

Un enigma de la historia antártica: El descubrimiento de las islas Shetland del Sur **Jorge Berguño**

Una versión anterior de este ensayo apareció en el Boletín del Instituto Antártico Chileno. En ella se indicaba que ningún nombre evocaba en la Antártida a Gabriel de Castilla. Afortunadamente esto ya no es exacto: un refugio que usan las expediciones españolas ha sido bautizado con el nombre ilustre del primer navegante antártico. En este trabajo se publica por primera vez la pieza documental más importante sobre la navegación austral de una flotilla española en el año 1603, obtenida gracias al empeño de mi distinguido amigo, el embajador Francisco Utray, en el Archivo Real de Holanda.

LA EXPANSIÓN HOLANDESA

La derrota de la Gran Armada española, las incursiones de Hawkins y de Drake habían asestado fuertes golpes a la supremacía marítima de España. Sin embargo, el relevo no iba a corresponder a la Inglaterra de los Estuardos, adormecida sobre sus laureles, sino a una pequeña, agresiva y descentralizada república que, junto con contemplar su emancipación de España, iba a plantear el mayor desafío al monopolio hispano de los mares y del comercio con las Indias. Usurpando la posición de una Liga Hanseática en decadencia en el Mar Báltico, los holandeses lograron casi eliminar la concurrencia inglesa y apropiarse monopólicamente de las maderas del Báltico y de otros productos esenciales para la construcción naval. Con naves construidas a un tercio del costo de las Inglesas y tasas moderadas de interés que les permitían capitalizar sus empresas, los Países Bajos obtuvieron rápidamente el control de los mares septentrionales. El paso siguiente sería la adquisición de bases terrestres estratégicas en ambos hemisferios y la presencia en los mares meridionales donde se jugaba la suerte de todas las grandes aventuras coloniales¹⁵⁹.

En 1570, el tonelaje total de la flota mercante holandesa era aproximadamente equivalente al de las marinas mercantes de España y de Portugal combinadas. Durante la mayor parte del siglo siguiente, el volumen físico de las flotas holandesas eran tan grande como el que alcanzarían los británicos en el siglo XVIII. En 1600, alrededor de un millar de navíos mercantes eran holandeses o controlados por intereses de los Países Bajos, lo que les aseguraba el control del transporte comercial en Europa. Pero la razón profunda de esta supremacía no radicaba únicamente en factores [130] cuantitativos, ni en una excelente organización bancaria y mercantil, sino en los progresos técnicos alcanzados en la construcción naval¹⁶⁰.

Después de 1590, ni España, ni Inglaterra, ni Francia realizaron cambios importantes en el diseño de sus naves. Los holandeses, en cambio, experimentaban constantemente y sus nuevos modelos, el transporte conocido como «bus», la pinaza o «jacht» y las «fluyts» o naves de fondo plano iban a penetrar, más allá del Atlántico y del Índico, en pleno Mar del Sur. Pero las sucesivas expediciones holandesas no buscaban únicamente un paso libre a las islas de la especiería, sino la consolidación definitiva de un poder naval y comercial y, lo que es más significativo para nuestro estudio, el asentamiento territorial en las regiones australes. Con razón, el fraile agustino Miguel de Aguirre prevenía al Rey de España que los Países Bajos aspiraban

¹⁵⁹John Lothrop Motley: *The rise of the Dutch Republic. A history*, Londres 1853. 3 v. Admiral De Brossard: *Histoire Maritime du Monde*, París, 1956. Gerald S. Graham: *Empire of the North Atlantic. The Maritime Struggle for North America*, University of Toronto Press, 1950.

¹⁶⁰Sobre el predominio de Amsterdam como centro financiero a partir del siglo XVI: R. Eherenberg: *Capital and Finance in the Age of the Renaissance*, Londres, 1928. C. Wilson: *Anglo-Dutch Commerce and Finance in the Eighteenth Century*, Cambridge University Press, 1941.

al dominio sobre la Tierra Austral, invocando las exhortaciones contenidas en el párrafo final de las Adiciones de Hondius a las Tablas de Mercator, dadas a luz en 1638 en Amsterdam:

«Por tanto, debe excitarse y conmovirse el valor e industrias de las Repúblicas Cristianas a emprender estas gloriosísimas conquistas de la Parte Austral, de cuyas empresas sacaron siempre colmados frutos y renombre de fama y gloria inmortal, y no hay para que les acobarde dificultad alguna, por grande que sea, pues las ventajas conocidas de su ganancia relevarán las arduidades y afanes de empleo. Mayores emolumentos sacarán de *esta parte Austral, después del Estrecho, que las que han buscado en Septentrión*»¹⁶¹.

Es preciso retener que la Tierra Austral, como concepción cartográfica, era una creación eminentemente holandesa. Por tanto, en la visión de sus exploradores, marinos, comerciantes y guerreros, que aspiraban a dominar en el Océano Pacífico, como culminación de una expansión marítima en los demás océanos del mundo, la existencia de tierras meridionales aún no descubiertas ni subyugadas por ningún príncipe cristiano constituía un factor significativo.

Durante el siglo XVI y la mayor parte de la centuria siguiente, existirá una gran identidad entre los intereses de los Estados europeos, guiados [131] por una política mercantilista y colonizadora, y los grandes negociantes y banqueros. Las Provincias Unidas llevan este ideal de identificación de los intereses públicos y privados a un nivel inalcanzable para los Estados nacionales más antiguos, como España, Inglaterra y Francia, que por tradición y doctrina tienden a separar ambos aspectos. Si esta conjunción de la banca, las compañías de seguros, las compañías mercantiles y los armadores de naves, ha producido un extraordinario crecimiento económico, no es menos importante la acción multiplicadora de los factores espirituales e intelectuales, especialmente de la religión, la imprenta y la ciencia puesta al servicio de fines eminentemente pragmáticos.

Un ejemplo destacado de esta mancomunidad es la forma liberal en que los navegantes holandeses eran provistos de las cartas más modernas, producidas por los cartógrafos oficiales de la Compañía Unida de las Indias Orientales (Petrus Planclus, Hessel Gherritsz y Willem Jansz Blaeu, en orden sucesivo) con la sola condición de devolverlas, una vez usadas con las correcciones que sus observaciones dictaban. Este proceso de revisión se efectuaba también en Batavia, desde donde se enviaban informes y mapas, que alimentaban esta especie de cuartel general central que constituían las oficinas y los talleres de los cartógrafos de las grandes compañías¹⁶².

Holanda buscaba, en primer término, disminuir la presión que los Tercios de España ejercían en Flandes, en forma que el ataque contra las posesiones americanas del Imperio venía a representar una obvia maniobra de diversión. Sin embargo, en la medida en que las primeras incursiones fueron mostrando flancos débiles en las defensas hispanas y, sobre todo, después que los holandeses hubiesen consolidado una presencia en la fachada atlántica, instalándose en Pernambuco, el imperativo de dominar la ruta austral apareció como fundamental.

Cuando llegan por primera vez a la costa chilena, cruzando el estrecho de Magallanes, las escuadras holandesas, los Países Bajos luchaban desde hacía muchos años contra la dominación

¹⁶¹Fray Miguel de Aguirre: *Població de Baldivia. Motivos para aquella fundación. Defensas del Reino del Perú. Paces pedidas por los indios rebeldes de Chile y estado que tienen hasta nueve de abril del año 1647*, Folio de 57 p. Para apreciar la importancia de las «Anotaciones» de Hondius debe subrayarse el aporte de dicho cartógrafo a la elaboración intelectual de la Terra Australis. También es significativa la exhortación de Jan-Isaac Pontanus *-Rerum et urbis Amstelodanensium historia*, Amsterdam, 1611, in fol. p. 217- para que los holandeses explorasen el hemisferio austral y descubriesen las «tierras situadas en los inmensos mares colindantes al Estrecho de Magallanes».

¹⁶²R. A. Skelton: *Explorers Maps. Chapters in the cartographic Record of Geographical Discovery*, Londres, 1958. Part IV: «The Spiece Islands and Cathay».

española. Las expediciones depredatorias contra las posesiones de España fueron una prolongación allende los mares de la guerra de la independencia holandesa; no obstante, también tuvieron el carácter de empresas coloniales y formaron parte del poderoso movimiento de expansión imperialista generado por la burguesía ascendente de las ciudades de Flandes, dotadas de capitales, conocimientos tecnológicos y un poder naval que momentáneamente iba a superar a las armadas tradicionales de España, Inglaterra y Francia.

Por este motivo, señala Ives Javet, que las expediciones holandesas de este período tuvieron un carácter mixto de empresas coloniales y de corso contra posesiones enemigas que se encontraban en precario estado de defensa, así como de empresas mercantiles; el objetivo estratégico estaba constituido por las costas occidentales de la América Española, mientras [132] que la finalidad comercial se concentraba en las Molucas, codiciadas por todas las potencias europeas de la época. La finalidad de descubrir nuevas tierras, incluyendo el continente austral, sólo emerge más tarde y no aparece en forma conspicua, salvo en la expedición de Jacob Le Maire. Pero la posibilidad de un asentimiento territorial ha debido ser contemplada desde el inicio del asalto holandés contra el Imperio Español, como complemento en la Mar del Sur de sus establecimientos en la costa atlántica de América¹⁶³.

Las primeras expediciones holandesas hacia las islas de la Especiería habían seguido la «ruta de los portugueses», doblando el cabo de Buena Esperanza, cuyo secreto fue arrancado a los lusitanos por el viaje pionero de Cornelis Houtman hacia aquella región. Entre 1597 y 1600 se crearon en los Países Bajos varias compañías para el comercio con el Oriente, dos de las cuales eligieron la ruta del estrecho de Magallanes. La primera escuadra holandesa que eligió el paso austral fue la de Simon de Cordes, seguida en breve plazo por la de Olivier van Noort, apodado «El Tabernero» por los españoles. Las dos armadas zarparon en 1598 con el objetivo que hemos descrito, esto es, recorrer las costas de América para saquearlas y contrabandear con los naturales, para proseguir en dirección al Asia, donde encontrarían las especies y otros valiosos productos.

La escuadra que llegó a Chile en 1599-1600, bajo el mando de Simon de Cordes, constaba inicialmente de cinco navíos armados por algunos comerciantes de Rotterdam que constituían la Compañía de Pieter Verhagen. Las naves eran la *Esperanza*, de 500 toneladas, con 28 piezas de artillería y 130 hombres de tripulación; el *Amor*, que desplazaba 300 toneladas, armado con 26 piezas de artillería y 110 hombres a bordo; la *Fe*, de 320 toneladas, 109 hombres y 20 cañones; la *Fidelidad*, de 220 toneladas, armada con 18 piezas de artillería y tripulado por 86 hombres, y, finalmente, el *Ciervo Volante*, al cual otras relaciones llaman *Buena Nueva*, con 150 toneladas, 16 cañones y 112 hombres de tripulación¹⁶⁴. [133]

¹⁶³Debido al *statu quo* político europeo, la base holandesa de Nueva Amsterdam, a pesar de su privilegiada ubicación geopolítica, dominando el río Hudson y conectada al San Lorenzo, no tenía grandes perspectivas de expansión. Juriaen Arnoutz, oficial de marina holandés, se apoderó de la Acadia francesa, pero sus autoridades no aprobaron su incursión en los dominios de un monarca aliado. En cambio, el Caribe, Brasil y Chile podían constituir la base de un imperio colonial americano.

¹⁶⁴Sobre los viajes de Mahu y Olivier van Noort, la historiografía holandesa es fundamental: Arthur Wichmann: *Ein Beitrag zur Entdeckungsgeschichte des 16ten und 17ten Jahrhunderts. Dirck Gherritsz*, Groninga, 1899. J.W. Ijzerman: *Dirck Gherritsz pomp, alias China, de eerste Nederlander die China en Japan bezocht (1544-1604)*, Linschoten Verciniging, Tomo IX, La Haya, 1915. Dr. F.C. Wieder: *De Reis van Mahu en de Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid- Amerika en Japan, 1598-1600*, Linschoten Vereining, Tomos XXI, XXII, y XXIV, La Haya, 1922-25. Completan estas contribuciones el artículo de Sophus Ruge: «Das unbekannte Südland», *Deutsche Geographische Blätter*, Bremen, [133] 1985. Tomo XVIII; y Juriaen de la Gravière: *Le Anglais et les Hollandais dans les mers plaires et la Mer des Indes*, París, 1890, 2v. Como fuente bibliográfica: P. A. Tiele: *Mémoire Bibliographique sur les Journaux des navigateurs néerlandais*, Amsterdam, 1867. Reeditado en facsímil

En el curso del viaje se produjeron varios cambios en los mandos de las naves. La nave capitana, la *Esperanza*, era comandada por Jacobo Mahu, uno de los socios mercantiles de la expedición, pero al producirse su fallecimiento frente a la costa africana, el consejo de capitanes, solemnemente reunido e impuesto de las instrucciones de los directores de la compañía, procedió a reconocer a Simón de Cordes como almirante, a Van Beuningen como vicealmirante, y a distribuir nuevamente los comandantes en los buques, en forma que Sebald van Weert pasaría de la *Fidelidad* a la *Fe*, siendo reemplazado en la embarcación menor de la flotilla por Dirck Gherritsz¹⁶⁵.

Después de saquear las colonias portuguesas de África, llegaron los holandeses a la boca del estrecho el 6 de abril de 1599 anclando al atardecer de ese día ante la más pequeña de las dos islas de los Pingüinos, en la actual angostura de San Simón, a 14 leguas de la boca. Desconocedores de la climatología y geografía del estrecho, habían reunido la información cartográfica existente a la fecha y habían incluido en sus dotaciones a varios pilotos ingleses, algunos de los cuales habían acompañado a Drake y a Cavendish en sus correrías. Con todo y a pesar de la voluntad implacable de Simon de Cordes, innumerables padecimientos los esperaban en esta desolada parte de la América Meridional y terminarían por quebrantar a los expedicionarios.

El 13 de abril penetraron los hombres de Simon de Cordes en la bahía que sus predecesores ingleses habían bautizado con el nombre de las Almejas, [134] por la abundancia de dichos moluscos. Navegaron después por una bahía espaciosa, bautizada por ellos como Bahía Verde o de Cordes, donde hallaron tres islitas, árboles semejantes al laurel, almejas grandes, ánades y patos. Cometió allí el error, el almirante Cordes, de demorar la marcha, a fin de aprovisionarse de agua y leña, y construir una chalupa, con lo cual perdió la oportunidad de aprovechar los vientos del este y del noroeste que soplaron varios días, viéndose contenido después por fuertes vientos contrarios que paralizaron a su flota hasta el 23 de agosto, entrada ya la estación invernal.

En el ciclo de penalidades que comenzó entonces, los corsarios perdieron más de cien hombres, incluyendo al capitán de la *Fidelidad*, Juriaen van Bockolt, a quien sucedió Baltazar de Cordes, hermano del almirante. Se sucedían violentísimas tempestades, debiendo las naves garrar sobre cuatro anclas, de tal manera que las tripulaciones estaban en constante movimiento y les costaba bastante mantenerse. El hambre les hostigaba tanto como el frío, la lluvia, la nieve y el granizo. Mermado el ánimo de los hombres, fue inmensamente difícil para sus jefes imponerles una mínima disciplina. Recurrió Cordes al auxilio del Pastor, realizando el religioso un oficio público de gracias por haberles conservado la vida y pedir al Señor su ayuda para el porvenir.

por Israel en 1960. En la bibliografía de otros países son de interés los siguientes estudios: Engel Sluiter: *The Dutch on the Pacific Coast of America, 1598-1621*: Ph.D. thesis, University of California, Berkeley, 1937; y el artículo del mismo autor «New Light from Spanish Archives on the Voyage of Olivier van Noort: the Vice-Admiral Ship, the Hendrick Frederick, on the West Coast of the Americas (1660)», *Bijddragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, ser. 7, VIII, Gravenhage, 1937, pp. 34-48. Ives Javet: «Los Primeros Holandeses en el Estrecho», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N.º 26, 1943, pp. 43-64. Peter Gerhard: *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*, Glendale, Ca, 1960.

¹⁶⁵El cambio en la dotación de las naves interesa para establecer la historia fidedigna del viaje, que fue compuesta por Zacharias Heyns, poeta y literato de mérito, a base de las notas manuscritas del cirujano de la *Fe* Barent-Jansz Potgister. Por tanto, la única relación auténtica del viaje describe la navegación de la flota de Mahu en el Atlántico y luego de dispersadas las naves, se refiere exclusivamente al derrotero de la nave de Sebald van Weert. Nosotros hemos utilizado la traducción francesa incluida en la compilación *Recueil de Voyages qui ont servi a l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes orientales formé dans les Provinces Unies des Pay Bas*, Amsterdam, 1702-1706 (La relación original fue publicada por M. Colijn en Amsterdam en 1617).

Para hacer perdurar la memoria de los sufrimientos, la muerte de sus compañeros y enaltecer la gloria de su hazaña, discurrió Cordes la idea de establecer una especie de cofradía, la Orden del León Desencadenado. En una ceremonia en tierra y en la parte oriental del estrecho, que denominaron la Bahía de los Caballeros, fueron admitidos a la Orden los seis principales oficiales de la flota y pronunciaron el siguiente juramento: «se comprometieron todos -dice la crónica holandesa- a no consentir jamás nada que fuera contra su honor, cualesquiera que fuesen los peligros, calamidades o temor de muerte en que pudiesen hallarse: ni a que nada pudiese tornar en desventaja de su patria, o perjudicar al viaje que habían comenzado, y que esperaban terminar. Protestaron de exponer libremente su vida contra los enemigos de su nación, y de hacer todos los esfuerzos para llevar y hacer triunfar las armas de los holandeses, en los países en donde el Rey de España sacaba los tesoros que empleaba desde hacía tanto tiempo para hacer la guerra a los Países Bajos, y para oprimirlos»¹⁶⁶.

La placa conmemorativa fue pronto destruida por los fueguinos y el intento de Sebald van Weert por recuperarla para trasladarla a un lugar más seguro que prosperó por el ataque de los indios. Con este último enfrentamiento culminó una relación de hostilidad latente, que había contribuido también a minar la moral de los holandeses en el estrecho. Con todo, los combates con los indígenas no habían concluido, pues otros choques se producirían a la salida del estrecho, donde los tripulantes de la [135] nave de Van Weert vivirían su propia espeluznante experiencia, separados del resto de la flota por los tempestuosos vientos del Pacífico.

La *Fidelidad* de Baltazar de Cordes y la *Fe* de Sebald van Weert se hallaban el 17 de septiembre a los 54 grados y medio de latitud, al sur de la boca occidental del estrecho, mientras el *Amor*, la *Esperanza* y la pinaza construida en el estrecho se desplazaban al norte hacia la isla Santa María y el pequeño *Ciervo Volante* era arrastrado por una tremenda tempestad hacia las latitudes australes. La separación de las naves marca el instante en que el desencuentro se convierte en leyenda y surge la tesis del descubrimiento de la Antártida por la nave de Dirck Gherritsz. Como veremos más adelante, sin fundamento alguno, pues los hombres de Gherritsz no hacían sino repetir la experiencia alucinante del «acabamiento de tierra» que vieron antes que ellos los tripulantes de la *San Lesmes* de Hoces en 1526, del *San Jerónimo* de Gallego en 1553, del *Golden Hind* de Drake en 1578 y del *San Francisco* de Lamero en 1579.

La *Fidelidad* y la *Fe* se vieron forzadas a buscar nuevamente refugio en el interior del estrecho, extraviándose en el laberinto de islas e islotes de la región occidental del paso transoceánico. Acabaron por separarse y la *Fe* de Van Weert logró abrirse paso en el mes de diciembre, por lo que su capitán creyó preferible, a esas alturas del año, emprender el regreso a Europa por el Atlántico. En su tornaviaje, la nave holandesa descubrió unas islas situadas en los 50 grados 40' latitud Sur, que los cartógrafos holandeses se apresuraron a bautizar como «Islas Sebaldinas» y que cabe identificar con las islas Jasón de la parte noroccidental del archipiélago de las Malvinas. El regreso fue tan penoso como la decisión de emprenderlo, adoptada después de haber intentado infructuosamente encontrar al buque de Baltazar de Cordes y de haberse cruzado en el trayecto con la escuadra de Olivier van Noort. Cuando llegaron a Holanda murió el 69º hombre de la tripulación, quedando únicamente 36 sobrevivientes para relatar la historia de veinticinco meses de sufrimiento, que habían puesto de relieve el indomable temple de los marinos holandeses.

¿Qué habían ocurrido a las naves que lograron pasar al Pacífico?

El *Amor*, del vicealmirante Van Beuningen, fue el primero de la escuadra que llegó a la isla Santa María, el 4 de noviembre, para esperar allí, tal como lo había dispuesto el jefe de la

¹⁶⁶James Burney: *A chronological History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, 1803-1817. vol. II (Reeditado en facsímil por Israel).

expedición, a los demás buques de la flota. Pocos días antes, la nave se había detenido en la isla Mocha, con trágica suerte, pues el vicealmirante y 26 hombres que bajaron a tierra fueron masacrados por los isleños.

La *Esperanza* de Simon de Cordes, después de permanecer 28 días en los Chonos, donde los indios les prestaron ayuda y alimentos, remontó hacia la costa de Arauco. Engañados por los araucanos, los holandeses hicieron un desembarco en la punta Lavapié de la ensenada de Arauco y aquellos indígenas, creyéndoles españoles, dieron muerte en una celada a veintitrés tripulantes.

Mientras el *Amor* se perdía en la inmensidad del Pacífico, la *Esperanza* llegaba por fin a las playas del Japón, donde todos sus tripulantes [136] sobrevivientes fueron internados y, en forma inesperada, comenzó a brillar la estrella de una carrera prodigiosa: la del piloto inglés Will Adams, que se convertiría en gran personaje de la corte nipona¹⁶⁷.

La más extraordinaria aventura iba a ser vivida por los hombres de la *Fidelidad*. Cuando navegaban perdidos en los canales de Chiloé, luchando contra arremolinadas corrientes, los isleños de la península de Lacuy les ofrecieron llevarles a un puerto de los españoles. Precedido de una escuadra de embarcaciones indígenas, se presentó Baltazar de Cordes frente a Castro intimando rendición. Tomó posesión de la isla en nombre de los Países Bajos, fortificó la población con una guarnición de sus hombres y unos setecientos indígenas armados de picas.

Su gloria fue de corta duración, pues un destacamento de 150 soldados, enviados desde Osorno al mando del coronel Francisco del Campo y del capitán Luis Pérez de Vargas, derrotó a los corsarios y a sus aliados indígenas, cometiendo después tantas o mayores tropelías que las ya realizadas por los holandeses. Don Baltazar logró a duras penas alcanzar su buque y luego de consumir una peligrosa navegación, llegar a la isla Tidore, donde los portugueses confiscaron su nave y le enviaron cargado de cadenas a las cárceles de Malaca.

El *Ciervo Volante* no pudo encontrar, en consecuencia, a las demás naves, que habían seguido tan distintos derroteros. Tampoco pudo hallar la isla Santa María, de lo cual culparon a los autores de las cartas de Cavendish, y, frustrados en su empeño, con la antena y el mástil de proa rotos por las tempestades, entraba el barco en la bahía de Valparaíso el 17 de noviembre de 1599. La patrulla que observaba desde tierra pudo ver que el filibote, por la lentitud de sus maniobras, denotaba en su aparejo un serio descalabro o bien un ardid de guerra de sumo disimulo. Cuando divisaron que el barco echaba bote al agua, se embarcaba en él un oficial con unos cuantos marineros y que, batiendo bandera blanca, pretendían ganar la playa los españoles presintieron una celada. Rompieron el fuego, hiriendo los primeros disparos de arcabuz al capitán Gherritsz en una pierna. Sólo cuando le vieron llegar herido, penosamente sostenido en hombros de los suyos, comprendieron que los extranjeros venían a rendirse, «darse la paz», quedando sólo 23 hombres con vida de los 56 que habían zarpado esperanzados de su patria 16 meses atrás.

La expedición de Cordes había quedado totalmente desbaratada. No obstante, pisándole los talones, venía Olivier El Tabernero, quien iba a [137] asestar un durísimo golpe a las defensas españolas en el Pacífico, demostrando la vulnerabilidad del sistema colonial a los ataques corsarios. Su expedición, organizada por la flamante «Compañía de Magallanes», se proponía atravesar el estrecho, enseñorearse de alguna isla del gran océano y desde allí atacar las escuadras españolas y portuguesas, saqueando de paso las poblaciones costeras e isleñas si no podía comerciar con ellas. Con doscientos cuarenta y ocho hombres bien armados distribuidos en los

¹⁶⁷Sobre el piloto jefe de la expedición, William Adams, de nacionalidad inglesa, embarcado a bordo de la *Caridad* y del *Amor* y que jugaría un papel importante en el Imperio del Sol Naciente, se pueden consultar las siguientes obras: David Waters: *The Art of Navigation in England in Elizabethan and early Stuart times*, Londres, 1958; Jesús García Tolsa: *Navegantes y exploradores*, Barcelona, 1958. Adams publicó un diario que se encuentra en la obra *Memoirs on the Empire of Japan in the XVI and XVIIth century* editadas por T. Rindall para la Hakluyt Society, Londres, 1850.

buques *Mauritius* y *Hendrick Fredrick*, y en las urcas *Esperanza* y *Concordia*, la segunda oleada invasora era tanto o más amenazadora que la primera.

Las cuatro naves se dieron a la vela desde Gorea el 2 de julio de 1598, haciendo escala en Plymouth, cruzando el Atlántico, pasando por Río de Janeiro, para ir a recalar en la isla Santa Clara (Isla de los Franceses) frente a la costa brasileña. Repuestos ya de los estragos del escorbuto, se aprovisionaron de víveres y desarbolaron una de las urcas, que no estaba en condiciones de resistir el viaje. En esta forma, el 20 de septiembre de 1599 se detenían nuevamente en Puerto Deseado, que había pasado a ser la escala patagónica obligada para los navegantes que se aventuraban en el estrecho. Nuevo descanso, calafateo y reparación de las naves, que surgían el 4 de noviembre en las inmediaciones de cabo Vírgenes.

Soplaban vientos favorables y las estrellas guiaban su ruta. Los nautas hicieron observaciones pintorescas, de carácter antropológico y de historia natural, en que prima el sentimiento de curiosidad sobre el afán de saber y conocer. Su paso por el estrecho quedaría trágicamente marcado por un sangriento episodio, en el cual fueron fáciles víctimas aquellos indios que habían tenido en jaque a la expedición de Cordes. Desde tierra hacían señas a los españoles, que al almirante Van Noort se le antojaron ofensivas y despachó contra ellos una expedición punitiva. Las descargas indiscriminadas de los mosquetes holandeses sobre los indios, sus mujeres y sus niños dejaron escasos sobrevivientes, que fueron a su vez capturados como raros ejemplares de una raza desconocida.

Después de pasar la segunda angostura, bautizaron como Nassau al actual cabo San Vicente. Descendieron en Puerto Hambre, donde examinaron con curiosidad la destruida ciudad del Rey don Felipe, fundada quince años antes por Sarmiento de Gamboa. Anclaron en las bahías de Solano y de Mauricio, penetrando en la de Enrique. En la bahía de Guesen se produjo uno de los incidentes más reveladores de la dura personalidad de Van Noort, cuando ordenó bajar a tierra y abandonar al amotinado comandante del *Hendrick Fredrick*, el capitán Jacob Claasz van Ipendam. Poco después se cruzaría con Sebald van Weert, separado de la flota de Cordes, al cual no pudo o no quiso auxiliar.

Después de noventa y nueve días en el estrecho, las tres naves ingresaban al Pacífico el 24 de febrero de 1600. Cinco días después, uno de los buques, el *Hendrick Fredrick*, comandado ahora por Pieter Esaiaz de Lint, con un armamento de 17 cañones y la mitad de su dotación inicial de 60 hombres, desaparecía tragado por la fuerza de un vendaval que lo [138] arrastraba vertiginosamente. No había de sucumbir empero frente a las costas de Chile, sino que, eludiendo la persecución de las naves españolas, lograría arribar a la isla desierta de Coiba en agosto de 1600. Allí se reabastecería de agua, frutas y leñas, para iniciar la gran travesía del Pacífico, en la que iba a perderse irremediamente¹⁶⁸.

El buque insignia *Mauritius*, comandado por Van Noort, fuerte de 70 cañones, y la urca *Concordia*, reducidos ambos a un centenar de tripulantes, eran todo lo que quedaba de la poderosa escuadra holandesa. Las dos naves anclaron en la isla de Santa María, en cuyas cercanías lograron capturar al patache *Buen Jesús* o *Los Picos*, que había sido estacionado allí como «aviso» por la escuadra española de Gabriel de Castilla. En el barquito no halló nada, pero un negro esclavo, después de ser sometido a tormento, confeso que el capitán Francisco de Ibarra había ordenado arrojar al mar cincuenta y dos cajas llenas de oro, pesando dos arrobas cada una; barras de oro de ocho a doce libras, lo cual daba un total de diez mil cuatrocientas libras de oro.

Los dos navíos holandeses y el patache capturado siguieron un itinerario de sur a norte, con desembarcos fugaces, luchas con los indios araucanos, hasta caer sorpresivamente sobre el resto de la escuadra de Gabriel de Castilla, que se encontraba anclada en la rada de Valparaíso, sin

¹⁶⁸Engel Sluiter: *The Dutch on the Pacific Coast of America*, Ms., pp. 154-157.

soldados que la defendiesen, pues había desembarcado toda su infantería en Concepción. El Tabernero hizo quemar el galeón *San Jerónimo*, la *Nuestra Señora del Carmen* y otra embarcación de un particular, acuchillando a los escasos españoles que se encontraban a bordo de las naves. Pero la pérdida fue aún mayor, pues tardíamente se impuso que los españoles habían arrojado al fondo profundo del mar un tesoro aún mayor que el transportado por el *Buen Jesús*: barras de plata y de oro por tres millones, seiscientos mil pesos de harina, azúcar y miel, y otras mercaderías valiosas¹⁶⁹.

Como había sabido los aprestos navales del Virrey del Perú, modificó su ruta después de haber remontado la costa hasta Huasco, donde echó a tierra al capitán Ibarra, pero guardó consigo al piloto Juan de Sandoval y a dos negros. Desistió de remontar la costa hasta California, como había sido su plan inicial y tiró rectamente hacia las Molucas. Su crueldad no conocía límites, como lo demuestra la manera en que justifica su orden de arrojar al mar a Sandoval: «El 30 de junio, el general y su Consejo de Guerra sentenciaron al piloto español a ser arrojado al mar porque, comiendo [139] en la cámara y siendo muy bien tratado, se atrevió a decir en presencia de alguno de la tripulación que le habían dado veneno porque se sentía doliente. Tuvo además la imprudencia de sostener semejante impostura delante de los oficiales, y no sólo había pensado escaparse, sino que aconsejaba a los negros y a los muchachos que lo hicieran.» Uno de los negros escapó en una canoa y la crónica dice que «persuadido el general de la ingratitud de estas gentes, mandó se le saltaran los sesos al otro negro».

En Manila, en la rada de Cavite, se trabó el combate entre los navíos holandeses y dos barcos españoles que le salieron al encuentro. Uno de ellos rindió a la *Concordia* e hizo veinticinco prisioneros que después fueron ahorcados. El patache español *San Antonio* abordó al *Mauritius*, pero se incendió, consiguiendo desembarazarse el corsario holandés. Cuando se hundió el *San Antonio* y sus naufragos pedían socorro, eran abatidos por los holandeses. Narra Van Noort: «cuando descubrían la cabeza, les pegaban los holandeses y hundían cuantos podían». Los luctuosos sucesos ocurrieron el 14 de diciembre de 1600, pero todavía le quedaba al Tabernero un largo trecho por recorrer. Derrochando temeridad, astucia y crueldad, saqueando juncos chinos o japoneses, pasando junto a las Islas de Borneo, cruzando el Índico y doblando el cabo de Buena Esperanza, logró Olivier van Noort entrar a Rotterdam el 26 de agosto de 1601, con sólo ocho hombres de tripulación. Se había cumplido la sexta vuelta alrededor del mundo.

EL SECRETO DE LOS FLAMENCOS

Volvamos ahora al tema de lo ocurrido a los corsarios apresados en Chile por el capitán Jerónimo de Molina. Su suerte no fue siempre la misma. Dirck Gherritsz Pomp, alias China, uno de los grandes navegantes holandeses de su tiempo, sufrió una prolongada prisión en Lima, antes que se le permitiese regresar a su patria. De la correspondencia que Gherritsz sostuvo con Oliverio van Noort se desprende que los españoles habían prometido comprarle el *Ciervo Volante* en doce mil ducados y dejarle volver, con su gente, por el camino del Río de la Plata. La promesa no se cumplió o demoró en cumplirse. El contramaestre, el condestable y el carpintero se quedaron en América y retornaron a Holanda en circunstancias diferentes. Un cierto número de marinos holandeses se estableció definitivamente en Chile, Tucumán y Perú, y el Gobernador Alonso de Rivera fue acusado por emplearlos en su servicio. A pesar del latente temor a la infiltración extranjera y de reales órdenes excluyentes de los nacionales de otros reinos, no fueron

¹⁶⁹La versión de Olivier van Noort sobre el botín perdido difiere un tanto de la contenida en la declaración de Laurens Claesz, que se encuentra en el Archivo Real de La Haya y ha sido reproducida por Ijzerman, en su obra citada, pp. 159-161. Afirma Claesz que: «En el patache de Don Gabriel de Castilla llamado Los Picos se encontraba un millón y medio en oro. En el gran galeón *San Jerónimo* se encontraban barras de plata por un valor de tres millones...».

maltratados por las autoridades coloniales que apreciaban la utilidad de sus conocimientos y oficios¹⁷⁰. [140]

La derrota del *Ciervo Volante*, a partir del momento en que fue perdido de vista por el resto de la escuadrilla, sólo podemos conocerla por las declaraciones de Gherritsz y de sus hombres, formuladas ante la Audiencia de Santiago y, posteriormente, ante las autoridades del puerto del Callao. Rendidos en Valparaíso, fueron retenidos algunos como prisioneros en Chile, mientras que otros fueron despachados por el Corregidor de Valparaíso, con su navío y bajo la custodia del capitán Antonio de Ulloa, a la capital del virreinato para ser interrogados. A su vez, el capitán Gherritsz había hecho una relación de esta etapa de su viaje, en una deposición efectuada en Santiago, que es de gran interés:

«... estando fuera de él [del estrecho] en esta Mar del Sur, les dio una gran tormenta de vientos oestes por la proa, donde el navío, que traía a su cargo este declarante se le quebró el bauprés y el mastelero de proa y con la dicha tormenta se desapareció la capitana, y quedaron las otras cuatro naos juntas, y se tuvieron aquella noche con luminaria para ayudarle a reparar su nao hasta otro día, y entonces, habiendo abonanzado algo las tormentas le enviaron carpinteros, y estando aderezando la nao les dio otra vez la tormenta, y los esparció, y este declarante se quedó solo con su navío, y nunca más pudo ver los otros y tres veces le retiró la tormenta a altura de cincuenta y siete grados, *sin ver ninguna tierra a la parte sur del Estrecho ni en la costa que corre para norte* hasta veinte leguas antes del puerto de esta ciudad de Santiago...»¹⁷¹. [141]

El testimonio de Gherritsz, hecho en español o en portugués, pues había vivido algunos años en Goa, aparece confirmado por las declaraciones prestadas por algunos de los prisioneros holandeses y efectuadas ante un intérprete y un escribano en el Callao¹⁷². Salvo la latitud, en que

¹⁷⁰Según Rafael Antúnez y Acevedo (*Memoria Histórica sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias de las Indias Occidentales*, [140] Parte V. Art. 1, p. 968. Madrid, 1797), las primeras restricciones a los extranjeros aparecen en las instrucciones dadas el 17 de septiembre de 1501 a Nicolás de Obando, designado Gobernador de Tierra Firme. Sobre el tema vide Clarence H. Haring: *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, México, 1939. Capítulo V: «La emigración y el intruso extranjero». El estudio de Tulia Piñero: «La infiltración de los flamencos en el sur a principios del siglo XVII», *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. Buenos Aires, 1974, Tomo I, pp. 263-271, contiene interesante correspondencia del gobernador Alonso de Rivera acerca de la llegada de los flamencos, su conocimiento del estrecho de Magallanes y las providencias adoptadas para que no puedan salir de América. No obstante, Gherritsz y J. Dirck fueron canjeados por prisioneros españoles: Claesz escapó desde Cartagena; y el carpintero A. Dirck (Adrián Diego o Rodríguez) se fugó a Holanda, regresó clandestinamente a Lima y fue acusado de pasar información al almirante L'Hermite, cuando éste sitió el Callao.

¹⁷¹*Declaración que dio en Santiago de Chile a 10 de febrero de 1600, de la navegación que hicieron desde su salida de Rotterdam hasta las islas de Cabo-Verde, donde murió el jeneral y de allí hasta desembocar el estrecho*, cte. Copia en Archivo de Indias, legajo 9. Buen gobierno de Indias. También en el Archivo Nacional de Chile. Citado asimismo por J.W. Ijzerman, *Dirck Gherritsz Pomp*, etc. pp. 111-123. El declarante (Rodrigo Girardo) afirma ser capitán del *Ciervo Volante* (*Ciervo Bermejo*, según el copista) no quedando así duda alguna acerca de su identidad; con lo que queda de manifiesto la exactitud de la información proporcionada por el condestable Dirck, de que fue el medio hermano del mismo nombre el que falleció frente a la bahía de Valparaíso, la noche del 17 al 18 de noviembre de 1599. Dirck Gherritsz Pomp había nacido en Enkhuizen ca. 1544 y falleció en el mar en 1608. Primer holandés que efectuó dos viajes a China y Japón, el segundo de ellos entre 1584 y 1588; y vivió 26 años en India, proporcionando abundante información sobre todos los países del Oriente conocido para el *Itinerario* de Linschoten y el atlas marino *Het Thressor der Zervaert* de Waghenauer. Como sabemos, participó en la expedición de Mahu en 1599, prisionero de los españoles en Lima liberado en 1604. Hizo aún otro viaje a las Indias Occidentales en 1606.

¹⁷²Las declaraciones de los prisioneros flamencos en el Callao, están reproducidas en el Tomo 45 de la Colección de Historiadores de Chile; Tomo 102 del Archivo Morla Vicuña; y Tomo 275 de los manuscritos de Benjamín Vicuña Mackenna, Biblioteca Nacional.

Gherritsz sobrepasa en un grado el cálculo hecho por el condestable y en dos la que estima el contra maestre, las relaciones calzan admirablemente. Dadas las circunstancias angustiosas de la tempestad que dispersó la flota de Cordes y dejó al *Ciervo Volante* entregado a su propia suerte, no hay en las deposiciones diferencias de substancia¹⁷³. Los declarantes muestran una perfecta coincidencia en todo lo concerniente a la organización y finalidades de la expedición, al derrotero seguido por su nave a la salida del estrecho de Magallanes, y a los aspectos más fundamentales de su empresa. Por cierto, difieren en materias que por su propia naturaleza se prestan a diversas interpretaciones¹⁷⁴.

La declaración del capitán, no obstante, contiene una aseveración adicional: que desde el momento de su separación del resto de las naves, no [142] vieron ninguna tierra, ni al sur del estrecho ni al norte, hasta muy poco antes de entrar a Valparaíso. Categóricamente está diciendo que no encontraron tierras desconocidas durante su navegación, que no alcanzó tampoco latitudes antárticas. La afirmación de que no vieron tierras al norte no puede ser interpretada como involucrando un supuesto conocimiento del desconocido cabo de Hornos, pues está referida a la costa chilena. Por otra parte, las declaraciones de los testigos del Callao dejan en claro que los holandeses ignoraban el carácter insular de la Tierra del Fuego.

En efecto, hay que considerar las declaraciones de Dircx y de Claesz en su intencionalidad propia, como informes de inteligencia a los cuales se confiere especial relieve incorporándolos a las instrucciones dispuestas para la gran armada de L'Hermite. Salvo un aspecto anecdótico, como es la identidad de nombres entre el capitán Gherritsz y su medio hermano fallecido, las afirmaciones de Dircx son impecables, detalladas en su narración de las latitudes más australes alcanzadas, de las cuales que les impidieron encontrar la isla Santa María y en todo consistentes con sus declaraciones en el Callao. La declaración de Claesz es bastante más compleja, pues, si se toma integralmente, advertimos que da cuenta de otras navegaciones, se refiere a personalidades coloniales de la época y da cuenta, en forma pormenorizada de características del poder naval, la economía, la construcción de naves, las islas y bahías, las minas y otras factorías, los salarios de los diferentes oficios, a la vez que proporciona una visión geográfica de la costa occidental de América desde el estrecho de Magallanes hasta el istmo de Panamá.

Se encuentran en la relación de Claesz afirmaciones geográficamente incorrectas; otras son dudosas, como las relativas a las Galápagos, que describe como pobladas por una población negroide; pero lo esencial, que es la identificación de los altos funcionarios coloniales como Gabriel de Castilla, el obispo López de Solís y Pedro Ozores de Ulloa, es positiva y enteramente exacto y proporciona una clave más segura acerca de valor probatorio de su información. Puede catalogarse la relación de Claesz con otros informes secretos que los flamencos de América

¹⁷³*Declaración de Jacob Dircx de Pumerlant*. Preservada en el Archivo Real de Holanda, Primera Sección, volumen titulado *Instructiën en Journaalen van Brasiliaansche en Oostindische Rijsen zeedert 21 April 1623 tot 28 augustus 1681 (Instrucciones para la expedición del almirante L'Hermite)*. Citado por Edwin Swift Balch. *Antarctica*. Filadelfia, 1802, p. 48. También por Ijzerman, *Dirck Gherritsz Pomp, etc.*, pp. 91-94. Nótese que Dircx se refiere al buque *Vliegende Hart (Ciervo Volante)* mientras que el contra maestre Claesz menciona el *Blijde Bootschap (Buena Nueva)* sin que quepa duda, no obstante, que se trata de la misma nave.

¹⁷⁴*Declaración de Laurens Claesz de Amberes*. Preservada asimismo en el volumen mencionado, en la Primera Sección del Archivo Real de Holanda. Citado por Balch, *Antarctica.*, pp. 40-51. También por Ijzerman. *Dirck Gherritsz Pomp, etc.*, pp. 159-161. Mientras el gran historiador de los descubrimientos, Sophus Ruge, en su artículo citado de la revista geográfica de Bremen (1895) aún aceptaba como plausible el presunto descubrimiento de Gherritsz. el notable ensayo del Profesor Wichman (*Ein Beitrag, etc.*, 1899) inició la demolición de la leyenda, dando a conocer los documentos del Archivo Real de La Haya. Pocos años después, Balch (1902) difundiría este hallazgo en la literatura anglosajona. Por su interés intrínseco, se ha reproducido como apéndice I la declaración de Claesz, con una nota crítica.

hicieron llegar a sus correligionarios de los Países Bajos y su experiencia en la Armada del Mar del Sur hispana fue tan útil para la planificación del viaje del almirante L'Hermite como los mensajes que, desde Lima, le hizo llegar a la escuadra holandesa atacante en 1624 un compañero de Claesz y de Dircx, el carpintero Adrián Diego (Adrián Rodríguez, según otros)¹⁷⁵. [143]

Por el momento, consideremos que uno de los secretos de los flamencos infiltrados en América fue la navegación de la Armada del Mar del Sur, bajo el mando de Gabriel de Castilla, «hasta los 64 grados donde tuvieron mucha nieve...».

LA RESPUESTA ESPAÑOLA

La información ordenada por el Virrey Velasco, una vez que los prisioneros holandeses llegaron al Callao no fue el único antecedente que tuvieron las autoridades españolas acerca de la incursión de Cordes y de Van Noort. El 23 de diciembre de 1599 llegó al Callao un barco despachado por el gobernador de Chile, que había salido de Concepción el 26 de noviembre, con el capitán Antonio Recio de Soto, quien relató la llegada a la isla Santa María de dos naves corsarias (el *Amor* y la *Esperanza* de la flota de Cordes), añadiendo que había inspeccionado a los navíos, a los cuales halló bien artillados y preparados, pero escasos de tripulación. Por sus conversaciones con los holandeses, supo Recio de Soto de los mortíferos choques contra los araucanos y de la existencia de una segunda flota holandesa, la de Oliverio El Tabernero.

Después de este aviso y de la deposición de los flamencos, el Virrey convocó un «acuerdo» con «todas las personas más pláticas y de experiencia de las cosas de la mar y de guerra». En el acuerdo de la Junta de Capitanes se decidió enviar dos galeones -la almiranta de la flota y una nave particular que se había aprestado para que sirviese a la Armada- y un patache. Las tres naves, el galeón *San Jerónimo*, la *Nuestra Señora del Carmen* y el *Buen Jesús* (patache conocido también por su apodo *Los Picos*) zarparon el 1 de enero de 1600 al mando del general Gabriel de Castilla y llevando como almirante a don Fernando de Córdoba, con 300 hombres bien pertrechados. Don Gabriel y el almirante Hernando Lamero viajaban en el galeón, don Fernando comandaba la *Nuestra Señora del Carmen* y Francisco de Ibarra a cargo del patache. Sus instrucciones eran navegar la costa de Chile en dirección al estrecho, afrontar a los flamencos si se consideraban superiores, o bien permanecer vigilantes en aquellas aguas hasta marzo, época en que deberían regresar recogiendo en Arica la plata para el Callao. [144]

El resto de la Armada se dirigió, pocos días después, hacia el cabo de San Gallán, situado a 40 leguas a barlovento del Callao, cerca de Pisco, para permanecer apostada allí; debía cerrar el paso a los corsarios si éstos tomaban la costa o se recibía alguna noticia acerca de sus movimientos. Al mando de esta flota iba el general Juan de Velasco y como almirante Pedro Ozores de Ulloa. Acompañaban a Velasco en la nave capitana Miguel Ángel Felipón y el maestre de campo Alonso García Ramón. Componían esta formación cuatro galeones, el *San Pedro* y *San Pablo*, el *San Andrés*, el *San Juan de los Reyes* y la *Nuestra Señora de la Visitación* (la antigua

¹⁷⁵ Además del informe de Claesz, pueden citarse como piezas notables de inteligencia, la obra de Jean Laet: *L'Histoire du Nouveau Monde, ou Description des Indes Occidentales*, Leiden, 1640; la *Descripción General del Perú* (edición contemporánea de Boleslao Lewin, 1958) sobre la cual puede leerse a Guillermo Lohmann Villena. «Una incógnita despejada: la identidad del judío portugués autor de la *Descripción General del Perú*», *Revista de Indias*, Madrid, enero-diciembre, 1970, núms. 153-154, pp. 315-387; y las relaciones, planos, mapas y dibujos de [143] Valdivia hechos por Elias Herckman, quien sucedió a Hendrik Brouwer en el mando de una de las expediciones holandesas. Entre los espías holandeses de este período, se menciona a un agente desembarcado por Van Noort en Arica, que ejerció su labor disfrazado de tabernero; y al carpintero del *Ciervo Volante*, Adrián Die o Adrián Rodríguez (Adriaen Dircx) que convirtiose a la religión católica, pero fue acusado de pasar información a L'Hermite en 1624 y procesado por la Inquisición. José Toribio Medina: *Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Chile*, Santiago, 1890.2 V, Tomo II, cap. 2. Los militares en la Inquisición. La documentación se encuentra en el Archivo Nacional de España, Inquisición, vol. 1.647.

Dainty de Hawkins), y una lancha con sus tripulaciones y un complemento de guerra de 600 hombres.

Mientras se producían estas dos salidas, se preparó para la defensa del Callao otro galeón de gran tonelaje, el *San Francisco*, al igual que una galera allí existente. Se alistó gente de guerra de las ocho compañías de infantería, para reforzar el presidio a cargo del almirante Francisco Alderete Maldonado; se convocó a las compañías de caballería y se designó general, a cargo de la defensa del Callao, a Juan de Avendaño.

Don Gabriel navegó en dirección sur, piloteada su escuadra don Hernando Lamero Gallego de Andrada, probablemente el navegante más experimentado de toda la costa del Pacífico. Las primeras noticias le hicieron comprender que, más que las depredaciones holandesas, era necesario combatir la sublevación araucana que había adquirido proporciones aterradoras. Desembarcó 22 soldados en Concepción y prosiguió con sus tripulaciones reducidas a la dotación indispensable para operar las naves. En la isla Santa María dejó estacionado al patache, a fin que vigilase el paso o arribo de los corsarios. Tuvo noticia de la caída y saqueo de Valdivia; exploró la costa patagónica hacia el estrecho y no encontró rastro alguno de los piratas.

Volvió a remontar la costa, pasó junto al fiel Ibarra, que permanecía vigilante con el patache y ancló sus naos en Valparaíso. Ya sabemos que Oliverio van Noort iba a capturar el patache y hundir después las otras naves que se mecían desprevenidas en la rada de Valparaíso. La primera flota había sido totalmente destruida y el Virrey se propuso, luego de conocer los pormenores del desastre, la persecución del pirata hasta las costas de la Nueva España. Encomendó al general Juan de Velasco que, después de dejar los caudales en Panamá, continuase la Armada su búsqueda del enemigo hasta Acapulco. Desde allí remontó la Armada, sin éxito, hasta la costa de California. Los buques españoles habían cernido toda la ruta desde el estrecho de Magallanes hasta la península de California, sin lograr su objetivo¹⁷⁶. [145]

Al no encontrar a los flamencos, Velasco ordenó el regreso. Cuando la escuadra navegaba entre el puerto de la Natividad y Colima, les cogió un temporal que los derrotó y separó a las naves, perdiéndose para siempre la capitana. Desde Acapulco, la Armada volvió a explorar las costas septentrionales, sin encontrar ni a su comandante, ni a los piratas holandeses que jamás habían llegado a esos parajes. La flota volvió disminuida y frustrada en su afán, pero transportando un contrabando de mercaderías de China para el comercio de Lima, en febrero de 1601¹⁷⁷.

Persiguiendo al huidizo *Hendrick Fredrick* y otros buques fantasmas, que tal vez nunca existieron, los españoles efectuaron continuos desplazamientos en los sucesivos. El puerto de Arica había sido visitado por el buque de Pieter Esaias de Lint, que también se apoderó de un navío, que saqueó y luego abandonó a la altura del cabo de San Francisco. El Virrey envió al almirante Lamero hacia Paita, con tres navíos y una lancha, con el fin de recorrer aquella zona costera y vigilarla ante el eventual regreso de las naves de Panamá. Simultáneamente, partió del Callao el general Gabriel de Castilla con un galeón y tres navíos de particulares, que se habían

¹⁷⁶En el Archivo General de Indias, Sevilla, Patronato, 268 N.º 2, N.º 3, se encuentran la carta del capitán Jerónimo de Molina remitiendo los prisioneros flamencos al Virrey; las declaraciones prestadas por dichos prisioneros; y las providencias adoptadas por el Virrey Velasco, según carta (incompleta) dirigida por dicho alto funcionario al Rey con fecha 8 de mayo de 1600. Esta comunicación ha [145] sido publicada por Roberto Levillier: *Gobernantes del Perú. Cartas y Papeles. Siglo XVI. Tomo XIV (El Virrey Luis de Velasco, 1596-1600)*, Madrid, 1926, pp. 274-284. Fuentes Secundarias de interés son: Crescente Errázuriz: *Seis Años de Historia de Chile*, Santiago, 1908. Francisco Antonio Encina. *Historia de Chile*. Tomo 3, tercera parte, cap. I. Guillermo Lohmann Villena: *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*, Lima, 1972-75. Pablo E. Pérez Mallaína v Bibiano Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

¹⁷⁷El Virrey Velasco al Rey, 20 de febrero de 1601. Archivo General de Indias, Sevilla, Lima, Tomo 34.

armado para la emergencia, dirigiéndose al sur y regresando poco después sin ninguna novedad¹⁷⁸.

El Virrey Velasco había sufrido el durísimo revés de ver aniquilada su fuerza naval que mandaba Gabriel de Castilla y, más aún, la pérdida de su sobrino en aguas mexicanas. Adoptó dos medidas importantes para precaver futuros ataques, que revisten cierta importancia para nuestro estudio. La primera fue determinar que, desde los meses de noviembre a marzo, se mantendría Gabriel de Castilla en la costa chilena con dos galeones, pudiendo estas naves unirse al resto de la Armada después para transportar el tesoro a Panamá. La segunda, fue ordenar la construcción de nuevos galeones para restituir la escuadra a su nivel de combate y poder efectuar el patrullaje del Mar del Sur en condiciones apropiadas¹⁷⁹. [146]

La Armada del Sur se renovó con un gran galeón, el *Jesús María*, de 600 toneladas y 30 cañones, y con una reparación tan completa del viejo buque de Hawkins, el *Nuestra Señora de la Visitación*, que casi se hizo de nuevo. Con estas dos naves y el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes*, de 400 toneladas, que debió comprarse a un particular, condujo Gabriel de Castilla el tesoro a Panamá en junio de 1602. A finales de ese año, cumpliendo la orden del Virrey, se dirigía a la costa de Chile, para estacionarse en Valparaíso. De allí emprendería, en marzo de 1603, el primer viaje de exploración antártica del cual tenemos prueba documental: la declaración de Laurens Claesz y la información dada por el Virrey a S.M. el Rey, indicando que la escuadrilla de Gabriel de Castilla patrullaría la costa chilena todos los años, desde noviembre a marzo...¹⁸⁰. [147]

¹⁷⁸El buque que Hernando Lamero y Gabriel de Castilla perseguían era el *Hendrick Fredrick* de la flota de Van Noort. Lamero tuvo noticias del corsario al recalar en Manta y salió en su búsqueda sin lograr darle alcance, regresando después a la bahía de San Mateo. Gabriel de Castilla navegó por la costa chilena hasta la isla Santa María, sin encontrar rastro alguno de los holandeses. Vide Ricardo Cappa: *Estudio crítico acerca de la dominación española en América*, Madrid, 1889-97, Tomo X, pp. 138-168.

¹⁷⁹Para entender la lógica de los desplazamientos navales españoles hay que [146] aceptar, como lo señalan P.E. Pérez Mallaína y B. Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*, pp. 255-256, que constantemente «se habían supeditado todos los intereses a salir con la planta a Tierra Firme, y con el fin de preparar los navíos para ello en la época determinada, se produce el regreso sin haber dado con los navíos extranjeros... Era muy difícil, por no decir imposible, guardar todo aquel inmenso mar con tan escaso número de embarcaciones, y sólo en determinados momentos se atendía a expediciones hacia las aguas del sur, ante noticias de nuevos corsarios por el estrecho». En tal forma, cuando se encarga a Gabriel de Castilla el patrullaje de la costa chilena, lo que hará a partir de 1601 durante varios años seguidos, se conjuga con la obligación de continuar transportando los caudales a Tierra Firme, lo que el general no pudo efectuar en 1601 por estar enfermo, pero sí lo hizo en 1602 y años posteriores.

¹⁸⁰Conviene introducir algunas precisiones acerca de la identidad de las naves presuntamente involucradas en las navegaciones a la Antártida. La primera cuestión concierne al destino dado al patache de Gherritsz, el *Ciervo Volante* o *Buena Nueva*, que algunos autores equivocadamente traspasan al mando de Gabriel de Castilla. Como hemos visto, la nave fue despachada desde Chile al Perú bajo la custodia del capitán Ulloa; se la incorporó a la flota de Juan de Velasco, llegando hasta las costas mexicanas, pero en años posteriores desaparece de las listas de la Armada, presumiblemente dado de baja porque «no servía para navegar a la bolina» en la costa sudamericana. La nave capitana de Gabriel de Castilla, en su navegación de 1600, había sido el galeón *San Jerónimo*, de tres cubiertas, 250 toneladas y 24 cañones, construido en los astilleros de Guayaquil para reemplazar a la nave del mismo nombre que fue con Gallego al estrecho y con Mendaña a la Oceanía. Este segundo *San Jerónimo* fue echado a pique por Oliverio van Noort en su ataque sorpresivo a Valparaíso. No pudo entonces, como equivocadamente sostuve en una publicación anterior («Chile y el descubrimiento de la Antártica». *Revista Diplomacia*, julio-agosto 1974, pp. 7-10), ser esa la nave que consumó la primera navegación antártica de la historia. Posteriormente, Gabriel de Castilla debió recurrir al requisamiento de tres mercantes para volver a la costa chilena a fines de 1600. Solo en 1602 estuvo pronto el nuevo buque insignia de la Armada, galeón *Jesús María I* (para distinguirlo de un gran navío de 1.200 toneladas construido a mediados del siglo XVIII). El *Jesús María I* desplazaba 600 toneladas y estaba artillado con 30 cañones. Bajo el mando de Gabriel de Castilla fue a la Antártida en 1603, participó en la batalla de Cañete contra

UNA TIERRA ALTA COMO NORUEGA

En 1622 se publicó en Amsterdam, en las prensas de Michael Colijn, una versión latina de la *Historia de las Indias Occidentales* de Antonio de Herrera, realizada por Casparus Barlaeus, bajo el título *Novis Orbis sive Descriptio Indiae Occidentalis*. En el siguiente párrafo de un apéndice añadido por Barlaeus bajo el título «De Navigatione instituta per Fretum Magellanicum à Iacobo Mahu et Simone de Cordes, Rotterdamo solventibus quinque navium classe Anno 1598» se dio la primera noticia de un descubrimiento antártico, verdadero o apócrifo, pero suficientemente convincente por los detalles que contenía para influir en la historia de la exploración antártica posterior, en tal forma que muchos navegantes iban a perseguir infructuosamente estas desconocidas tierras polares:

«Liburnica quae Theodorum gerardi vehebat, tempestatum vi versus Austrum propulsa fuit ad gradus 64, in qua altitudine posita ad Australem plagam solum montosum et nivibus portum eminens conspexit, qualis Norvvegiae esse solet facies. Versus insulas Solomonis exporrigi videbatur hinc Chilam petijt et ab insula S. Mariae, quo locifocios se reperturum purabat, aberrans, in portum S. Iacobi de Val Parayso se recipit, et cum humanitatis ac benevolentiae officia omnia negarent indigenae itinere longo confectis vestoribus, et commeatus indigna, in hostium manus se dedit. Non dubium...»¹⁸¹.

Como ya sabemos, la única relación auténtica del viaje, que proviene del cirujano Barent-Jansz Potgister no abarca este episodio, producido después de la separación y dispersión de la escuadra de Cordes. En las cartas que William Adams envió a su hogar desde Japón y en las que figuran algunos de los sucesos más importantes de esta navegación, tampoco hay referencia alguna a un descubrimiento antártico. Ahora bien, ni Adams ni Barent podían tener conocimiento de la derrota del *Ciervo Volante*, [148] pero Gherritsz, quien mejor que nadie sabía la verdad de lo acontecido, se abstuvo de hacer declaración alguna a su regreso a Holanda y si realmente escribió, como dice el Tabernero, varias cartas desde su prisión en Lima, tampoco mencionó en ellas ningún descubrimiento antártico¹⁸².

Por tanto, tomando en consideración el testimonio concordante del propio Gherritsz en Santiago, de Laurens Claesz y Jacob Dirx en Lima y en Holanda, forzoso es concluir que el *Ciervo Volante* sólo fue arrastrado hasta los 56 o 57° de latitud sur a la salida del estrecho hacia

Spilberg y sirvió en la Armada por casi tres décadas. En el viaje de 1603, la escuadra de don [147] Gabriel estuvo también compuesta por la *Nuestra Señora de la Visitación*, como almiranta y por la *Nuestra Señora de las Mercedes*, de 400 toneladas. La primera nave mencionada ha sido identificada con la vieja *Dainty* de Hawkins y su reparación, junto con la construcción del *Jesús María* costaron 770.797 reales a la Caja de Lima. Para el estudio detallado de la Armada del Sur, nos remitimos a las obras ya citadas de Pére-Mallaína y Torres Ramírez, De Cappa y al libro clásico de Cesáreo Fernández Duro: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895-1903.

¹⁸¹Extractado del capítulo «De navigatione instituta per Fretum Magellanicum à Iacobo Mahu et Simone de Cordes, Rotterdam solventibus quinque navium classe Anno 1598» de la traducción latina por Casparus Barlaeus de la *Historia* de Herrera, publicada en Amsterdam en 1622 por Michael Colijn. La *Historia* apareció en Madrid en 1601 y fue editada, en traducciones latina, holandesa y francesa en 1622 en Amsterdam. Por tanto, Barlaeus (Van Baerles) es incuestionablemente el autor del mito del descubrimiento de la Antártida por Gherritsz que Théodore de Bry y otros compiladores iban a popularizar.

¹⁸²Como se ha señalado, la adición de Barlaeus a la *Historia de Herrera no está confirmada por las demás fuentes impresas existentes: la relación de Barent-Jansz Potgister, las cartas de William Adams (Samuel Purchas. Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes. Londres, 1625, V. t, p. 130, Vol. v, p. 588 y p. 1391, nota) ni las cartas que Oliverio El Tabernero dice haber recibido de Gherritsz desde su prisión en Lima. Ponemos esta afirmación de Van Noort (Olivier van Noort. *Neu Schiffahrt*, etc. Amsterdam, Cornelis Claesz, 1602) en condicional porque, a pesar de haber desembarcado un espía en Arica, no hay explicación convincente de cómo llegaron las cartas a su poder.*

el Pacífico. Sin embargo, en la adición de Barlaeus a la *Historia* de Herrera hay dos referencias, cuya fuente ignoramos, pero que no pueden ser descartadas sin análisis, pues corresponden a una realidad: la latitud de 64° S. y la descripción de «una tierra alta y montañosa, cubierta de nieve, como el país de Noruega». ¿Quién proporcionaría una información tan precisa?

Sin hacer todavía la conexión con el viaje posterior de la escuadra de Gabriel de Castilla, examinemos estos parámetros en abstracto. En todos los anales de las navegaciones australes, no hay una sola mención de un descenso tan profundo, hasta los 64 grados, hasta la gran circunnavegación de Cook a fines del siglo XVIII. De tal manera y por la circunstancia de haberse prestado las declaraciones de Laurens Glaesz y de Jacob Dirckx, no simultáneamente, pero con breve intervalo entre una y otra; y por haber sido reunidas en un expediente único que serviría para preparar las instrucciones para el viaje del almirante L’Hermite, en una época coetánea con la edición de la obra de Herrera por Barlaeus, es muy probable que se hayan confundido ambos relatos. En todo caso, Claesz es el único navegante que conocemos que haya declarado haber alcanzado los 64 grados de latitud Sur¹⁸³. [149]

Veamos el otro componente. La tierra nevada, alta y montañosa. Si se trata de los hombres del *Ciervo Volante*, ellos habrían podido divisar en el propio estrecho de Magallanes «unas sierras altas de nieve», según el tenor de la declaración de Gherritsz ante el capitán Jerónimo de Molina. Curiosamente, esta descripción no se reitera en los testimonios de los declarantes del Callao, aún al referirse al estrecho, acerca de cuya naturaleza y configuración son interrogados en interesante careo. Por otra parte, Barlaeus no ha tenido, obviamente, conocimiento de la declaración de Gherritsz, pues conociéndola no le habría atribuido la imaginaria gloria de descubridor antártico.

Es tan acentuada la semejanza de la descripción de Barlaeus con el paisaje antártico que el escritor norteamericano Balch ha opinado que «aun cuando no podamos estar jamás seguros del nombre del descubridor, no obstante, parece que debería darse por cierto que alguien avistó algunas de las islas antárticas occidentales antes del año 1622». Dumont d’Urville y la mayor parte de los historiadores antárticos han estimado que se trata de las Shetland del Sur. Tomando en cuenta las características de la tierra descrita y su avanzada latitud, Luis Risopatrón y el historiador noruego Bjarne Aagard han supuesto que pudo tratarse del actual archipiélago Palmer, mientras que Hugh Robert Mill opinó que no debía descartarse la posibilidad de un avistamiento de la Península Antártica¹⁸⁴.

Las opiniones se han dividido entonces acerca de la verdad de lo ocurrido. Siguiendo a Balch,

¹⁸³Una tabla de latitudes alcanzadas por diversos navegantes en los mares australes arrojaría las siguientes marcas:

John Davis	<i>Desire</i>	1593	62°
Hendrick Brouwer	<i>Amsterdam</i>	1643	61° 59'
Bartholomy Sharpe	<i>Trinity</i>	1682	58°
Ambrose Cowley		1688	62° 41'
George Shelvocke	<i>Speedwell</i>	1719	61° 30'
Fco. de Aróstegui	<i>Liebre</i>	1762	61°
Jacob Roggeveen	<i>Ticohover</i>	1772	62°
Pedro Colarte	<i>S. Pedro Alcántara</i>	1774	61° [149]

Sólo James Cook sobrepasó, recién en 1773, los 64 grados alcanzados por el galeón de Gabriel de Castilla en 1603, llegando ese año a los 71° 10' de latitud Sur.

¹⁸⁴Balch, *Antarctica*, 1902, p. 51, destaca la semejanza de los archipiélagos cercanos a la Península Antártica con los de la costa noruega, tales como las islas Lofoten, en la primavera, antes que se derrita la nieve... observación compartida por el gran historiador noruego de la Antártida, Bjarne Aagard: «Who Discovered Antarctica?», *Sixth Pacific Science Congress*. University of California in Berkeley, Stanford University, and in San Francisco, 24 VII-12 VIII 1939, pp. 675-707.

Hunter Christie y Pinochet de la Barra han sugerido que no fue Gherritsz sino Claesz quien navegó en las vecindades del círculo polar, no en una expedición holandesa, sino bajo el mando de un español «partido de la costa de Chile». Este replanteamiento riguroso del problema no suscita dificultades. Pero, la pregunta siguiente es: ¿descubrió la Antártida la flotilla de Gabriel de Castilla?¹⁸⁵. [150]

La verdad estricta es que Claesz no menciona tierra alguna en su deposición y que la documentación española no contiene más elementos de juicio sobre el viaje mismo de 1603, que la información de habersele encomendado la vigilancia de los mares de Chile hasta el estrecho a partir de 1601 y haber efectuado viajes hacia las latitudes australes por dos veces en 1600 y una en 1603. Si esta última es el viaje descubridor, no existiendo razón valedera para dudarle y coincidiendo tanto la cronología como la intencionalidad de esta navegación con las instrucciones emanadas del Virrey, queda entonces consagrada la exploración antártica descrita por Laurens Claesz. Por su propia experiencia, cuando el *Buena Nueva* fue desplazado hacia el sur del estrecho de Magallanes, Claesz ha podido determinar con bastante exactitud los 64° S. alcanzados por la expedición. Ahora bien, es justamente esta concordancia de los datos conocidos la que genera la impresión de que en el viaje de 1603 no se descubrieron tierras en la Antártida.

Debemos ser prudentes, no obstante, aún para aventurar una conclusión negativa. Es conveniente tener presente que en este reconocimiento de 1603, practicado en el Océano Austral, la Armada del Mar del Sur está primordialmente interesada en conocer la posibilidad de irrupción y eventual asentamiento territorial del enemigo potencial. Si no se descubrían tierras, o si se avistaban islas desiertas, no aptas para ser utilizadas por el adversario, la misión quedaba igualmente cumplida. Al comenzar el siglo XVII ha desaparecido la obsesión de los primeros gobernadores de Chile por la conquista de la Tierra Austral.

Ocasionalmente las consideraciones estratégicas actuaban como catalítico de un impulso descubridor, que los requerimientos de la guerra de Arauco iban a anular reiteradamente. Al desembarcar don García Hurtado de Mendoza, designado Virrey del Perú, en nombre de Dios, resolvió organizar una fuerza expedicionaria, que transportaría por mar a los refuerzos mandados por sus capitanes Pedro Páez de Castillejo y Diego de Peñalosa Briceño. Zarparon entonces Gabriel de Castilla y Hernando Lamero en 1589, abordo del *San Francisco*, con la misión de trasladar las tropas y de efectuar simultáneamente un amplio reconocimiento de la costa meridional del Reino de Chile¹⁸⁶.

No sabemos si Lamero, que volvería a acompañar a don Gabriel a [151] Chile en 1591 y en 1600, también fue de la partida en la expedición de 1603. Pero, la avanzada latitud alcanzada

¹⁸⁵Siguen cautamente a Balch (1902): Hugh Robert Mill: *The siege of the South Pole. The Story of Antarctic Exploration*, Londres, 1905. E. Wm. Hunter Christie. *The Antarctic Problem. An historical and political study*. Londres, 1951; mientras que Aagard Bjarne, en la monografía citada, expresa sus reservas sin descartar totalmente la posibilidad de un descubrimiento español. Se inclinan a considerar descubridor a Gabriel de Castilla: Vladimir Lébedev. *Antárktika*, Moscú, 1957 (versión castellana, ed. Cartago, Buenos Aires, 1965). Ernesto Fitte: *El Descubrimiento de la Antártida*, Buenos Aires, 1962. Oscar Pinochet de la Barra: *La Antártica Chilena*, 4.ª ed. Santiago, 1976. Estudios especiales sobre el tema, Jorge Berguño: *Estudio histórico del descubrimiento de la Antártida Sudamericana*, [150] 1957 MS. José Miguel Barros Franco: «El Descubrimiento de la Antártida», *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1971. N.º 686, pp. 1-90. Una curiosa evolución se observa en Ernesto Fitte, quien se pronuncia por Gabriel de Castilla, documentadamente, en su obra de 1962 y revierte a Dirck Gherritsz 12 años más tarde: *Crónicas del Atlántico Sur*, Buenos Aires, 1974, p. 432.

¹⁸⁶El envío del refuerzo de 1589 ha sido estudiado por Francisco Antonio Encina: *Historia de Chile*, Tomo III. Capítulo XX (Gobierno de Alonso de Sotomayor). La participación de Gabriel de Castilla ha sido documentada por Luis de Roa Urzúa: *El Reyno de Chile, 1535-1810. Estudio Histórico, Genealógico y Biográfico*, Valladolid, 145. (Artículo sobre don García Hurtado de Mendoza).

bien puede asociarse con la experiencia del único piloto de la costa occidental americana, que compartía con Drake el secreto de la insularidad de la Tierra del Fuego. Lo que Lamero no había podido realizar por las aprehensiones del timorato almirante Villalobos, estos es, avanzar hacia el ignoto mar que se abría al sur del Cabo de Hornos, tal vez pudo hacerlo bajo el mando de Gabriel de Castilla. Ignoramos si así ocurrió y desconocemos también la derrota de estas naves, pero sí sabemos que Martín Oñez de Loyola, Gobernador de Chile, antes de morir trágicamente en Curalava, había dejado instrucciones para un completo reconocimiento marítimo de Chile por don Gabriel¹⁸⁷.

Hay numerosos indicios en la cartografía de las regiones australes de un presunto descubrimiento antártico español, que podrían o no vincularse a Gabriel de Castilla, particularmente por su asociación con Hernando Lamero y Gallego de Andrade. El más revelador de esos mapas es, sin duda, el del padre Coronelli, dibujado en Venecia en 1696 y dedicado a Pietro Foscarini. En esta carta de gran nitidez, la isla Diego Ramírez está mejor situada que en otras; pero a su costado izquierdo y en el margen inferior, el cartógrafo ha escrito que Hernando Gallego, quien navegó estos mares en 1576 y 1578, por orden de S.M. el Rey de España, refiere que hacia el sur se dejan ver «Islas continuas y dispersas», pero que nadie se ha dado el trabajo de abordarlas. Por muchas razones de tiempo y lugar, es preciso concluir que la referencia a islas situadas muy al sur de Diego Ramírez, proviene de Hernando Lamero y no de Hernán Gallego «El Viejo»¹⁸⁸.

La descripción del cartógrafo se asemeja extraordinariamente a la que proporciona sesenta y cinco años después el Gobernador de Chile, Manuel de Amat y Junyent, en la autorizada *Historia Geográfica e Hidrográfica del Reino de Chile*. Después de enumerar hasta las más australes islas conocidas en el grado 57 de latitud Sur, escribe el cronista: «Y aunque más al sur se dejan ver muchas alturas, pero son despobladas y yermas, [152] por lo que se les da el nombre de islas desiertas y ninguno se ha embarazado en tomarles sus alturas». ¿Serán acaso estas *islas desiertas* del Reino de Chile, situadas al sur del archipiélago Diego Ramírez, las Shetland del Sur o las islas del archipiélago Palmer?¹⁸⁹

La respuesta no es fácil, pues no existen relaciones conocidas de «viajeros» que hayan denunciado la existencia de tales islarios; ni podemos tampoco inferir que haya sido Claesz quien haya señalado a Barlaeus haber divisado una tierra alta, nevada y montañosa, como la costa de Noruega. Como los navegantes españoles tenían instrucciones permanentes de denunciar descubrimientos de tierras, islas o peligros para la navegación, se ha concluido que

¹⁸⁷Carlos Morla Vicuña: *Estudio Histórico sobre el Descubrimiento y Conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, Leipzig, 1903. Apéndice. Primera Memoria dirigida por el Secretario de la Legación de Chile en Francia al Ministerio de Relaciones Exteriores en 1873. Pruebas de Jurisdicción Marítima, p. 199.

¹⁸⁸La cuestión de si Hernando Lamero pudo acompañar a Juan Fernández en su expedición a la Oceanía y si en algún momento navegaron juntos por las costas de la Patagonia Oriental, o si estas referencias que coinciden con las leyendas en mapas antiguos («aquí se perdió Hernán Gallego») más parecen referirse a Gallego «El Viejo», es muy intrincada y tangencial para el tema que nos ocupa, pues pertenece al ciclo de las navegaciones oceánicas. Martín Fernández de Navarrete: *Colección de los Viajes y Descubrimientos*, etc., Tomo IV, 1837, pp. XIII y 220; así como J.G. Kohl: *Geschichte der Entdeckungsreisen und Schiff-fahrten zur Magellan's-Strasse... mit acht Karten*, Berlín, 1877, pp. 70-71, se refieren a este asunto.

¹⁸⁹Manuel de Amat y Junyent: *Historia geográfica e hidrográfica con derrotero general correlativo al plan del Reyno de Chile (Ayala) que remite a Nuestro Monarca el Señor Don Carlos III que Dios Guarde, Rey de las Españas y de las Indias, su Gobernador y Capitán General Don Manuel de Amat y Junyent*. Se encuentra en el Tomo 66 del Archivo Morla Vicuña. Ha sido reproducida en la Revista Chilena de Historia y Geografía. N.º 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 y 62, 1924-1928. Lamentablemente el plano que debió acompañar esa relación se ha perdido.

necesariamente debió haber un informe de Gabriel de Castilla, en caso que se hubiesen avistado islas antárticas o subantárticas en 1603.

Tal vez nunca sepamos la verdad. Es un hecho cierto que la instrucción real no se cumplía en muchas oportunidades, como ocurrió en 1579, cuando Hernando Lamero comprobó que la Tierra del Fuego tenía una configuración enteramente diferente a la que los cartógrafos de fines del siglo XVI habían acostumbrado a diseñar. Un descubrimiento que, en la perspectiva de la época, era de mucha mayor trascendencia que el avistamiento de algunas islas desiertas y heladas, como era la presunta insularidad de la Tierra del Fuego, solo fue conocido por el cronista Acosta y pasaron varios años antes que Lamero, atormentado por su hallazgo, se atreviese a escribirle al Rey. Aun entonces, la carta parece haber sido ignorada¹⁹⁰.

Con todo, el pleito Dirck Gherritsz-Gabriel de Castilla tiene una importancia capital para la historia antártica. Simboliza un enfrentamiento de pretendientes a título de descubridores que, por un aciago azar, se [153] repetirá muchas veces en el futuro. Si Gherritsz dejó su huella en la cartografía antártica y sirvió de acicate a la exploración geográfica posterior, Gabriel de Castilla vino a incorporar una dimensión nueva del mundo conocido a los anales de la exploración española. En efecto, la exploración de la Armada del Mar del Sur en 1603 no es sólo el primer descenso hasta una latitud polar, hasta el umbral del Círculo Antártico, sino también el primer viaje de reconocimiento efectuado en ejercicio de una jurisdicción marítima que las armadas del Rey de España hacían efectiva en los confines más apartados de sus dominios^{191 y 192}. [154]

¹⁹⁰Lamero informó al Padre Acosta «que la tierra que está de la otra parte del estrecho, como vamos por el mar del Sur, no corría por el mismo rumbo que hasta el estrecho, sino que hacía vuelta hacia levante, pues de otra suerte no fuera posible dejar de zamborrear en ella con la travesía...» Vide Joseph de Acosta: *Historia Natural y Moral de las Indias en que se tratan las cosas notables del cielo, y elementos metales, plantas y animales dellas: los ritos, y ceremonias, leyes y gobierno, y guerras de las Indias*. (Edición Moderna, México, 1940). Cap. VII-VIII. En carta dirigida al Rey desde Panamá, el 22 de abril de 1583, Lamero explica que el almirante Villalobos le impidió continuar navegando hacia el Atlántico. Copia de este último documento en la Biblioteca Medina, Expediciones al Estrecho, Tomo 252, N.º 7284, p. 15.

¹⁹¹Es interesante la coincidencia de Behrens y de Fanning, en su manera de abordar la cuestión del continente austral. Escribe Carl Friedrich Behrens en 1721 «... puede fácilmente verse que los témpanos no crecen en el mar, como tampoco que un mar tempestuoso y de tanta extensión pueda congelarse, pero en verdad los hielos por la fuerza de la corriente y de los vientos son desprendidos de los golfos y las tierras» (Citado por Edwin Swift Balch, *Antarctica*, p. 72). El capitán Fanning, en 1819, «estaba en posesión de la rectificación hecha por la corbeta española *Atrevida* de la posición de las islas Auroras, del manuscrito del capitán Dirck Gherritsz acerca de su descubrimiento de tierra al sur del Cabo de Hornos en el barco *Buena Nueva*, en el año 1599. El autor había estado anteriormente en la primavera de ese año en Georgia del Sur, cuando se quiebra el hielo invernal, pocos días después del comienzo de una ventisca west-sud-weste; verdaderas formaciones de islas de hielo arribaron desde ese costado y, al pasar hacia el este, fueron arrumbadas contra la costa suboccidental del Georgia del Sur, dando así decisiva prueba de la existencia de grandes tierras en esa dirección». Edmund Fanning, *Voyages Round the World*, etc., New York, 1933, pp. 427-428.

Esta hipotética «Tierra de Gherritsz» no fue identificada como tal por los cartógrafos del siglo XVII y es solo a fines del siglo XVIII, que figura en el mapamundi de Mathieu Albert Lotter, publicado en Augsburg en 1778. Tendrá que transcurrir otro siglo más para que Ludwig Friedrichsen publicase su carta de la Antártida Occidental, en 1895, bautizando como «Archipiélago de Dirck Gherritz» a todo el conjunto de las Shetland del Sur. Otro autores, como S. Ruge en la monografía citada «Das unbekante Südland» (1895), Karl Fricker, *Antarktis* (traducido como *The Antarctic Regions*, Londres, 1900) y Georg Neumayer en su famosa exhortación *Auf zum Südpol, 45 Jahre Wirkung zur Förderung der Erforschung des Südpolar-Region*, 1855-1900. Berlín, 1901, adoptaron también esta denominación. Ningún mapa, monumento, plaza evoca, en cambio, la verdadera hazaña de Gabriel de Castilla.

¹⁹²Respecto de la personalidad de Gabriel de Castilla se han dado contradictorias noticias por José Toribio Medina: *Diccionario Biográfico Colonial de Chile*, Santiago, 1896; y Manuel de Mendiburu: *Diccionario histórico-biográfico del Perú*, Lima, 1896. Afirma Medina que don Gabriel «había servido en México de capitán de artillería,

APÉNDICE I

DECLARACIÓN DE LAURENS CLAESZ DE AMBERES

Laurens Claesz de Amberes, de aproximadamente cuarenta años, contra maestre jefe del barco de la Compañía de Magallanes llamado *Buena Nueva*, salió, junto con otros barcos, la noche de San Juan de 1598 del puerto de Gorea bajo el [155] almirante Mahu y 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; ha navegado en 1604 con el señor Obispo de Quito, don Fray Luis López de Solís, de la orden de los agustinos, y con don Pedro Ozores de Ulloa hacia la islas Cognitas (Galápagos): son al menos tres islas: la primera se llama San Nicolás de Tolentino, la segunda Santa Verónica y la tercera San Antonio de Padua, situadas a la altura meridional de 4 grados, a 400 millas de la costa del Perú, según los cálculos de los españoles, y 300 millas españolas según sus cálculos, se encuentran a corta distancia al este y al oeste; de la primera a la segunda isla hay que navegar

pasando al Perú en 1595, en donde luego el Virrey Velasco, cuñado y deudo suyo, le nombró general del Callao cuando solo tenía poco más de dieciocho años». Mendiburu es algo más afortunado al relatar la secuencia de los servicios militares de Gabriel de Castilla, pero en alguna medida contradice a Medina al fijar como 1602-03 el año en que don Gabriel fue designado teniente de gobernador por el Virrey Velasco. Entre los historiadores chilenos, Crecente Errázuriz fue el primero en destacar la importancia de la contribución de Gabriel [154] de Castilla a la guerra de Arauco (*Seis Años de la Historia de Chile*, Santiago, 1908, p. 198). Francisco Antonio Encina: *Historia de Chile*, Tomo III. Cap. XX, y Fernando Campos Harriet: *Alonso de Ribera, Gobernador de Chile*, Santiago, 1973. p. 54, recogen la versión de la juventud de don Gabriel y lo identifican como sobrino del Virrey Velasco. Con bastante razón ha podido escribir José Miguel Barros en la monografía citada («El Descubrimiento de la Antártica», p. 220, n.) que «resta por investigar la vida de don Gabriel de Castilla en toda aquella parte del siglo XVII en que actuó en América del Sur».

Haciendo un esfuerzo de reconstrucción, indicaremos que Gabriel de Castilla, hijo de don Alonso de Castilla y Cárdenas (se incluye como apéndice una genealogía confeccionada con útiles indicaciones del distinguido historiador y genealogista Juan Mújica) había nacido en Palencia ca. de 1570. Su padre era hermano de doña Ana de Castilla, natural también de Palencia, casada en la iglesia de San Lázaro en 1533 con don Luis de Velasco, después Virrey de Méjico, cuyo hijo ocupó el mismo cargo y también el virreinato de Lima. Por tanto, don Gabriel era sobrino de Luis de Velasco (1511-1654) y primo hermano de Luis de Velasco II (1539-1617). Se presume que haya podido servir en México antes de pasar al Perú, no en 1596, sino en una fecha muy anterior, pues ya sabemos que el Virrey Hurtado de Mendoza le encomendó una misión de pacificación y reconocimiento geográfico de Chile, que cumplió con Hernando Lamero en 1589. En 1591 pasó nuevamente a Chile y en 1596 llevó un contingente de 215 hombres desde el Perú para socorrer el Gobernador Oñez de Loyola. Este último designó a Gabriel de Castilla su Maestre de Campo, condición en la cual don Gabriel batió a los araucanos en Lumaco y Purén, levantando en este último punto el fuerte San Salvador de Coya. Con grandes sacrificios, trajo consigo en noviembre de 1597 un nuevo contingente de 140 soldados, pólvora, artillería y mosquetes, insuficientes a la postre para evitar el desastre de Curalava.

Como sabemos, don Gabriel aportó un nuevo contingente de 224 soldados, que desembarcó en febrero de 1600 en Concepción, para proseguir en dirección al estrecho de Magallanes en busca de los corsarios holandeses. Reanudó esta búsqueda en noviembre de 1600, con resultado igualmente negativo. En 1601 estaba enfermo y no pudo conducir a Tierra Firme los galeones, lo que hizo al año siguiente. Desde una fecha posterior a la desaparición de don Juan de Velasco de Barrio, sobrino del Virrey, en el mar, pasó Gabriel de Castilla a tener la responsabilidad máxima de la Armada del Sur, junto con el encargo especial de patrullar las costas de Chile en la estación estival; cumpliendo esta instrucción efectuó en 1603 un viaje hasta Valparaíso, de allí al estrecho y luego hasta los 64° de latitud Sur. Don Gabriel de Castilla era vecino de la parroquia de San Sebastián en Lima, donde contrajo matrimonio en 1605 con Genoveva de Espinosa y Lugo de Villasante, con la cual tuvo seis vástagos. El Virrey le premió con la encomienda de Huarochirí, por lo cual se le formularon cargos en su juicio de residencia. Se [155] sostiene que don Gabriel fue acusado por la Inquisición, pero no hemos encontrado constancia de ello en la obra cit. de José Toribio Medina (*Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Chile*, 2 v. Santiago, 1890) ni en la bibliografía histórica peruana. Según Medina, don Gabriel habría fallecido antes de 1629, pero creemos que es posible fijar la fecha alrededor de 1620, siendo probable que su hijo menor Jusepe Lázaro, nacido en mayo de ese año, haya sido póstumo.

cuatro horas. En la primera isla hablan el idioma de los peruleros de Lima, en la segunda hablan otro idioma y son de color más negro. En la tercera isla son aún más negros.

La primera isla mide 30 millas de longitud; la segunda 23 o 24 millas y la tercera 40 millas, llenas de bosques. En la primera isla encontraron una madera dura y azul, en la segunda hallaron un poco de oro de 14 quilates. Laurens Claesz calcula que las islas de Juan Fernández se encuentran tan sólo a 40 millas alemanas de la costa. Tienen buenas posibilidades de anclaje; los del Perú sacan de allí mucha madera para la construcción de barcos y casas; se encuentran allí muchas ovejas, cabras, gallinas, pescado en abundancia, agua buena, mástiles buenos aunque pesados, que siendo muy coriáceos pueden ser utilizados sin cordaje; los del Perú en Virginia efectúan allí mucha pesca; y existe allí una especie de cáñamo, llamado cabuya, con el que fabrican el aparejo. En la isla Santa María hay un trigo bonito, se encuentran allí tan sólo seis españoles, cuatro o cinco negros, y 300 indios tributarios, que son hombres de 18 a 60 años.

Desde la llegada de nuestros navegantes al estrecho de Magallanes, los españoles han sido expulsados dos veces de Valdivia, donde continúan dominando los chilenos y donde existe mucho oro.

Los españoles construyen barcos en Guayaquil, en las islas de Puna y Santa Clara, Taboga, Kuker, Islas de los Leones, que son las islas de los peruleros, cerca de Panamá. De Panamá a San Martín y las nuevas minas hay 40 millas.

De Panamá a la capital de Veragua, llamada Nuestra Señora de Guía, hay 80 millas, a una distancia de dos millas del Mar del Sur, en el Río de los Ostiones.

En el año 1607 había allí en la rada 14 barcos. Crecen allí bonitos cedros, Marías, vicias, robles, mangles. En la madera de la María no se dan los barrenillos; el robleo es una madera de roble bonita y blanca. La María es utilizada debajo del agua, los cedros encima del agua.

De Quito a Pasto hay 50 millas del este al oeste, teniendo que cruzar cuatro ríos peligrosos. De allí a Popayán hay 36 millas. Sin embargo, se cuentan de Quito a Popayán tan sólo 80 millas. Villaviciosa está al sur de Pasto; de Pasto a Cartago hay 16 millas. En el camino que sigue después de Popayán a Cartago, comienza el país de Popayán. De Popayán al Río, donde se encuentran los barcos, [156] hay 30 millas de españolas, y de allí al mar hay 20 millas. La bahía mide media milla. Los árboles mangles tienen madera dura, utilizada para mástiles. En los manglares, pequeñas abejas negras producen una miel blanca y cera amarilla. De Popayán a Perina de Rowies hay 18 millas en la carretera del Nuevo Reino.

Perma llaman a los fríos picos de las montañas.

El río Santiago corre cerca de Cartago y termina en la bahía de San Mateo, y separa el Perú de Popayán. El río Buenaventura termina en la bahía de Gorgona y es también muy grande, pero la de Santiago es más grande. Las salinas de los indios son llamadas Barbacoas, y desde allí hacia Pasto crece el maíz en la costa.

En el patache de don Gabriel de Castilla llamado *Los Picos* se encontraba un millón y medio en oro. En el gran galeón San Jerónimo se encontraban barras de plata por un valor de tres millones, aparte de mucho dinero y muchas mercancías valiosas, entre las cuales seiscientos mil pesos de harina, azúcar y miel, y en procura de éstos Olivier van Noort hizo hundir a ambos.

Los barcos ponen un ancla en la tierra y otra en el mar en la isla de Perico, en ocho brazas de agua; está situada a dos millas de Panamá y a media milla de la tierra firme. Del cabo de los Papagayos a Nicaragua hay tan sólo 12 o 13 millas, y se encuentra en una bahía del Mar del Sur; allí existen tres farallones llamados Los Lobos.

Un carpintero gana en el Perú 4 pesos al día, con las comidas, así como también el herrero, el albañil y el picapedrero; un zapatero y el aprendiz de sastre ganan 12 reales y la comida.

NOTA CRÍTICA SOBRE LA DECLARACIÓN DE CLAESZ

A diferencia del testimonio de Dirckx, la declaración de Claesz no tiene fecha. Dado que el

declarante manifiesta haber visto 14 navíos en la bahía de Panamá en 1607, puede deducirse que este documento es posterior, aunque no mucho, a esa fecha.

El historiador Ijzerman identificó las *Islas Cognitas* con las Galápagos, en atención a que no existe ningún otro grupo importante cercano a la costa sudamericana. La latitud, la descripción misma de las islas y la alusión a raza e idiomas de los presuntos pobladores es incorrecta o dudosa.

El historiador Ijzerman identificó las *Islas Cognitas* con las Galápagos, en atención a que no existe ningún otro grupo importante cercano a la costa sudamericana. La latitud, la descripción misma de las islas y la alusión a raza e idiomas de los presuntos pobladores es incorrecta o dudosa.

Sin embargo, la información no difiere de la que proporcionan los descubridores, cronistas como Cieza de León y Sarmiento de Gamboa, y el filibustero Edward Davis que visitó este archipiélago varios años después de Claesz. La presencia de Ozores de Ulloa en esta expedición armoniza con sus funciones en la Armada del Sur y la del Obispo de Quito ha podido corresponder a un comprensible afán evangelizador.

La época de la expedición antártica de Gabriel de Castilla coincide cabalmente con el tenor de la instrucción del Virrey Velasco y revela, además, un buen conocimiento de las limitantes climáticas para la navegación austral.

La única frase descriptiva es que «... allí tuvieron mucha nieve». Tal como la ha señalado José Miguel Barros («El Descubrimiento de la Antártica, etc.», p. [157] 221) la frase «aldaer hadden zij veel sneeus» significa que la nieve no estaba allí, sino que la recibieron, como se recibe la lluvia o el granizo. No puede, por tanto, deducirse ninguna referencia al «pack-ice» u otras condiciones antárticas que no se desprenden del texto mismo de Claesz.

Tampoco hay ninguna referencia a tempestades, vendavales o corrientes que hubiesen desviado a los barcos de su derrota.

La latitud, la más austral alcanzada por navegante alguno a esa fecha, ha sido estimada por un marino que calculó conservadoramente en 56 grados la deriva de su capitán Gherritz. Tomando en cuenta el radio bastante amplio de esta expedición, que Claesz describe en 3 hitos: Valparaíso, el estrecho y los 64 grados, se trata incuestionablemente de la más importante exploración hacia el sur hasta el periplo de James Cook.

Claesz no afirma haber navegado hasta Juan Fernández, pero su descripción es fundamentalmente correcta. La de la isla Santa María parece corresponder a un testigo presencial.

Los datos acerca de la industria de construcción naval son fundamentalmente exactos. En la época de Claesz, Guayaquil, que nombra en primer lugar, era indiscutiblemente ya el primer centro; pero, además de las islas de los peruleros cercanas a Panamá, existían astilleros más al norte, en Centroamérica y más al Sur, en Chile, que Laurens Claesz no menciona.

Ijzerman ha realizado una prolija labor para restituir al texto su racionalidad geográfica y nosotros hemos completado algunas denominaciones, subsistiendo otras como la Perna de *Rowies* que no resulta fácil ubicar en la cartografía de la época. Es significativo que el grueso de la información de Claesz versa sobre la región de Popayán, dejando la impresión que vivió o traficó más duramente su período americano en ese sector.

Los antecedentes que da Claesz sobre el hundimiento del patache *Los Picos* y del galeón *San Jerónimo*, de la escuadra de Gabriel de Castilla, así como del tesoro que se encontraba a bordo en estas naves, concuerdan totalmente con los proporcionados por el Virrey Velasco, otras autoridades coloniales españolas y el propio Oliverio van Noort.

Es interesante la referencia a los salarios devengados por los diferentes oficios, así como a la mención de la ocupación de Valdivia, en dos oportunidades por los holandeses. La referencia a los chilenos, en este contexto, debe entenderse hecha a los aborígenes americanos.

La mención detallada de los distintos tipos de madera utilizados en la construcción de naves

interesó particularmente a Ijzerman que anotó prolijamente las equivalencias, nombres científicos y características que pudo derivar de la obra *Botany of H.M.S. Herald 1852-1857*.

APÉNDICE II GENEALOGÍA DE GABRIEL DE CASTILLA

- I. El Rey *Pedro I de Castilla* contrajo tres matrimonios, con *doña Marta de Padilla*, con *la Reina Blanca de Borbón* y con *doña Juana de Castro Ponce de León*. De tercer enlace nació:
- II. El Infante *Don Juan de Castilla*, designado heredero de la Corona en caso de fallecimiento de los hijos del primer matrimonio, pero hecho prisionero [158] por su tío el Rey Enrique II, como garantía de la paz con el Duque de Lancaster. Contrajo matrimonio con *doña Elvira de Eril y Falces* y tuvieron dos hijos, el mayor de los cuales fue:
- III. *Pedro de Castilla*, Obispo de Osma y de Palencia, quien tuvo en *María Fernández Bernal* varios hijos, el mayor de los cuales fue:
- IV. *Sancho de Castilla*, primer Señor de Herrera y ayo del Príncipe don Juan. Casó con *Beatriz de Mendoza y Enríquez*, hija de Juan Hurtado de Mendoza y Ruiz, el Bueno y de Inés Enríquez, hija del Primer Almirante de Castilla, hijo de ambos fue:
- V. *Diego de Castilla*, Señor de Gor, que casó con *doña Beatriz de Mendoza*, Dama de la Reina Isabel la Católica, hija del primer Duque del Infantado Diego Hurtado de Mendoza y Suárez de Figueroa y de Isabel Enríquez de Noroña. Fruto de esta unión fue:
- VI. *Sancho de Castilla*, Señor de Gor, quien casó tres veces, con *doña Margarita Manrique*, con *doña Ana de Cárdenas* -natural de Madrid y Dama de la Reina de Francia- y con *doña Ana de Cepeda*. De la primera unión tuvo a Diego de Castilla, Señor de Gor y de la segunda a:
- VII. *Alonso de Castilla y Cárdenas*, natural de Palencia, caballero de la Orden de Alcántara en 1542 y de la Orden de Santiago en 1577. Casó con Leonor de la Mata y fue padre, entre otros, de:
- VIII. *Gabriel de Castilla*, natural de Palencia, Maestre de Campo y cuartel general en la guerra de Arauco, General del Callao, Teniente de Gobernador en el Virreinato del Perú, quien casó con *Genoveva de Espinosa y Lugo de Villasante*, con la cual tuvo como descendencia a los siguientes:
 - Diego de Castilla, b. 20-III-1606.
 - Lorenzo de Castilla, b. 8-X-1609.
 - Isabel de Castilla, b. 14-II-1610.
 - Ana de Castilla, b. 26-VII-1611.
 - María de Castilla, b. 3-II-1613.
 - Jusepe Lázaro de Castilla, b. 18-V-1620. [159]