey Luis de Velasco 1596-1600, Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1926.
- Guillermo Lohmann Villena, "Informaciones genealógicas de peruanos seguidas ante el Santo Oficio", en *Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas*, Lima nº 8 (1955): 7-110; nº 9 (1956): 155-253.
  "Siglos XVII y XVIII" en *Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973.
- Mateo Martinic, *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago, Ed. Andrés Bello, 1977.
- José Toribio Medina, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*, 7 vols. Santiago, t. V (1961), t. VII (1982).
  Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Chile, Santiago, 1952.
- José de la Riva-Agüero, "Estudios de Genealogía Peruana", en *Obras Completas*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1983, t. VIII.
- Bernardo N. Rodríguez, "El Descubrimiento de la Antártida", en *Boletín del Centro Naval*, (Buenos Aires) enero-febrero,1971, nº 686: 1-9.
- Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú*, Lima, Milla Batres, 1966, III: 25.

* * * * *