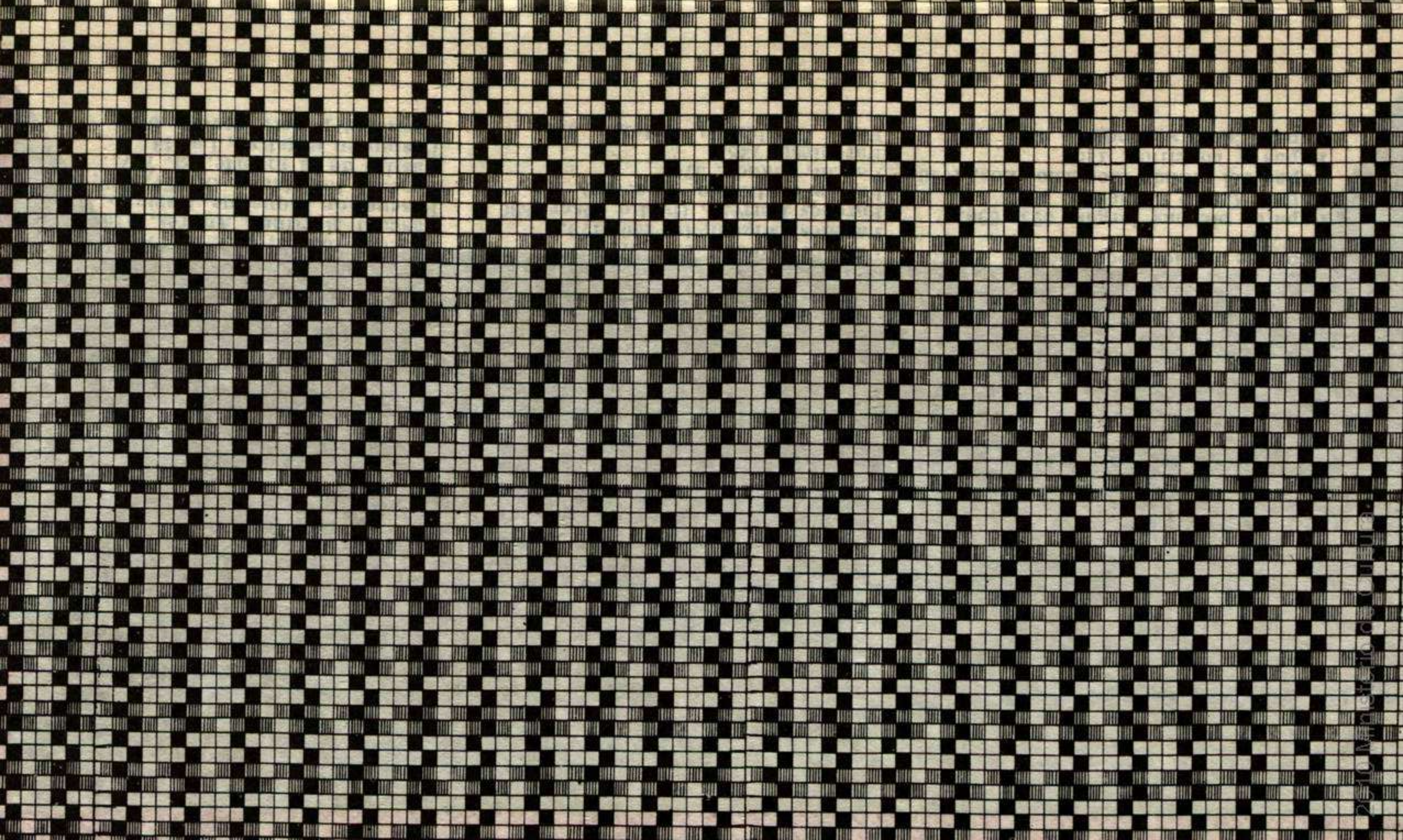

P. RICARDO CAPPA, de la Compañía de Jesús.

ESTUDIOS CRÍTICOS

ACERCA DE LA

DOMINACIÓN ESPAÑOLA

EN AMÉRICA

PARTE TERCERA

INDUSTRIA NAVAL

XII

Con las licencias debidas.

MADRID
LIBRERÍA CATÓLICA DE GREGORIO DEL AMO, EDITOR
Calle de la Paz, núm. 6.

1894

Imp. de San Francisco de Sales, Pasaje de la Alhambra, 1.

ÍNDICE

	Págs.
Expedición de Ansón	1
Industria naval en el Perú (1745-1824)	12
De la marina mercante en el siglo XVIII	30
Causas de la decadencia de la marina de guerra en el Perú y de la mercante en Chile	35
Estudios acerca de los piratas del Pacífico	47
Cotejos enfadosos	81
Apostadero del Callao	106
Miscelánea	129
Industria naval en el Atlántico	175
De los piratas llamados filibusteros ó bucaneros	222
Industria naval en la Isla de Cuba	316
Industria naval en las colonias francesas é inglesas	348
Conclusión de esta tercera parte	352
Apéndices	355

NOTAS

PÁGS.

6 Llano Zapata: Memorias histórico-políticas, etc.
40 Viaje de Anson al Pacífico.
67 Borda y Orozco.
79 Ravenau de Lussan.
104 Pezuela: *Historia de la isla de Cuba.*
151 Archivo de Indias, colección de Navarrete.
158 Ruidíaz y Caravia: *La Florida*, t. II, ap. I.
161 Pezuela: *Historia de la isla de Cuba.*
162 Idem íd. íd.
163 Archivo de Indias, loc. cit.
175 Colección de Navarrete, t. XXVI.
210 Idem íd., t. XXIV.
214 Idem íd., doc. 49, piego 34.
215 Groot: *Historia civil y eclesiástica del Nuevo Reino de Granada.*
224 Archivo de Indias, colección Muñoz, leg. 80.
225 Idem íd., leg. 84.
225 Idem íd. íd.
228 Archivo de Indias, descrip. y poblac., leg. 1.°
229 Idem íd., secretaría del Perú.
239 Idem íd., cartas encuadernadas, leg. 1.°
264 Labat: *Mémoires de nouveaux voyages.*
279 Archivo de Indias, leg. 5, cartas de Indias.
282 Idem íd., leg. 5 de cartas de Indias.
283 La Audiencia de Santo Domingo al Emp., 1537.
322 *Historia de la isla de Cuba*, 1868.
354 Blanqui: *Hist. de l'Econ. polit.*, t. I, pág. 279.
361 Archivo de Indias, Pap. div. de Nueva España.
363 Archivo de Indias, leg. 7.°, cartas de Indias.
364 Idem íd., leg. 9.°, cartas de Indias.

INDUSTRIA NAVAL

Expedición de Anson

La última de las expediciones piráticas al Pacífico fué la del vicealmirante Anson, célebre por su fuerza y no escasas desventuras. La dejamos sin adiciones porque su extensión lo ahorra, y porque la hemos de cotejar con la expedición española al mando del general D. José Pizarro, armada exclusivamente para oponerse á la inglesa.

Año de 1740.—Jorge Anson, vicealmirante inglés, salió del puerto de Santa Elena con una escuadra de cinco bajeles de guerra, una chalupa armada y dos navíos de transporte. Eran éstos el *Centurión*, que él

mismo comandaba, de 60 piezas y 400 hombres de equipaje; el *Glocester*, de 50 piezas y 300 hombres, al mando de Ricardo Norris; el *Severn*, de igual fuerza, bajo las órdenes de Eduardo Legg; la *Perla*, de 40 piezas y 250 hombres, comandada por Mateo Mitchel; el *Wager*, de 28 piezas y 160 hombres, al mando de Dandy Kild; la chalupa nombrada el *Tryal* montaba ocho piezas y 100 hombres, con su capitán Juan Murray. Los dos navíos de transporte eran [el *Anna*], de 400 y el *Industria*, de 200 toneladas.

Además de la tripulación de esta escuadra se conducían 470 inválidos y soldados de marina, con un teniente coronel que los mandaba. El Almirante, con toda su escuadra, hizo escala en la isla de la Madera. Aquí, al tiempo de su partida, señaló la isla de Santa Catharina, en la costa del Brasil, para que se juntasen en ella todos los navíos que en el viaje se hubieran separado.

Esperó Anson en esta isla la estación más oportuna para montar el cabo de Hornos, la que, venida, se encaminó á la bahía de San Julián. En ella se fondeó con toda su escuadra el 19 de Febrero de 1741. Dejó este puerto el 27 del mismo mes, y navegó á buscar el estrecho de Maire.

Entró á él con un tiempo feliz, pero á pocos días se mudó en una tormenta tan tenaz que duró mes y medio su continuación. Se separaron los navíos de la escuadra. El *Severn* y la *Perla* se refugiaron al Janeiro, perdida la mayor parte de su gente, vergas y masteleros; el *Wager* dió en las costas de los Patagones y se hizo pedazos casi á la orilla de la tierra, donde salvó la tripulación, como veremos en su lugar.

Con todo, Anson venció el estrecho de Maire, y pasado el Cabo entró al mar del Sur y se ancló en las islas de Juan Fernández el 9 de Junio, habiendo este mismo día descubierto al *Tryal* que le seguía, é igualmente se amarró en la bahía de Cumberland, que es la mejor á la parte septentrional de estas islas.

En ella se le juntaron, según las instrucciones que (al montar el Cabo) él había dado á sus oficiales, el *Glocester*, que llegó el 26 de Junio, y el *Pingue Anna* el 16 de Agosto. Este había estado en la isla de Inchín y en una de las bahías desiertas de la costa de Chiloé, donde refrescó su gente. Pero reconociéndolo Anson muy maltratado é inservible, lo mandó echar al través y pasar su gente al *Glocester*, que de 300 hombres sólo le habían quedado 82. También el

Centurión y el *Tryal* habían perdido gran parte de su tripulación. El uno 292 hombres y el otro 92; de manera que estos tres navíos que eran montados á la salida de Inglaterra de 961 hombres, se hallaron reducidos á 335, entrando en este número los pajes y sirvientes.

Cuando pensaba Ansón dejar esta isla, después de más de cincuenta días que la había habitado, y seguir el rumbo de su destino, descubrieron sus vigías al NE. el navío mercante nombrado el *Monte Carmelo*, que por Septiembre había partido del Callao para Valparaíso. Salióle al encuentro, y lo apresó sin dificultad ni resistencia. Su carga era de 23.000 pesos, mucha plata labrada, azúcar y tejidos de lana ó paños de Quito, y 53 hombres entre marineros y pasajeros.

Lo más importante fueron las cartas; por medio de ellas se instruyó Anson en el número de navíos que habían de navegar del Callao á varios puertos del Sur, y otras noticias bien interesantes á su expedición. Estas le animaron á armar el *Monte Carmelo* con la artillería del *Pingue Anna* y reforzar el *Glocester* con 23 marineros españoles [de los que pocos ó ninguno habría nacido en España].

Dió entonces orden para que éste [el

Glocester] bajase hasta Paita y subiese el *Tryal* hasta Valparaíso, cruzando él con el *Centurión* y el *Carmelo* al Este [?] de Chile. No habían pasado cinco días de su salida, cuando en la altura de Valparaíso se juntó con el *Tryal*, que había apresado el *Aranzazu*, otro navío mercante que venía del Callao buscando aquel puerto. La carga de este buque era de los mismos efectos que la antecedente, con más de 25.000 pesos en plata.

Este bajel, que era de 600 toneladas y había sido muchas veces armado de guerra, reemplazó al *Tryal*, que Anson mandó echar á pique porque hacía mucha agua por todas partes. Fué montado de 20 piezas de cañón y se nombró desde entonces la *Presa del Tryal*, entregándose su mando al capitán Saunders.

Mientras que Anson estuvo ocupado en armar la nueva *Presa* y mudar á ella la gente, pertrechos y municiones del *Tryal*, todos los navíos destinados á Valparaíso se aseguraron en el puerto. Conjeturando él [Anson] que en esta altura no lograría otras presas, porque ya se tendría noticia de su llegada, así por la tardanza de los dos navíos que esperaban [el *Monte Carmelo* y el *Aranzazu*], como de los demás que se le

habían escapado, navegó hacia la isla de San Gallán, que está en los 14° de latitud Sur y cinco millas al Norte de Morroviejo. Cruzando el espacio de mar que hay entre esta altura y aquella isla, descubrió un navío nombrado *Santa Teresa*, que hacía viaje de Guayaquil al Callao. En menos de una hora le dió caza, y rindió á los 14 golpes de cañón [1].

La carga de este navío, que era de 300 toneladas, le fué de ningún interés. Se componía ella de efectos del país y muy poca plata. Su tripulación era 45 hombres y trece señoras que se transportaban á Lima. Después, cerca de la isla de los Lobos, se apoderó, sin más que llamarle, de otro navío nombrado *Nuestra Señora del Carmen*, que apenas había corrido veinticuatro horas de su salida de Paita. Era él de 262 toneladas, y traía á su bordo 43 marineros y algunos comerciantes que transportaban al Callao gran porción de mercaderías de Europa.

Se conducía en esta embarcación un irlandés nombrado Williams, de los muchos que, bajo título piadoso, abrigan nuestras tierras y son sus mayores enemigos y continuos espías, como se hará demostración con hechos históricos siempre que convenga. Este, pues, informó á Anson que Paita

era un puerto desnudo de guarnición y defensa; que en él había muy grandes caudales que pertenecían al comercio del Perú; que el Corregidor pensaba despacharlos á Lima en un navío que ya estaba de partida al Callao, y que los tesoreros del Rey y los suyos [los de los comerciantes] trataban de introducirlos tierra adentro para asegurarlos de alguna sorpresa que él intentase.

Con estas noticias le ocurrió á Anson sorprender á Paita. Al otro día se puso á la capa doce leguas [mar afuera] para no ser visto. Así que vino la tarde, con varias chalupas al mando del teniente Brets, que se encargó de la empresa, envió 50 hombres, los más escogidos de su tripulación, y dos de nuestros pilotos prisioneros que les sirviesen de guía. Ellos llegaron á las nueve de la noche al puerto, y entraron en él sin ser descubiertos.

Apenas empezaban á desembarcarse, cuando gritaron de un navío: *¡Ingleses! ¡Ingleses!* Las voces se oyeron en el fuerte, que disparó algunos pedreros que pusieron el lugar en mayor confusión. Los enemigos, luego que ganaron la tierra, se formaron en una calle estrecha. De ésta salieron, marchando á la plaza de armas y haciendo grandes ruidos con los pífanos y cajas.

Apoderados de ella y de la tesorería, no tuvieron que sufrir más de una descarga de los nuestros, que mataron uno é hirieron á dos. Hasta el día siguiente, en que llegó Anson con toda su fuerza, estuvo la ciudad á discreción de la pequeña tropa. Se examinó el pillaje, y los ingleses lo hicieron subir á más de 30.000 libras esterlinas. Los nuestros lo estimaron en millón y medio de pesos, sin contarse las alhajas de oro, perlas, diamantes, rubíes y esmeraldas. Después mandó el Vicealmirante quemar la ciudad para que el fuego hiciese más breve el estrago. Sacaron de los almacenes todos los tejidos y sacos de algodón, que, untados de alquitrán, colgaron é introdujeron en las casas. Así, al instante que prendió el incendio fué tan general su voracidad, que apenas se levantaron las llamas cuando se vieron las cenizas.

Mandó asimismo clavar los cañones del fuerte y echar á fondo cinco navíos que estaban anclados en el puerto. Sólo salvaron de este estrago dos iglesias que sirvieron de cárcel á 80 prisioneros que guardaban con cuidado.

Ejecutado esto, dejó á Paita y navegó á la isla de Quivo, que está cerca de la entrada de Panamá: cuando se encaminaba á ella

encontró el *Glocester*, que traía dos presas; la una un navío cargado de caldos, aceitunas y más de 6.000 pesos en plata acuñada; la otra un barco grande que transportaba mucho algodón y otras drogas. Registrados los sacos de esta carga, hallaron en cada uno gran cantidad de plata sellada que subió á la suma de 72.000 pesos.

En esta derrota el *Glocester* desembarcó sus prisioneros en la punta de Manta. A este tiempo ya sabía Anson por las cartas del *Carmelo* el desbarato de la escuadra de Vernon en el ataque de Cartagena. Sin embargo, siguiendo su destinado rumbo, se aprovechó de las calmas para quemar tres navíos y quedarse con cinco, de que compuso una flotilla que tenía todas las apariencias de escuadra.

Llegó á la isla que buscaba, y habiendo hecho aguada y marcado las islas circunvecinas, navegó á las costas de Acapulco y apresó á la salida una pequeña barca que de Panamá pasaba á Charipe.

Emprendió esta navegación con el proyecto de tomar el galeón de Manila, que ya había llegado á Acapulco el 9 de Junio de 1742, según le informaron tres negros pescadores que aprisionó de noche su chalupa cuando él tocó en las cercanías de este puer-

to. Esta noticia dobló sus esperanzas, y así se mantuvo cruzando aquella costa hasta el 15 de Marzo, habiendo dejado á Quivo el 9 de Diciembre de 1741. En esta larga navegación, faltándole agua y tocada casi toda su gente de escorbuto, se favoreció del puerto de Chequetan ó Cheguantanco, que está á los 17° 36′ de latitud Norte y 30 leguas á la parte del Oeste de Acapulco. Perdidas aquí todas sus ideas de esperar más el galeón de Manila, que se había mandado detener en Acapulco por saberse que ya él hostilizaba aquellos mares, quemó las presas, haciendo poner su carga en el *Centurión* y *Glocester* y dejar en tierra los prisioneros, á excepción de algunos marineros negros y mulatos que llevó consigo. Entonces, el 6 de Mayo, hizo velas hacia las costas de Asia, gobernando al SO.

Como hubiesen corrido más de cincuenta días sin que soplasen los vientos que él esperaba, que eran los del NE., y se encendiesen otra vez en su tripulación el escorbuto y la disentería, navegó á las islas Marianas, habiendo quemado en el paso al *Glocester*, último resto de su escuadra, que por instantes se iba á pique; descubrió estas islas y escogió la de Tinián para refrescar y curar su gente.

Para entrar en ella hizo enarbolar el estandarte español; á esta señal vino á su bordo un barquillo con cuatro indios y un español; éste le informó que la isla no tenía habitantes á causa de una epidemia que se encendió en ella y obligó á pasar á Guan los pocos que libraron del estrago, y que él había aportado allí con 20 indios para hacer carnes y cueros de las muchas vacas que se apacentan en sus prados. Estas noticias fueron muy favorables á las ideas del Vicealmirante.

Detuvo á los indios y al español, que era un sargento de Guan, recelándose que si los dejase ir avisaría de su llegada á las otras islas. Con estas precauciones se fondeó á 22 brazas de agua al SO. de las islas, casi media legua de la orilla, y desembarcó su gente, que ya no eran más de 70 hombres capaces de servir, y el demás resto casi muerto y herido de muchos males.

Empezaban los enfermos á restablecerse cuando el 22 de Octubre, levantándose una fuerte tempestad de viento por el Este, arrancó las amarras del *Centurión* y lo arrojó afuera..., y al cabo de diecinueve días volvió á su fondeadero, donde recogió á Anson y otros oficiales y gente que estaba en tierra cuando el desamarro del buque.

Sigue una larga relación, que cortamos por no tener conexión alguna con nuestro virreinato. — Tomó y saqueó el galeón de Manila, estuvo en China, dobló el cabo de Buena Esperanza y fondeó en la rada de Spithead, en Inglaterra, el 15 de Junio de 1644.

Industria naval en el Perú (1745 - 1824).

Con grande y merecido crédito llevaba gobernando D. José Manso de Velasco casi diez años el reino de Chile, cuando fué designado para encargarse del gobierno del Perú en relevo del marqués de Villagarcía.

Fué D. José Manso de Velasco el Virrey que más tiempo llevó el bastón, habiendo pasado tres meses y un día sobre el largo período de dieciséis años, y fué tan poco amigo de que en el país se construyeran buques de guerra, como el siguiente trozo de su Memoria lo pinta con su propio colorido:

« Luego que me impuse en los crecidos costos que hacía la marina en el Callao, informé al Rey sería conveniente extinguirla enteramente, y establecer el resguardo de estos mares de su real cuenta, ó de particulares [falta algo, como buques, ó cosa así]

de porte de 50 cañones en tiempo de paz y de 60 en el de guerra, etc. »

La expresión de su *real cuenta* significa que vinieran de España á servir en las aguas del Pacífico, y aun parece que extiende la proposición á los buques de particulares, de modo que sean también venidos de España. Consecuentemente á esto, las fábricas navales para resguardo de la costa y el comercio fueron de poca consideración, mas no por eso se desatendió obligación alguna.

Cuando en 1745 se encargó del virreinato, no había más armada que la fragata *Esperanza*, de 50 cañones (venida de España hacía tres años); el *San Fermín*, con 40 piezas; dos navíos hechos en Guayaquil, que por quebrantados y defectuosos estaban desarmados, y las cinco galeras construídas también en Guayaquil en tiempo de su antecesor el marqués de Villagarcía (1736-1745) «que se reconocieron igualmente inservibles».

La conservación de estos vasos consumía al año 16.000 pesos; y como el Virrey no tenía esperanza de que sirvieran en la ocasión que debían, los vendió al Tribunal del Consulado en 30.000 pesos, reservando para la *Esperanza* y el *San Fermín*, únicos que quedaron, lo que para ellos pareció de algún provecho.

A los dos meses y poco más de haber tomado posesión del gobierno, recibió el Virrey carta del marqués de la Ensenada, famoso ministro de Fernando VI, que se disponía una escuadra inglesa de cuatro navíos al mando de Barnet, la que se creía destinada á operar en el mar del Sur.

Las providencias expedidas por el Virrey, conjeturando que quizá estas fuerzas no estuvieran lejos, fué poner en el mejor estado posible la *Esperanza* y el *San Fermín*, y juntar á éstos el *Héctor*, registro de buenas propiedades recién llegado de España.

Dispuso además que dos buques ligeros fueran, el uno á reconocer las islas de Juan Fernández y puertos de Chile, y el otro que ejecutase lo mismo hasta Panamá, para adquirir noticias ciertas del enemigo.

En el ínterin llegaban al Virrey partes sobre partes de las autoridades costeñas, de haber visto el uno ocho velas, al parecer extranjeras, tres el otro, cuya manera de navegar era en extremo sospechosa, y para decirlo en una palabra y con las mismas del Virrey, « el cuidado con que todos estaban hacía que les pareciesen navíos las nubes del mar ».

La consternación que en Guayaquil produjo el aviso de Ensenada fué extrema: aco-

só su vecindario con súplicas y ruegos al virrey del Perú, aunque pertenecían al virreinato de Santa Fe, últimamente restablecido; y Manso de Velasco, considerando que no agraviaría al virrey de Nueva Granada, ordenó que dos galeras que estaban en Guayaquil abandonadas se habilitasen lo mejor posible para que coadyuvaran á la defensa de la ciudad.

La más fundada de todas las cosas propaladas por entonces fué el parte enviado por el gobernador de Chile, en buque exclusivamente despachado con este intento, en el que decía que los vigías apostados en los puntos de observación le habían dado aviso de tres navíos sospechosos, por lo cual había hecho detener en Valparaíso todos los buques del tráfico que aún no habían salido, temiendo hubiesen sido apresados los que habían navegado á Lima poco antes.

Si el lector recuerda lo que dije al tratar de los «trigos de Lima» en la «Industria agrícola-pecuaria», se explicará fácilmente el por qué estas sospechas tomaron en él tanto cuerpo, que tenía ya dispuesto el envío á Chile de la *Esperanza*, del *San Fermín* y del *Héctor* para que, custodiados los buques conductores de trigo, no faltara en Lima la abundancia de este cereal.

Iba á darse á la vela la armada para el convoy dicho, cuando se recibió del presidente de Panamá un aviso comunicando que la expedición que intentaban los ingleses era apoderarse del Chagre y abrirse paso y comunicación por el itsmo hasta el Pacífico.

Salió en consecuencia de este aviso, comunicado de orden de S. M., el *San Fermín* para Panamá con 50.000 pesos de socorro, pólvora y 100 soldados.

Cuando este buque regresó de Panamá en Febrero de 1746, dijo su comandante que ni á la ida ni á la vuelta había hallado rastro de enemigos.

Cruzó después por las islas de Juan Fernández, y con su vuelta á Lima y con la llegada de buques salidos de Valparaíso y llegados sin tropiezo alguno, se depuso todo temor y sobresalto.

La *Esperanza* se carenaba en Guayaquil en Octubre de 1746; el 28 de este mes y año fué cuando ocurrió aquel nunca visto terremoto de Lima, el más fuerte de cuantos desde la conquista á la fecha se ha conocido.

«La marina quedó toda destruída, porque las embarcaciones que no se sumergieron fueron arrojadas á bastante distancia del

mar y quedaron varadas, siendo una de ellas el *San Fermín*, que por esta causa se desbarató. »

Cuando el Rey supo lo desguarnecidas que á causa de tal catástrofe quedaban estas playas, hizo salir los navíos de guerra *Castilla* y *Europa*, de 60 cañones cada uno, al cargo del jefe de escuadra D. Francisco de Orozco, conduciendo parte de los objetos que anteriormente había propuesto el Virrey, 2.500 fusiles con sus bayonetas y 600 pares de pistolas para la Sala de armas de la capital del Virreinato.

En Abril de 1748 llegaron al Callao y devolvieron la tranquilidad á los pueblos, que la iban deprisa recobrando, cuando tras tantos avisos y seguridades de expediciones contra las costas del Pacífico, como, verbigracia, la del almirante Lecotock de 17 navíos de guerra, tras tantas vistas de buques enemigos, todo había quedado reducido á ser los causadores de la alarma los registros llamados el *Soberbio*, *Pilar* y *San Juan Bautista*, que, montando el Cabo, se dirigían tranquila y directamente al puerto del Callao.

Los dos navíos venidos de España estuvieron desempeñando varias comisiones hasta Noviembre del siguiente año, que se recibió orden de que regresaran á España,

pues ya se habían hecho las paces con Inglaterra.

En el año y medio que estuvieron en el Pacífico gastaron 658.861 pesos en las carenas que se les dió para la vuelta á España, en los pagos corrientes y en alguno atrasado con que salieron de la Península.

Como el *San Fermín* había naufragado, y los dos navíos venidos de España se retiraban, quedaban tan débiles las fuerzas navales en la mar del Sur, que el virrey Manso, agraciado en 1748 por Fernando VI con el título de conde de Superunda por los grandes servicios que prestó en el Callao cuando el terremoto, ordenó se procediese en Guayaquil á la fábrica de un navío de guerra de 60 cañones, que se llamó *San José el Peruano*.

Tardóse mucho en la fábrica de este navío por la poca formalidad de los que debían suministrar los materiales; pero al fin quedó listo antes de que el Virrey resignara el mando en su sucesor, el teniente general D. Manuel Amat y Junient, caballero de la Orden de San Juan.

Entre las órdenes que se habían comunicado al virrey Superunda, era una la de que hiciera poblar y defender las islas de Juan Fernández, para que de este modo no fueran asilo de piratas ó enemigos.

El gobernador de Chile pidió al Virrey un buque destinado exclusivamente á la comunicación entre las islas y el continente. Pareció muy razonable el pedido; y como para componer la *Esperanza* con más espacio que antes se había hecho en Guayaquil buen acopio de madera, creyó el Virrey que con el sobrante podría construirse la embarcación que se pedía en Chile, tanto más necesaria cuanto con mayor insistencia se negaban los capitanes de los buques á tocar en las islas en sus viajes, porque los separaba esta arribada de su derrotero, y los que la hacían exigían no cortas sumas por ello.

Esto movió al Virrey á la fábrica dicha, ó sea la economía añadida á la necesidad, pues costaría menos la construcción que unos cuantos viajes de los buques del comercio.

El comandante de la *Esperanza* recibió el encargo de inspeccionar la construcción del nuevo buque; mas hallándose uno recién hecho de unos 3.000 quintales de carga, ó sea 150 toneladas, y no pudiendo salir por hallarse concursado, propuso al Virrey su adquisición, que tendría menor costo que haciendo el nuevo que se le había ordenado.

Plugo al Acuerdo la compra; se hizo, y cuando llegó al Callao se vió que era de po-

ca cabida para el destino que se le daba; cambióse con otro, y quedó resuelto y concluído este incidente.

La *Esperanza* se desguazó en Guayaquil, pues tenía podridos todos los fondos: carenarla de firme, sobre costar mucho, era dejarla de medio servicio solamente.

Como las fuerzas navales del Perú quedaron reducidas, puede decirse, sólo al navío *San José el Peruano*, se envió de España la fragata de guerra la *Hermosa*, que condujo para el depósito de armas de Lima un gran número de ellas, con 26 piezas de artillería.

El 1.° de Agosto de 1761 navegó á Chile el *San José el Peruano* para traer al Callao al virrey Amat, nombrado en pliego de providencia sucesor del conde de Superunda.

Hay en esta materia de construcciones navales tantas lagunas por llenar, tantos huecos por ocupar, tantas dudas por aclarar y, sobre todo, tantas contradicciones por desenmarañar, que si, corriendo los años, alguno se diera á borrajear siquiera la historia de la marina del virreinato del Perú, trabajo, y no pequeño, tendría en llenar y ocupar siquiera holgadamente los intersticios dichos y enhacer alguna luz á cuyo favor pudieran aclararse las dudas y contradicciones que

hormiguean á cada paso aun en los documentos de mayor respetabilidad y confianza. Pondré un ejemplo.

En la Memoria del conde de Superunda, entregada á su sucesor D. Manuel Amat, hay un capítulo adicional que tiene este título: « Construcción del navío de guerra *San José el Peruano* », y que por ser corto lo voy á transcribir á la letra. Dice, pues:

« Esta embarcación se concluyó después de las demoras que ocasionó la mala fe de los montañeros de Guayaquil y la poca subordinación de aquellas gentes, por estar su provincia en el distrito del Nuevo Reino de Granada. Llegó al Callao dando pruebas de buenas propiedades, y se dispone para pasar á Chile á conducir al Excmo. Sr. D. Manuel Amat, mi sucesor: está perfectamente acabado con todos sus utensilios y pertrechos, y fabricado con *tanto cuidado* y *elección de maderas*, que su reconocimiento es su mejor recomendación, y monta 60 cañones. » Firmado en Octubre de 1761.

Pues á resultas de la guerra de 1762 entre Inglaterra y España, hubo que prepararse á ella en el Pacífico, y entre los medios escogidos fué uno « preparar y *poner en buen estado* el navío *San José el Peruano* ».

Gobernando el marqués de Villagarcía el

Virreinato, se construyeron en Guayaquil cinco galeras; en los primeros meses del gobierno del conde de Superunda se dan por inservibles, como él lo ha dicho, y Villagarcía no gobernó sino nueve años y medio; pues aun suponiendo que todas se hicieran á la vez y en el primer año de este Virrey, ¿quién es capaz de casar esta cortísima duración de buques, ni con las alabanzas generales tributadas á los hechos en Guayaquil, ni con las particulares á cada uno en muchos casos?

Otras veces sale inesperadamente un buque de guerra, sin previa noticia de él en documento alguno, y á veces casi una escuadra, verbigracia, la de nueve galeras que existían en tiempo del supradicho marqués de Villagarcía, de que he tenido noticia por medios bien extraordinarios; fueron éstas las cinco dichas, de que para nada habla su Memoria, y sí la de su sucesor Manso de Velasco; dos de 36 remos cada una, que estaban en Paita cuando la tomó, quemó y saqueó Mr. Bret, uno de los oficiales de Anson, que con los botes del *Centurión* y 50 hombres en ellos vino sobre ella desde alta mar. Es admirable, permítasenos el paréntesis, la conformidad y resignación con que estas dos galeras llevaron que tres ó cuatro botes

se apoderaran del pueblo; la existencia de ellas la he sabido por la relación de Anson, que las utilizó allí mismo cuando á la mañana siguiente entró al puerto á recoger los suyos. Son ya siete galeras, que con las dos que, aunque viejas, había en Guayaquil, son nueve galeras hechas en las costas del Pacífico, dato no despreciable para el que escribe acerca del estado á que llegó la industria naviera en ellas en toda clase de buques.

Pues junto con la carena que sufrió el *San José el Peruano* la llevó también la fragata *Liebre*, que no sé de dónde salió, si de algún astillero americano ó vino de España, y en igual duda me hallo acerca de otra fragata de guerra ó armada en guerra llamada *Aguila* ó *Santa María Magdalena*, enviada por el Virrey á las islas de Otahiti para asegurar la posesión de ellas.

Tuvo lugar esta exploración en 1772, aunque ya en 1770 había enviado Amat á tomar posesión y noticias de ellas al navío de guerra *San Lorenzo*, supongo que venido de España, y á la fragata *Santa Rosalía*, dela que consta ciertamente vino con los navíos de guerra *Septentrión* y *Astuto*, quizá en 1769.

Este envío de buques de guerra al Pací-

fico excusaba que se construyeran en él, y tanto más cuanto que en la época de Amat fué cuando fueron y vinieron á Madrid tantos informes de Orejuela y demás peritos, poniendo tachas y dificultades á las construcciones de buques de guerra que el Gobierno español quería fomentar, ó en Realejo ó en Guayaquil ó en Chile, pues veía los buenos resultados que cogía del excelente astillero de la Habana.

Como desde 1775 en adelante las costas peruanas estuvieron guardadas por buques de guerra que venían de España, y eran tantos los mercantes que con el nombre de registros ó sin nombre alguno comerciaban entre la metrópoli y las colonias, no nos es posible seguir ya la minuciosa y detallada marcha del progreso naval del Virreinato.

Me limitaré, por consiguiente, á lo muy general acerca de los buques de guerra, de los gastos que causaron en sus composiciones, pues esto á la industria naviera sin género de duda pertenece; y por lo que á la marina mercante se refiera, daré una interesante relación nominal de los buques que estaban adscritos á la matrícula del Callao, que es la corona de gloria de nuestra industria naval en las apartadas playas del Pacífico.

Hasta que en 1783 se firmaron las paces con Inglaterra, fué necesario tener en el Pacífico una escuadra que ordinariamente se compuso de seis á ocho buques de guerra, sin contar los mercantes que á sus tiempos se armaban.

Sirva de ejemplo la fuerza naval de que el virrey Jáuregui (1780-1784) tenía para todo evento. La escuadra á órdenes del jefe de escuadra D. Antonio Vacaro se componía de los navíos *Santiago la América*, *Peruano* y *San Pedro Alcántara*, de la fragata *Santa Paula*, de la urca *Montserrat*, de la goleta *Princesa de Aragón* y del *Aquiles*, buque del comercio armado y que antes había pertenecido á la marina real.

Fuera de estas fuerzas, que estuvieron de ordinario en Talcahuano (Chile) durante la guerra, tuvo Jáuregui para diversas comisiones y atenciones del servicio la fragata *Valbaneda*, la *Santiago de Galicia*, el bergantín *Diligente* (armado) y otros dos buques también armados, la *Merceditas* y el *Aguila*.

La relación que doy, aunque dista de ser completa, es suficiente, sin embargo, para apreciar las fuerzas navales que desde 1770 hasta la independencia (1824) hubo en las aguas del Pacífico.

De esta lista de buques de guerra, ó armados para ella, que desde mediados ó último tercio del siglo XVIII hubo en el Pacífico hasta 1825, sólo puede tomarse con bastante seguridad la existencia del buque que se nombra. Si navío de guerra ó mercante armado, si fragata armada en corso ó de guerra propiamente dicho, y así de los demás buques, no es de fiar. Quien con mejores datos, y sobre todo con más tiempo que yo, la rectifique ó amplíe, dará un dato más para la historia.

NAVÍOS. — *Buen Consejo, Aquiles, Astuto, Santiago la América, San Pedro Alcántara, San José el Peruano, Septentrión, San Lorenzo, San Telmo, Asia.*

FRAGATAS. — *San Pablo, Aguila, Santa Paula, Valbaneda, Santiago de Galicia, Rufina, Clara, Asunción, Mercedes, Astrea, Venganza, Prueba, Isabel, Esmeralda, Cleopatra, Resolución, Nuestra Señora de la Cabeza, Santa Rosalía, Diana.*

CORBETAS. — *Castor, Mercurio, Alejandro, Ica.*

BERGANTINES. — *Diligente, Peruano, Limeño, Maypú, Aquiles, Valdés, Constante, Pezuela.*

GOLETAS. — *Princesa, Mercedes, Princesa de Aragón, Moctezuma.*

URCAS Y TRANSPORTES. — *Nuestra Señora de Montserrat.* Diez transportes.

Un buen número de lanchas cañoneras.

Los más de los buques estuvieron hasta 1783, que regresaron á España; la menor parte desde esta fecha hasta 1820, y el resto hasta la independencia.

Acerca de estas fuerzas y de cosas relacionadas con ellas, nos quedan por dar algunas noticias de interés: empecemos por los gastos causados.

Los hechos por los buques de guerra desde 1773 á 1785, en que regresó á España la escuadra del Pacífico, montaron á cinco millones y doscientos mil pesos (5.200.000 pesos), además de 400.000 por valor de efectos sacados de almacenes.

En 1796 estuvo en el Callao el general Don Ignacio María de Alava con cinco buques de guerra de paso para Filipinas; sólo se detuvo cuatro meses, y en ellos sus tres navíos y dos fragatas consumieron 700.000 pesos.

La corbeta *Castor* y el bergantín *Peruano*, en cinco meses no más, necesitaron 200.000 pesos.

El navío *Santiago la América*, cuando volvió de Chile, estuvo largo tiempo en el Callao sin poderse reparar, pues se calculó su carena en 140.000 pesos.

En el período de Jáuregui se hicieron de gastos en la escuadra dos millones trescien-

tos diecisiete mil trescientos noventa y un pesos (2.317.391), habiéndose suplido además 71.854 para avíos del *Santiago de la Nueva Galicia*, que pertenecía al departamento de San Blas de Méjico, y que se cargaron á aquella cajas.

El criterio de tener pocos buques de guerra en la mar del Sur prevaleció, hasta los mismos días de la independencia, en no pocas de las autoridades que conocieron por vista de ojos las necesidades y modo de ser de aquellos tiempos y países.

Sirva de ejemplo lo que acerca de esto creyó el teniente general de la armada Gil de Taboada y Lemos, cuadragésimo segundo gobernador ó virrey del Perú, que reconociendo lo necesarias que eran las fuerzas navales, siquiera para cruzar una costa tan dilatada, creía con todo que podría resistirse toda tentativa con cuatro bergantines de guerra.

Pidiólos, pues, en su tiempo (1790-1796) apenas hubo armada en el Virreinato; pero sólo le enviaron dos, el *Peruano* y el *Limeño*, de 18 cañones: solicitó después una ó dos fragatas de guerra; con estos buques, y con los buenos que había del comercio para armarse, se prometía tener una escuadra de 15 buques pronta á todo evento.

La nueva ruptura con Inglaterra en 1804 obligó al Virrey, marqués de Avilés, á dictar las providencias navales que exigían las circunstancias.

No había más fuerzas marítimas sino la fragata *Astrea*, la corbeta *Castor* y el *Peruano*, pues, según colijo, la goleta *Princesa de Aragón*, construída en el Callao ó en Guayaquil, y que formó parte de la escuadra de Vacaro en 1783, no debía ya existir.

Acudió el comercio al apuro, y el Consulado, refugio y amparo en todas las tribulaciones, armó un buque para cooperar á la defensa del puerto.

Se habilitaron tres cañoneras y se construyeron otras dos y dos botes de buen servicio.

Pues para estas circunstancias de guerra juzgaba el brigadier de la armada don Tomás de Ugarte y Liaño, primer jefe que tuvo el apostadero del Callao, que eran muy suficientes para todos los servicios que pudieran ocurrir cuatro corbetas de 20 cañones, dos bergantines de 16 y dos goletas de 10 ó 12 piezas cada una. Y este contingente de fuerzas navales lo aprobó el Rey en 21 de Septiembre de 1801.

Ello es que desde la expedición de Anson en 1741 hasta 1824, ó sea en los últi-

mos ochenta y tres años de dominación española, sólo la fragata de guerra inglesa *Luisa*, que se perdió en Arica el 30 de Abril de 1806, fué el único buque enemigo de España y sus colonias que entró en el Pacífico, habiendo tenido la metrópoli en ese tiempo guerras con Inglaterra y Francia.

De la *Luisa* no he leído que causara daño alguno, y de fábricas en nuestros astilleros no creo haya más sino la de unas 24 lanchas cañoneras, que unidas á las que ya sabemos había, entre nuevas y viejas, componían las 29 que se perdieron en el Callao con la rendición de la ciudad y fuerte, á que dió lugar la capitulación de Rodil en 1825.

De la marina mercante en el siglo XVIII.

Si los datos que acerca de esto poseo son pocos en número, equivalen á muchos por lo que contienen; y si en los días que alcanzamos fuera lícito ingerir un poco de latín rancio en medio de un trozo castellano sin que algún admirador de Aranda ó Campomanes lo llamara, como éstos, pedantería, cierto que de dichos datos diría que *non numerantur, sed ponderantur*.

Empezaré la exposición de ellos por la revista general que en las «Memorias secretas» nos dejaron sus autores, y con ellas delante correremos la costa de Norte á Sur, empezando por Realejo y acabando en Chile.

« En el Realejo, que es un puerto de la tierra de Nueva España, también se construyen algunos navíos ; pero como son de cedro, no tienen la estimación que los de Guayaquil. Su costo es mucho menor, porque los jornales y materiales son muy baratos ; pero como la duración de estas embarcaciones es muy corta respecto á las que se construyen en Guayaquil, son pocos los que se dedican á fabricar allí y muy raros los que se encuentran en aquella mar, á excepción de los barcos costeños, los cuales, fabricándose allí para aquel trato, por precisión son de cedro.»

Tenemos, pues, que hacia mediados del siglo XVIII se hacía un regular número de barcos costeños en Realejo, y pocos de golfo.

Siguen los autores Juan y Ulloa, y dicen: « En otros muchos puertos [del Pacífico] se hacen también embarcaciones menores, que sirven únicamente para el tráfico de la costa. Atacámez es uno de los puertos donde modernamente se fabrican barcos pequeños de dos palos sin gavias.

» En la jurisdicción del reino de Tierra Firme también se fabrican barcos pequeños, y los hacen de cedro, que es la madera que abunda en aquellas partes.

» En Chincla, al Sur del Callao, se fabrican también barcos pequeños empleando en ellos la madera de espino que producen aquellos montes. Es pesada, muy fuerte, dura y tan cerrada de poros, que el claro que una vez entra en ella, se rompe antes de volver á salir; pero está muy sujeta á rajarse. »

Antes de llegar á Chile debe quedar aclarado qué entienden en estos párrafos por barcos pequeños los Sres. Juan y Ulloa. Díganlo ellos mismos:

« En 1740, —escriben, —el comercio de Guayaquil tenía treinta ó cuarenta navíos de unas 800 toneladas, sin contar los buques de menor porte, pues cuando hablamos de embarcaciones se han de entender sólo las de tres palos y gavias. »

Esto es, que los bergantines, goletas y pailebots, de 100, 150 y 200 toneladas, que había muchos, los eliminaban dichos señores de su cuenta, lo mismo que las fragatas de 350 toneladas, de las que nada dicen, y que de cierto no faltarían por ser este tonelaje muy común para las fragatas de menor porte que las treinta ó cuarenta que citan.

Y si el comercio de Guayaquil tal marina tenía, eche el lector la cuenta cuál sería la de Lima.

Entramos en Chile con nuestros guías, que dicen: « Pasando á dar noticias de otros astilleros en las costas del mar Pacífico, hallaremos en Chiloé, Valdivia y aun en la Concepción maderas para construcción y proporción para astilleros, aunque éstos no están corrientes, porque sólo se ha fabricado uno ú otro navío en cada lugar de éstos.

»Las maderas de construcción que se crían en todos ellos son totalmente diversas de las de Guayaquil, y muy sujetas á corrupción, por cuya razón duran muy poco los vasos que se fabrican allí. Esta es, sin duda, la razón de que no se hayan fomentado estos astilleros, no obstante de ser en ellos menos costosa la fábrica de las embarcaciones, siendo estos países más abundantes en mantenimientos. »

Con todo esto, ya creo que en otra ocasión he recordado que « en la boca del Maule se construían, á fines del siglo pasado y principios de éste, algunas embarcaciones, aunque la barra fuera un gravísimo inconveniente para estas construcciones. Dos ó tres bergantines hechos á la orilla del río pudieron salir de ella á fuerza de trabajos;

pero no una fragata, que se perdió á la salida.» Veremos luego otras construcciones.

Por los años de 1712 gozaban los chilenos y los españoles avecindados en Chile de la presencia, consejos é ilustraciones del ingeniero francés Amadeo Francisco Frezier; asegura éste en sus «Memorias de viaje» que durante los ocho meses que estuvo en Valparaíso salieron de este puerto sólo con trigo para Lima 30 buques con 6.000 fanegas cada uno, ó sea una cantidad tal que puede alimentar por un año 60.000 personas.

Y como de Valparaíso al Perú se trajinaban jarcias, sebos, cueros, maderas de alerce y tantas otras cosas como vimos en los libros de las *Industrias mecánicas*, dedúcese que el número de buques mercantes que hacían esta carrera debía de ser de alguna consideración entre grandes y medianos.

En la Biblioteca Nacional de París, manuscrito español número 152, está un interesantísimo documento por el que se ve el modo inicuo con que el Gobierno francés quería explotar á los españoles en agradecimiento de habernos enviado á Felipe V.

Pues entre las preciosidades que en dicho manuscrito se contienen, está el siguiente trozo, hablando de lo mucho en que el co-

mercio del Perú y Méjico habían defraudado los legítimos intereses de la Corona: « Otra pérdida es la del tráfico abierto que han introducido al puerto de Acapulco desde el Perú, pues consta que de ocho años á esta parte han entrado del Perú al puerto de Acapulco *más de seiscientas embarcaciones*, que han ido y venido cargadas de plata y cacao, y de retorno cargadas de ropa de la China, etcétera. »

Y como en el documento que esto lleva está la fecha de 1707, síguese que este siglo se inauguró con 70 ú 80 embarcaciones que anualmente iban del Callao á Acapulco, como del citado documento sin exageración alguna se deduce.

Ya se le alcanzará al lector que, fuera de éstas, habría otras dedicadas á diferentes clases de tráfico en otras costas.

Causas de la decadencia de la marina de guerra en el Perú, y de la mercante en Chile.

La marina de guerra en las costas del Pacífico no tenía más que una razón principal, potísima, de su existencia en él. Era ésta convoyar los caudales del Rey y

del comercio á Panamá, desde Arica y el Callao, y volverse con los mismos buques que venían cargados de mercaderías adquiridas en las ferias de Portobelo, adonde llegaban los galeones del comercio de Cádiz y Sevilla. Las demás razones que puedan alegarse para sostenerla no son sino secundarias.

Las costas peruanas, de extensión inmensa y abiertas todas al viento reinante en ellas, permiten que un solo buque burle la vigilancia de muchos, con escaso gasto del que ataca y con inmensos del que quiere defenderlas todas simultáneamente.

Su defensa en la época de la dominación española estaba confiada en primer lugar á la misma naturaleza de ellas, secas, estériles, arenales interminables, de malas caletas, y de sólo cinco puertos seguros desde Coquimbo á Panamá.

La retirada de los víveres y ganados de ellas las resguardaba de cualquier mansión continuada del enemigo, como sabemos se hizo con excelentes resultados. Unos regulares fortines en los puntos que por su riqueza pudieran excitar la codicia de los enemigos, eran muy suficientes para que rara vez intentaran desembarcos en ellas y saqueos.

Nada más justo, por otra parte, que te-

ner el mar limpio de piratas y enemigos, pues si esto falta no se aventura el comercio á sus transacciones y viajes, se estancan las producciones que se trafican y la paralización se apodera de todo el cuerpo social, síntoma de muerte.

Bajo este aspecto considerada la necesidad de una armada en el Pacífico, es bastante aceptable, aunque es necesidad que no supera el orden secundario; porque la presa de uno que otro buque con barras de plata, pedrería y cargamento muy valioso era muy contingente, y con dificultad superaba los gastos de las expediciones piráticas. Esto desanimaba...

La guerra de sucesión con lo cual empezó el siglo XVIII marca el principio de la decadencia de la industria naval de buques de guerra; pocas fábricas de esta clase se registran al comienzo de él, menos conforme van pasando sus años, hasta acabar á sus fines con la modesta construcción de unas cuantas lanchas cañoneras.

Y no podía ser de otro modo; porque siendo el objetivo principal de los piratas que infestaron las aguas y marinas del Pacífico el apoderarse de la escuadrilla que llevaba los caudales á Panamá, una vez que con motivo de dicha guerra los galeones no venían

de España á Portobelo sino de tarde en tarde y de un modo irregular, los caudales del Perú no subían regularmente á Panamá, ni los piratas, por consiguiente, los buscaban, ni había, en última deducción, necesidad de buques que los fueran custodiando.

El contrabando francés, que tantos millones de pesos sacó de las costas del virreinato, era otro motivo para que en los primeros años del siglo XVIII no se movieran mucho los ingleses ni los holandeses á buscar en el Pacífico las riquezas que otros años encontraron: los buques franceses venían bien artillados, y los corsarios de Holanda é Inglaterra no estaban por encontrarse en el Pacífico con seis ú ocho de ellos, y sobre ellos los que tuvieran los españoles en su armada.

La ausencia de corsarios hacía cada día menos necesaria la armada, y los Virreyes tenían atenciones muy urgentes que cubrir; con lo cual, sin pesar alguno, eliminaban fácilmente los ingentes gastos que ocasionaban la construcción, manutención y carena de los buques de guerra.

El permiso tan en mala hora concedido por el tratado de Utrecht á los ingleses para que pudieran importar cada año en la América del Sur 650 toneladas de mercancías en

el navío que se llamó del *Asiento*, fué otra de las causas que hicieron cesar las incursiones piráticas, y por ende la necesidad de sostener en el Pacífico buques de guerra.

Porque como quiera que las principales agresiones se habían hecho bajo los auspicios del Gobierno inglés, desde que éste veía á la nación aprovechada con los caudales que se sacaban de la América del Sur á la sombra del navío del *Asiento* ó de permiso, que introducía en ella décuplo de lo pactado, ningún empeño tenía en robos á mano armada, pues tan pacíficamente y sin exposición de ninguna clase sacaba mayores ventajas de la plácida paz de Utrecht.

Holanda decaía visiblemente del puesto á que Francia é Inglaterra la habían elevado para independizarla de España, y caía á los golpes que estas dos naciones le propinaban con toda magnanimidad y desembarazo.

Por si lo que dije acerca de que era muy contingente que el valor de los productos sacados de las costas del Perú resarcieran los gastos empleados en los preparativos para las excursiones enemigas, copiaré de Anson unas palabras que disipan toda duda en la materia.

Apoyados en personas de influencia en la corte de Londres, metieron en la escua-

dra inglesa unos sujetos hasta valor de libras esterlinas 15.000 en efectos, para negociar con ellos en la mar del Sur, á la sombra de las victorias y del terror que la escuadra de Anson debía conseguir é infundir en aquellas aguas.

Pues aunque no dejó de ser feliz la correría de este inglés, dice de los negociantes que *velis nolis* le metieron en su escuadra: « Todo lo que trajeron á Inglaterra, no produjo ni la cuarta parte de lo que se había empleado [2]. »

Con la total supresión de los galeones y el establecimiento de los buques de registro por el cabo de Hornos, no sólo se diseminó en muchas porciones la plata que del Erario y del comercio se traía á España, sino que se hizo más difícil su captura; pues no era lo mismo recorrer sólo el trayecto de Lima á Panamá, y eso por derrotero estereotipado, que recorrer el de Lima á Cádiz enmarándose y con la derrota que á cada capitán le parecía más conveniente, montando el Cabo cerca ó lejos de él, como estimaba oportuno.

Y á la verdad, no era lo mismo para los piratas *aguantarse* frente á tal Cabo del Pacífico, donde precisamente habían de ir á reconocer tierra cuatro buques, verbigracia, de Valparaíso al Callao, ó del Callao á Pana-

má, Guayaquil, etc., y viceversa, que esperarlos en el cabo de Hornos ó en indeterminado sitio del Atlántico. Todas estas causas, no sólo hicieron disminuir el número de embarcaciones que armadas iban al Pacífico á robar puertos y buques, sino que las hicieron desaparecer totalmente, como hemos visto en la serie de los acontecimientos marítimos de que hemos dado cuenta recorriendo lo principal de lo ocurrido en el período gubernativo de cada Virrey.

A esta diminución de corsarios correspondía la de buques de guerra forzosamente.

La derrota del almirante Vernon en Cartagena, el haber vuelto Anson con sólo un buque á Inglaterra y las benevolencias, vulgarmente dichas carantoñas, con que Inglaterra y Francia buscaban la alianza de España en el reinado de Fernando VI *el Pacífico*, apagaron por completo las concupiscencias antiguas de venir al mar del Sur, y en los Virreyes hasta casi la memoria de si había astillero en Guayaquil, si no fuera por las cuentas que de vez en cuando le llevaban de las carenas dadas á los buques que la metrópoli enviaba.

Y ésta fué otra de las causas porque no había necesidad de fabricar buques de guerra en el mar que bañaba el virreinato.

La paz armada de Fernando VI había dejado á su sucesor y hermano, el impolítico Carlos III, una escuadra de 60 hermosos navíos de línea, fuera de buen número de fragatas y otros buques menores; y como Carlos III para sus guerras necesitaba más de metálico que de buques, de ahí que pudiendo atender no mal con los que tenía al resguardo de las costas chilo-peruanas, más que buques americanos en ellas quisiera remesas de dinero, contando siempre con que entre el crecido número de navíos mercantes de alto bordo que surcaban la mar del Sur no faltarían de buenas condiciones para ser armados en corso si la necesidad lo pidiera. De aquí que los Virreyes se veían relevados de la obligación de fabricar vasos de guerra, aun en las circunstancias en que podían esperarse invasiones enemigas.

De modo que la falta de trabajos de fábrica en el astillero de Guayaquil, por lo que hace á buques de guerra, fué lógica y natural, y compendiosamente pudiera encerrarse en estas poquísimas palabras: primero, porque cesó el objeto primario de ella, cual era el de acompañar la plata y cuadales del Erario y del comercio á Panamá; segundo, porque para llenar el objeto secundario que tenía, cual era el de cruzar las costas para

asegurarlas de enemigos, se enviaron de España buques de guerra que lo hicieran. Deseo ahora dar claridad en un asunto parecido á éste.

No faltaron construcciones de buques en Chile en el número y calidad que su comercio requería. Creer que se habían de hacer más y mayores para que no tuvieran carga ni pasajeros que llevar, es pensar que los armadores chilenos habían perdido el seso por completo.

Pero es el caso que desde el último tercio del siglo XVIII, sin faltar en qué ocupar buques en Chile, se disminuyeron de tal modo las fábricas de ellos que quedaron éstas reducidas á poco más de botes costaneros, y precisamente cuando el comercio de Chile estaba en toda su fuerza y auge.

Voy á ceder la pluma al Sr. Barros Arana para que nos dé las razones que hubo acerca de la visible é imprescindible necesidad de acabar en Chile con la industria naviera. Dice así el historiador :

«Hasta cerca de mediados del siglo XVIII la mayoría de los barcos que hacían el comercio en estas costas entre Chile y el Perú habían sido construídos unos en Chiloé, otros en el distrito de Concepción, particularmente en el puerto de San Vicente, y otros, por

fin, en el río Maule, á corta distancia de su embocadura, puntos todos en que las maderas eran muy abundantes y que no imponían otro costo que el que ocasionaba el cortarlas en el monte y transportarlas á la playa. Eran, en general, embarcaciones de poco porte, de construcción tosca y descuidada, que era preciso reparar después de cada viaje y que se hacían inservibles al cabo de algunos años.

» Las fábricas de jarcia establecidas en el valle de Quillota surtían abundantemente á esas embarcaciones. Cada una de ellas tenía sólo ocho ó diez hombres para su servicio y eran mandadas por pilotos casi enteramente desprovistos de toda instrucción teórica, pero prácticos en la navegación de estas costas, y generalmente animosos y atrevidos.

» A principios del siglo XVIII afluyeron á estos mares los buques franceses, de construcción mucho más sólida, y ellos sirvieron de modelo para introducir importantes modificaciones en las naves que se fabricaban en el país, al mismo tiempo que los carpinteros franceses enseñaban el manejo de mejores instrumentos y procedimientos industriales más adelantados para la construcción.

» Los buques salidos de los modestos y rudimentarios astilleros de Chile siguieron prestando un servicio importante para el transporte de mercaderías y de pasajeros en estos mares; pero algunos años después, las franquicias acordadas por el Rey al comercio colonial trajeron á ellos un considerable número de naves españolas, más espaciosas, mejor construídas y mandadas por pilotos mejor preparados. Aquellas dos industrias nacionales, la construcción de buques y la fabricación de jarcias, sufrieron las consecuencias de este nuevo orden de cosas, y más tarde una paralización casi absoluta. Con motivo de la última guerra con la Gran Bretaña, las autoridades de tierra se apoderaron de un modo ú otro de varios buques ingleses ó norteamericanos, cuyos cargamentos y cascos eran vendidos á los negociantes del Perú; esos buques, mucho más sólidos y adecuados para la navegación, vinieron á monopolizar, por decirlo así, todo el transporte de mercaderías en estas costas con beneficio del comercio, pero con detrimento y ruina de los astilleros de Chile. En los últimos años del período colonial se construyeron todavía algunos buques, pero sus mejores productos fueron embarcaciones menores, lanchas fuertes y espaciosas para via-

jes cortos y chalupas para pescadores ó para el uso de los puertos. »

Sin embargo, el Sr. Medina adelanta un poco más en esto en su entretenido librito « Cosas del coloniaje », diciendo que : « en 1790 solicitaron permiso D. Andrés Rodríguez y D. Santiago Rueda para construir un barco detrás del castillo viejo de Valparaíso ». Concedida la solicitud y el no pagar derechos por los materiales de que usaran, « fabricaron la goleta *San Francisco de Paula*, que al año justo de empezada se dió á la vela para Chiloé. » Y que « á fines del siglo pasado solían construirse embarcaciones de algún tamaño en el río de Quillota y puerto de Corcón. »

Da también noticias de los buques de más capacidad que navegaban por las aguas chilenas, trocito que traslado para ilustración de los lectores : « Los buques de más tonelaje que en 1782 traficaban en las costas de Chile, eran el *Aguila*, las *Caldas*, *Santa Bárbara*, las *Mercedes*, la *Begoña*, el *Belén*, *S.ta Ana*, *San Miguel de Larrea* y la *Piedad de Navarrete* ; y los de menor porte, para las islas de Juan Fernández, el *Rosario de Colmenares*, el *Fénix*, el *Valdiviano*, *Soledad de Preva*, *Dolores*, *Balvaneda*, *Soledad de Tragua*, *Belenato*, *Socorro* y otros dos. »

Estudios acerca de los piratas del Pacífico.

El eco producido en toda Europa por las atrevidas navegaciones que los ingleses y holandeses hicieron al mar del Sur desde 1579 á 1741, y las considerables riquezas que en más de una ocasión tuvieron la suerte de apresar, pervirtieron de tal manera el recto juicio de las cosas entre la gente dada á aventuras marítimas, que el tomar parte en un viaje á las remotas y desconocidas costas del Pacífico enloquecía, digámoslo así, al más tranquilo zelandés.

Quiénes decían que casi á diario se apresaban buques abarrotados de oro, plata y pedrería; quienes entendían que toda esta riqueza pasaba á sus buques sin peligro alguno, porque los que habitaban las costas del Pacífico era gente afeminada y cobarde que huía ó se entregaba á la sola presencia de los piratas, y no faltaba quienes pensaran que con unos pocos cientos de hombres caería infaliblemente en sus manos la misma Lima, capital de toda la América del Sur.

Y aunque contra todo esto hacía una larga serie de desengaños, estaban los ingle-

ses y holandeses tan imbuídos de lo que oían acerca de lo hecho por Drake y algún otro feliz aventurero, como lo están hoy muchos españoles acerca de la dicha y bienandanza que logran los que, dejando su patria y afectos, emigran á América por ver ó saber de uno que otro á quien ha sonreído la fortuna, poniendo en olvido á los muchos que les vuelve la espalda, y teniéndose éstos al fin por bienaventurados si logran regresar, aunque pobres, al pueblo que incautamente abandonaron.

Pero no fué sólo entre la gente de leva donde se arraigaron ideas muy desfavorables á los americanos que vivían á orillas del Pacífico, acerca del valor y energía que mostraban en la defensa de sus bienes, sino que, trascendiendo esta esfera, subía el desprecio hasta lo más burocrático de las Compañías comerciales ó hasta las gradas del trono.

Como la cosa más natural y sencilla se encargó, y no una sola vez, á los jefes expedicionarios que se hicieran dueños de una isla, península ó ensenada, siquiera para estación segura de los buques, ya que no parecía muy fácil hacerla base de operaciones para ulteriores conquistas en el continente americano.

Los viajes y las hazañas de holandeses é ingleses en el Pacífico han sido escritas por ellos mismos y publicadas por los compiladores de las relaciones de viajes, que las tomaron, naturalmente, de los apuntes particulares y oficiales de los piratas; en gracia de la verdad diré que no me parecen de lo más exagerado del género, aunque no dejan de callarse en ellas cosas de bastante entidad y que favorecen poco á los autores.

Yo no sé que en lengua alguna se haya publicado estudio serio y razonado de estos viajes; lo único que creo existe de ellos son varias declaraciones tomadas por las autoridades españolas á los desertores ó prisioneros de los buques piratas, y alguna que otra malísima traducción española de relaciones escritas en inglés ó en flamenco.

Acometo la para mí muy agradable empresa, y nueva al mismo tiempo, de estudiar á fondo estas incursiones piráticas en nuestro mar del Sur, ya que los hechos más culminantes de ellas han quedado expuestos con cuanta minuciosidad y nitidez me ha sido posible conseguir. Regirá la brevedad todo el relato, supuesta la verdad de cuanto digo.

De lo que facilitaba á los piratas el buen éxito de sus incursiones. — Ya dijimos pá-

ginas atrás que toda la costa occidental de la América del Sur, desde Coquimbo hasta Panamá, es abierta, y con sólo cinco puertos seguros en la dilatada extensión que abraza. Si empezamos la cuenta desde la Concepción de Talcahuano, sólo variará en dos ó tres más el número de puertos.

Pues como el principal comercio de los productos del país se hacía por ellos, y á ellos se llevaban, para internarlos en la sierra, los géneros preciosos que por Panamá se enviaban desde la feria de Portobelo, puestos los piratas en los paralelos de latitud de estos puertos, las presas se les venían á las manos, ó á las entradas de ellos, ó las hallaban en ellos fondeadas.

La navegación del mar del Sur en los siglos XVI y XVII no fué científica, fué meramente rutinaria; de modo que los llamados maestres y pilotos de los buques que navegaban desde Panamá á Talcahuano se dirigían por determinadas señales de la costa que indefectiblemente habían de reconocer, ya subieran, ya bajaran; pues apostados los enemigos no lejos de estos puntos de recalada, tenían también presa segura en ellos.

Porque no es de olvidar que fué raro el viaje hecho por los piratas al Pacífico que

no fueran con ellos marineros y pilotos prácticos en este mar, por haber ó navegado en él con los españoles ó en otras expediciones piráticas. Las relaciones que dejamos transcritas lo han probado.

El viento Sur que constantemente reina en toda la costa del virreinato, era un poderoso agente para los corsarios. La costa occidental de la América del Sur desde el cabo de Hornos hasta Panamá, corre Norte-Sur desde dicho Cabo hasta el puerto de Arica, y desde aquí empieza á formar arco de círculo hacia el NO. hasta cabo Blanco, para continuarlo al NE. desde este punto hasta los confines marítimos del Ecuador.

De modo que todo buque que entrara al Pacífico, bien montando el Cabo, bien pasando cualquiera de los estrechos de Magallanes ó de Maire, desde el momento en que venciera cualquiera de estos obstáculos podía recorrer á su gusto con *viento largo* desde la parte más Sur del virreinato hasta la extremidad Norte de él.

Hoy, llevando con el vapor el *viento en la bodega*, no podrá estimarse debidamente cuánto valía en las navegaciones antiguas esta circunstancia del viento; y era tan favorable á los piratas, que raro fué el que quiso perderla de los que entraron al Pací-

fico por la extremidad Sur del continente.

Todas las presas que hicieron fué teniendo siempre ellos el barlovento. Drake, Cavendish, Oliverio Nort, Spilberg, Jacobo Maire, Woodes Rogers, Clipperton, Cornelio Andrés y Jorge Anson, regresaron á Europa atravesando la Oceanía primero, y luego montando el cabo de Buena Esperanza, ó lo que es lo mismo, mientras estuvieron en el Pacífico no quisieron navegar con vientos de proa, como tenían que hacer casi siempre los españoles para salirles al encuentro. Exceptuaremos de entre éstos á los restos de las excursiones filibusteras, que ya uniéndose para formar una de varios de ellos, ya dispersos y separados, salieron del Pacífico como pudieron.

A esta ventaja añadían la de conocer muy bien los piratas en qué estado se hallaban nuestras fuerzas navales, cuándo podrían salir á la mar, qué rumbo habían de seguir; y lo sabían con toda certeza por las innumerables comunicaciones que tenían con los extranjeros establecidos en el país, los cuales les avisaban además de los viajes emprendidos ó próximos á emprenderse por buques que llevaran metálico y ricas mercancías. Y esto lo hemos visto por multitud de ejemplos comprobado.

Facilitaba mucho también el apresar buques en el Pacífico, que no obstante de estar repetidas veces mandado que los mercantes no navegasen sino con artillería y otro armamento apto para defenderse, esto no se cumplía, ó cuando más, se hacía cierto simulacro de cumplimiento llevando artillería inútil, ó careciendo de artilleros y pólvora, siempre en la persuasión de que, pues se les había permitido la salida, estaría seguro el mar, la cual se negaba, como era cierto, cuando había fundadas sospechas de corsarios.

No se necesitaba ser un San Olaf para apoderarse de buques indefensos; y si alguno, con muy escasos medios de defensa, hacía rostro á los buques piratas, los pasajeros y las mujeres é hijos de éstos, con sus clamoreos, lágrimas y justos temores de irritar á los piratas y exponerse así á malos tratos y atropellos, hacía que, ó la resistencia fuera corta, ó si no corta, débil.

Ni deben admirarse los lectores de la prontitud con que los piratas daban caza á los barcos de la mar del Sur, pues ya he dicho que éstos eran buques hechos para llevar mucha carga; y era tanta la que llevaban, que las cuatro quintas partes del casco iba debajo del agua, sobre todo en los viajes

llamados de bajada, ó sea cuando navegaban desde Talcahuano á Panamá ó de Sur á Norte.

En esta disposición, los buques no pueden menos de ser pesados y de obedecer mal al timón.

Los de los piratas, ágiles y desembarazados de estos voluminosos cargamentos, estaban completamente expeditos para toda clase de maniobras.

No sólo fueron los buques los tomados y saqueados; fuéronlo también algunos puntos de la costa ó muy cercanos á ellas. Coquimbo, Saña, Guayaquil, Paita y algún otro, son testigos.

Pero no han sido estos hechos de guerra dignos de la trompa épica, sino de ser gritados ó por los mismos que los llevaron á cabo, ó por algunos hispano-americanos para aturdirse á sí mismos, y cerrarse á piedra y lodo los oídos para que no éntre por ellos al alma la voz de la equidad y la justicia.

Los señores Juan y Ulloa describieron el típico armamento con que se preparó todo el trozo de costa comprendido entre Guayaquil y Lima á recibir á Anson y su escuadra en 1740. Ya en este tiempo estaban muy mejorados los armamentos, y no faltaba

cierto barniz de educación técnica en los que tomaban las armas. Copié en el VIII libro de estos Estudios unos párrafos á la letra acerca de esta materia ; los voy á reproducir aquí, que son cortos :

« Es tan común la falta de armas de toda especie en el Perú, que ninguno podrá comprender su escasez sino en las graves urgencias. Se esperaba en 1740 una invasión inglesa en las costas occidentales de la América del Sur, y así, avisadas debidamente todas las autoridades, se prepararon á rechazarla.

»Las poblaciones desde Guayaquil hasta Lima estaban sobre este particular en un estado tan malo, que en los cuerpos de guardia de cada pueblo sólo se veían pedazos de palo con espigas de hierro atadas á la punta, con pretensiones de lanzas ; cañones de escopeta y arcabuces antiguos, sin llaves, ni más cajas que un pedazo de palo, al que estaban amarrados con un cordel, de tal modo que algunas veces *los vimos* disparar teniéndolos uno y apuntado, mientras que otro le ponía fuego.

»Se debe advertir que esto no sucedía en los pueblos pequeños solamente, sino en las ciudades y lugares grandes como Piura, Lambayeque y Trujillo, etc. »

Puede completar la lectura quien lo desee, y verá qué dosis de gloria tan escasa cabe á los vencedores de esta milicia, que, sin exagerar, pudiera presentarse como molde y patrón del resto de las tropas del virreinato congregadas para rechazar á los piratas. Oigamos, empero, á éstos, que son testigos de toda excepción.

Dícese en la historia del viaje de Anson, página 15: «Es, pues, muy probable que lo mismo que se hallaba Panamá y las demás plazas de la costa del mar del Sur, estuviese la ciudad de Manila.» Sepamos de Panamá y de las demás plazas:

«Descuidadas las fortificaciones, arruinadas las obras, desmontados los cañones, los almacenes desprovistos de municiones de boca y guerra y, por lo tanto, las tropas desprevenidas enteramente para defenderse.»

De la plaza de Valdivia, en Chile, hace el siguiente retrato: «Estaba esta plaza sin defensa, desmontados los cañones, desarmada la guarnición y muy descontentos los habitantes, pues siendo la mayor parte desterrados, yacían en la miseria.»

Y del belicoso estado de Chile para resistir invasiones pone el siguiente trocito: «Sabemos muy de positivo que en todo el

reino de Chile no había 300 armas de fuego. » *O tempora! O mores!*, se verán tentados de exclamar los contribuyentes de ahora.

¿Pues qué Cid Campeador, ni que Carlos Martel hace falta para apoderarse de estas plazas y poner en honrosa fuga estos ejércitos?

Facilitaban sobre todo esto el éxito feliz de las piraterías las necesarias tardanzas y demoras de la armada peruana, que engendraban una casi segura impunidad en el ánimo de los corsarios.

Estos venían al Pacífico en intervalos muy irregulares, y ordinariamente se presentaban de improviso, por más noticias que de sus aprestos se tuvieran en España, no siempre ciertas, por más avisos que de su salida se comunicaran á los Virreyes y demás autoridades.

Con estas solas probabilidades no era posible preparar la armada y tenerla cruzando indefinidamente por las cercanías del cabo de Hornos, sitio muy tempestuoso gran parte del año, por si venían los piratas.

Estos, á lo mejor, ni pensaban en venir, ó se demoraban seis ú ocho meses carenando sus buques en cualquiera de los buenos puertos que hay sobre el Atlántico en la parte oriental de Patagonia, ó esperando á

los buques que con cualquier motivo se hubieran dispersado, ó aguardando sazón más oportuna para vencer los estrechos ó el Cabo y penetrar en el Pacífico.

Los gastos de estos cruceros eran excesivos, muy contingente cogerse de ellos resultado alguno, y sobre todo esto, tener en alarma al comercio, que juzgaría razonablemente había peligro de corsarios mientras durara el crucero, sin darle la constancia de él la esperanza fundada de no haber entrado los piratas al mar del Sur.

Y como tenían tres entradas á él, la del Cabo cuan abierta quisieran, y los vientos en popa para ir donde quisieran, impunemente entrarían al Pacífico por más cruceros que se pusieran, incapaces de sostenerse en aquellos mares largo tiempo y causando, repito, enormes gastos.

Digo también que impunemente se estaban los piratas en cualquiera de aquella multitud de islas que hay al Sur de Chile, incluso en las de Juan Fernández, sin que nadie supiera de ellos, ni fuera fácil saber aunque se quisiera, cosa que los marinos peruanos y chilenos tienen muy bien averiguado.

A estas islas de Juan Fernández, muy concurridas de piratas, ningún buque del

comercio quería acercarse por si acaso, ni tenía tampoco necesidad de ello, pues les quedaban fuera de rumbo á la ida y á la vuelta.

Y si no se sabía que estaban en ellas los piratas, ¿ qué podían éstos temer ?

Demos, sin embargo, que el mismo día de fondear en el Pacífico se les viera. Lo primero era comunicarlo á las autoridades próximas, y éstas al Virrey. Casi un mes de viaje la noticia : llegaba al Callao, ¿ y cómo llegaba ? Con la indeterminación propia con que no podía menos de llegar. Conjeturando si esperaba el pirata otros buques ; no sabiéndose á punto fijo qué número de piezas ni de gente tendrían, verbigracia, los dos buques que habían fondeado ó que sólo habían pasado á la vista del vigía. Reuníase, por último, en Lima el Acuerdo para deliberar acerca de lo que casi ignoraba por completo.

Se tomaban, sí, las precauciones generales de armar buques, de repartir municiones á los fuertes del Callao, de acuartelar milicias, de avisar por toda la costa ; pero, ¿ y salir contra los corsarios ? No era posible, ni prudente en el momento, sobre todo si la mayor parte de la armada se hallaba convoyando los caudales, ó regresaba de

Panamá con las mercaderías traídas por los galeones á Portobelo.

¿Sabía el Acuerdo á punto fijo las fuerzas del pirata para enviar contra él á tontas y á locas cualesquiera fuerzas? No; pero entretanto que se adquirían mejores datos, mientras se artillaban y preparaban los buques mercantes para el corso, los días pasaban, y la impunidad de los corsarios sin mella alguna.

¿Qué diré de la confusión que causaba si el pirata había apresado un par de buques de regular tamaño y los llevaba consigo? ¡Qué noticias tan contradictorias se corrían entonces! Unos vigías lo daban por solo; otros, al poco tiempo, de que eran dos; otro, en breve, que se les había juntado otro buque de los rezagados. Nuevos entorpecimientos y nuevas detenciones hasta tener datos más seguros.

Pero, en fin, demos que la armada estaba toda junta en el Callao, y démosla preparada y dispuesta para marchar contra el enemigo, sea el que sea el número de sus buques y la fuerza de ellos, como tantas veces se hizo. Démosla ya levadas las anclas y en franquía del Cabezo de la isla de San Lorenzo. ¿Qué rumbo tomaba?

Si por prudentes conjeturas el del Sur,

la impunidad de los corsarios era absoluta si, habiendo pasado el paralelo del Callao, navegaban al Norte; y si todavía no habían llegado á él, quedaba esta impunidad casi tan absoluta como si lo hubieran pasado.

Porque quien conozca el arte de navegar á la vela, sabe que navegar al Sur con viento Sur es hacer un continuado ziszás que se aparta á un lado y otro del camino derecho que anda con viento Sur el que se dirige al Norte; así, las probabilidades de encontrarse los corsarios y nuestra armada eran algo remotas, máxime si los piratas no querían, como no querían, encontrarse con ella.

Del encuentro ponían en contingencia la victoria: si la perdían, lo perdían todo; si la ganaban, como no había de ser sin pérdida de gente y deterioro de sus buques, y no habían de coger caudales en los nuestros, y nosotros sí en los de ellos (los robados), era dictamen de prudencia huir de nuestra armada.

¿Pues qué diré de otras circunstancias que favorecían á maravilla el no encuentro? Una, las noches que, en su obscuridad, disminuyen el horizonte, y en cualquiera de ellas, que no eran pocas, si habían de ir nuestros buques hasta Juan Fernández bus-

cando los contrarios, pasarse éstos y seguir con impunidad completa hasta donde quisieran.

Otra circunstancia, que no se navega de bolina con comodidad y desembarazo cuando se va en conserva de otros buques que andan menos ó que barloventean mal, como tiene que suceder cuando se reunen de cuatro arriba; incomodidades que casi desaparecen cuando se camina con vientos largos.

Nada prueba mejor la verdad de esta impunidad de que, por las causas dichas, gozaban los piratas los dos terceras partes del tiempo que estaban en la jurisdicción del virreinato, como el hecho de que jamás pelearon con los criollos y españoles al Sur del paralelo del Callao si no fué Spilberg, que estaba ya muy cerca de Lima y no pudo evitar la acción sin nota de cobarde.

El códice J. 38 de nuestra Biblioteca nacional nos proporciona un documento de valía para nuestra actual materia, y es la calidad de las tripulaciones que llevaban los buques del mar del Sur, y la dificultad de mejorarlas cuando se tenía noticias de piratas.

«Se debe prohibir con rigurosas penas que los dueños de los navíos no pongan esclavos en ellos por marineros, pues hay

tanto gentío (en el Perú) que se aplique á este arte, de indios, mulatos y mestizos que son á propósito para ello; porque de quedarse estos navíos con este defecto, experimentará V. M. los daños que se han visto cuando entra en la mar del Sur el enemigo; que para haber de aprestar uno ó dos navíos se envía por la gente marinera cincuenta y cien leguas la tierra adentro. Porque como los que pasan de España no les quieren dar plazas en la mar del Sur los dueños de las embarcaciones, se entran la tierra adentro á buscar su vida, lo que no hicieran si estuvieran poblados (tripulados) de marineros los navíos, y se excluyeran á los negros esclavos que tienen para ellos.

»¿Qué defensa harán los navíos de la mar del Sur con cuatro españoles que llevan solamente, maestre, escribano, contramaestre y un compañero?

»Vea V. M. lo que podrán hacer cuando llegue la ocasión de encontrar con enemigos; no me dilataré en representar los inconvenientes que esto tiene, porque estando tan fresca la entrada del Dariel, que dos canoas que botaron á la mar del Sur fueron bastante á quemar, apresar y hacer varar á veinticinco embarcaciones: con que con este suceso tan notorio no necesito de ponderar

los graves inconvenientes que esto tiene.»

He probado con toda evidencia, por lo indiscutible de los hechos y razones aducidas, que los piratas abundaban en sólidas probabilidades de hacer sus correrías por el mar del Sur con buen éxito por la poca ó ninguna resistencia que habían de hallar en los buques del comercio y en los puertos donde entraran; por los avisos que recibían de los extranjeros avecindados en el Perú comunicándoles la salida y destino de los buques que llevaban valiosos cargamentos, la disposición, número y fuerzas de los de la armada; por la impunidad que durante no poco tiempo de su excursión habían de disfrutar; por ser de necesaria recalada á los buques del comercio determinados puntos de la costa; por lo fácil que les era recorrerla con el viento continuamente reinante en toda ella, y por la mala calidad de las tripulaciones que llevaban los más de ellos.

Pero hace ahora falta saber cómo les ha ido á estos piratas cuando se han encontrado con nuestros buques armados. Nos lo dirá con honroso fuego patrio el peruano D. José Borda y Orosco, benemérito coronel de milicianos:

«No hay sitio más seguro para una correría que el mar del Sur. La inmensa ex-

tensión de su costa, lo invariable de los vientos sures que impiden la navegación directa de este rumbo, y por tanto acudir con prontitud al sitio donde se deja ver el corsario, si éste se halla á barlovento. El descuido y total abandono de defensa con que navegan los navíos (los buques) del país, todo da ocasión para que cualquier embarcación, por chica que sea, tome algunos navíos y logre huir con ellos á los mares de la India sin estorbo, pues depende de una suma casualidad el que los navíos que salen á corso los encuentren.

» Lo que falta que saber es si en las ocasiones en que se han encontrado les ha ido bien. Esto es lo que no se dice en las Relaciones. Se pondera la toma de la villa de Paita, que son unas chozas de cuatro miserables, sin defensa; la de la villa de Pisco y ciudad de Saña, á quienes en tiempo de paz acometen de noche, encontrando á su corto vecindario dormido y descansando. Pero no se dice que siempre que ha habido alguna prevención se han defendido con brío rechazándolos de todas partes con la derrota y prisión de muchos de ellos.

» Aquines fué derrotado y preso el año de 1593; Oliverio Le-nhor, el año de 600, derrotado y preso en Filipinas de huida del

Perú con dos navíos y dos chatas. Jorge Spilver, año de 615, con cinco navíos, batido en el Perú y enteramente derrotado en Filipinas.

» Jacobo Heremita, año de 1624, rechazado de todas partes sin embargo de traer el más fuerte armamento que ha entrado al mar del Sur.

» Enrique Breaut, año de 1633, con cinco navíos quiere tomar á Baldivia, y es rechazado y desalojado á cuchilladas, con la pequeña guarnición de esta plaza, del sitio en que había tomado tierra. Enrique Clerck, año de 1670, es preso y ahorcado.

» Los piratas Charps y Wolmen son rechazados de Arica con grande pérdida, y el segundo muerto en Tumaco con todos los suyos, año de 1679. Los filibustiers, con 11 embarcaciones que llegaron á juntar, mandados por el famoso David, son batidos en las islas del Rey, y se salvan por la desavenencia de los comandantes de la armada española; agregados á ellos otros muchos corsarios y piratas, hicieron fuertes hostilidades en toda la costa.

» No habiendo fondos en las cajas reales para equipar nueva escuadra contra ellos, algunos caballeros particulares arman dos navíos, los que por siete días consecutivos

se baten con ellos en la punta de Santa Elena, y echándoles á pique dos embarcaciones, los ahuyentan de estos mares en el año de 1684.

»En el de 1715, dos fragatas que entraron á corso, la una fué apresada en estos mares por dos navíos que armaron en corso dos caballeros comerciantes, y la otra en las costas de Nueva España.

»De modo que siempre que han hallado la costa prevenida han sido rechazados; y siempre que se han encontrado con embarcaciones armadas en guerra han sido presos ó derrotados, ó echados á pique, sin que hayan padecido ninguno de estos descalabros las embarcaciones españolas, en las cuales iban de comandantes, de oficiales ó de voluntarios la principal nobleza de esta ciudad [3]. »

No han logrado establecerse en el mar del Sur.—Ingleses y holandeses lo desearon con empeño, y siempre les salió vano. Hasta la expedición de Anson, puede decirse que se repetía esta orden sin interrupción á cuantos jefes pasaron al Pacífico con instrucciones de su Gobierno.

Oigamos al historiador del viaje de Anson, al que no puedo, repito, considerar como pirata, pues era un almirante inglés enviado

por su nación á hostilizar dominios de España, con la cual estaba en guerra declarada con todas las formalidades de la época. Dice así :

« Antes de seguir nuestro viaje, quiso nuestro comandante (Anson) concertar el plan de operaciones en el mar del Sur, adonde íbamos á entrar. Con este objeto convocó consejo de guerra á bordo del *Centurión*, el 23 de Febrero, y propuso atacar, así que llegásemos al mar del Sur, la fortaleza de Valdivia, que es uno de los puertos principales que está frontero á Chile. Añadió que uno de los artículos de su instrucción era tratar de apoderarse de algún puerto en aquellos mares, donde pudiesen carenarse y reponerse nuestros navíos. »

Anson no hizo cosa que se pareciera á esto, aunque en la isla de Juan Fernández tuvo reunidos, después de la dispersión de su escuadra, el *Centurión*, de 60 cañones ; el *Glocester*, de 50 ; el *Tryal*, de ocho, y el transporte *Ana*, con artillería y muchos víveres. Había perdido, es verdad, mucha gente, y esto le excusa en parte.

Y digo en parte, porque según el concepto que todos los invasores tenían del odio de los indios á los blancos, del despego de los españoles de América á los españoles de

España, de la cobardía de la gente toda que vivía en las playas del Pacífico, creo se bastaban y sobraban los que habían quedado á Anson en los cuatro buques para apoderarse en el Pacífico de cualquier palmo de terreno, sobre todo de Valdivia, que parecía el *desideratum* de estos invasores. Trasladamos algunos trozos *ad hoc* :

« Los indios por su parte estaban prontos á insurreccionarse en casi todas las fronteras, y hubieran tomado las armas á la menor insinuación [inglesa], y ésta era la disposición de todos los habitantes, según varias cartas que nosotros les interceptamos. Nada de esto era desconocido á los Gobiernos españoles, y temían una sublevación general así que llegase nuestra escuadra á aquellos mares. »

Y más abajo : « El odio entre los españoles y los indios crecía de día en día, y todos estos elementos facilitaban sobremanera la toma de Valdivia. Dueños nosotros de esta plaza, era muy probable que los araucos, los pruches y los pulinches se hubieran unido á nuestra causa, y pudiendo auxiliarnos con 30.000 hombres en campaña, la mayor parte caballería, nada nos hubiera impedido entrar en Chile y hacernos dueños de todo el Perú. »

Sigue el historiador inglés en su rapsodia, y dice: «Cuando yo imagino que [en 1741] mil ó mil quinientos ingleses fuesen capaces de conquistar todo el reino del Perú, etcétera.» Una sencilla reflexión ocurrirá á cualquiera.

Si todo esto hubieran hecho los ingleses con todos los inválidos que sacaron de Inglaterra en la escuadra de Anson, es raro que con las fuerzas que aún le quedaban en el Pacífico ni intentara siquiera apoderarse de un islote, tras tantas prevenciones y mandatos del Gobierno. Almirante fusilado con más justa causa, no lo hallará nunca el Almirantazgo inglés.

Mayor que toda ponderación ha sido el anhelo y la insistencia de los holandeses en posesionarse de un sitio cualquiera donde poder enarbolar su bandera y dejar caer tranquilamente el ancla. Data la primera tentativa holandesa de 1600, cuando Veraxer y Simón de Cordes, desembarcando en Arauco tropa al mando de Jacobo Machin, fueron rechazados por los indios, perdiendo los invasores 23 hombres y al jefe de la expedición.

Cordes, su sobrino, tomó el mando de ella; presentóse en Chiloé en el mes de Abril, y diciendo al gobernador, Ruiz de Pliego,

que iba de paz y nada más que por asuntos de comercio, no se desconfió de él. Pero de sorpresa mató al gobernador y á nueve españoles más que halló á mano; saqueó la ciudad de Castro, y aun llegó á hacerse fuerte en ella; pero irritados los indios contra él, le obligaron á huir y á reembarcarse á toda prisa.

Coloca la segunda Mendiburu en 1636, y la tercera en 1641, que es la de Brower.

El Consejo de Indias seguía la pista de cerca á estas tentativas cuando empezaban á fraguarse en Holanda. No hay más sino ver, entre otros documentos, el aviso pasado á 9 de Agosto de 1614 por el duque de Lerma al Presidente del Consejo de Indias, en el cual le da muy particulares noticias de los buques holandeses destinados á operar en las aguas de Chile, y del armamento que conducía para darlo á los chilenos y hacer en él la revolución en contra de España y en pro de Holanda.

Entre las estratagemas de que se valieron los holandeses para soliviantar los ánimos de los americanos, fuesen indios, fuesen españoles, estaba la de llevar muchas proclamas impresas en lengua castellana y distribuirlas profusamente por las costas.

Se recomendaba en ellas, tanto á los in-

dios como á los criollos, que se levantaran contra el despotismo español, « para gozar de esa manera de los beneficios que la libertad procura ».

Y no se arguya con la falta de inexperiencia y tacto de los encargados de llevar á cabo estas anexiones, porque Brower, el hombre que más había pugnado por la realización de este deseo, al que arrastró á los geógrafos y marinos holandeses, había sido gobernador general de las posesiones holandesas de Asia, y tocó en el Brasil precisamente en su viaje á Chile para consultar y tratar maduramente este asunto con el príncipe Guillermo de Nassau, que era á su vez gobernador de las posesiones americanas en el Brasil.

Del brío con que han sido rechazados, cuanto los armamentos lo permitían, y de la ninguna ó escasísima instrucción militar del país podía esperarse, dirán Drake en Coquimbo, Enrique Clerke en Valdivia, Cavendish y Sharp en Arica, Jacobo Heremita Clerk en Pisco, Guayaquil y Lima, y otros en otras muchas partes.

La gente perdida por los corsarios en estas expediciones no es dato tan insignificante que no deba de consignarse, pues con los demás ayuda á juzgar y á estimar en lo

debido esta materia. Las causas de estas bajas fueron: las enfermedades propias de aquellos tiempos en los viajes largos, disentería y escorbuto; los muertos en las acciones navales y desembarcos, y de resultas de estas funciones de guerra, los prisioneros y desertores.

A desanimar un tanto cuanto á los piratas, no pudieron menos de contribuir las muertes ocurridas á los capitanes ó jefes de las expediciones, ya fueran puramente naturales, ya á consecuencias de disgustos, ya violentas: elegiré las más señaladas.

Drake murió repentinamente en Portobelo é inmediamente después de la derrota de sus tropas de desembarco en Nombre de Dios; Hawkins (Achines), rendido y tomado en su propio buque, fué condenado á muerte, aunque no se le dió; el capitán inglés Chalona, preso con las armas en la mano, fué ajusticiado; Sawkins perdió la vida delante de Panamá, cuando se disponía á atacarla; Watling, jefe de los filibusteros ingleses que atacaron á Arica, quedó tendido en una de sus calles; en el golfo de Nicoya acabó sus días Juan Cook, como dijimos al tratar del pirata Davis; Jacobo Heremita Clerk feneció, dicen que de despecho, en el Callao, á bordo de su capitana; el

llamado Enrique Clerke, capturado en Valdivia, fué remitido á Lima y ahorcado; en Chiloé halló la muerte, pero de modo natural, Hendrik Brower, y á manos de los indios y milicias el capitán Veraxer; Bolmen y 40 de los suyos pagaron con la vida en Tumaco el salir en busca de provisiones para continuar sus robos, y junto con estos capitanes muchos oficiales de buenas familias que quisieron buscar fortuna en el mar del Sur.

Otras consideraciones de no vulgar interés pueden hacerse, y que demuestran que no era tan fácil posesionarse de cualquier pedazo de costa en el Pacífico como aquellos soñadores creían; los desastrados remates que tuvieron la generalidad de los buques salidos de Europa con dirección á corsear en el Pacífico, pueden ser fehacientes testimonios de esto.

En 1579 sacó Drake de Inglaterra cinco buques y llegó con uno. Cavendish vió perecer su flota de ocho navíos en las costas del Brasil en su segundo viaje (1591), y con sólo un buque pudo regresar descalabrado á Europa. Otros dicen que la flota sólo era de cinco buques.—Bueno.

La de Ricardo Hawkins, que fué de cuatro, se quedó sin dos frente al Río de la Pla-

ta, y los otros dos se le apresaron en el Pacífico.

De los cinco buques con que Jacobo Mahu emprendió su viaje á las aguas de las costas occidentales de América, perdió dos, y no hizo sino asomarse á verlas.

Oliverio Nort, en 1600, sólo salvó un buque de su expedición, perdiendo los tres restantes.

Ni fué en 1615 más afortunado Jorge Spilberg con los seis buques de su armada, pues de ellos perdió uno en el estrecho de Magallanes, otro combatiendo en el Perú, tres en aguas de Filipinas; sólo el sexto y último quedó como los nuncios que recibió Job: para dar noticias del fracaso. Paso por alto otras pérdidas, y llego á las de Anson: siete fueron los buques salidos de Inglaterra para aniquilar á los españoles en el Pacífico; mas regresa con un sólo, sin conseguir su objeto.

La enseñanza saludable que de estas liquidaciones pueden sacar los que mancillan los resultados desastrosos que los españoles obtuvieron en sus expediciones al Río de la Plata y al estrecho de Magallanes muchos años antes que nación alguna pensara cinglar por aquellos mares, es obvia, sencilla, clara.

Carácter moral de los piratas.—No deben en modo alguno confundirse los europeos que vinieron á expedicionar armados al Pacífico, con los que en el Atlántico ejercieron el robo y la rapiña.

Conocidos éstos con los nombres de *filibusteros* y *boucaneros*, eran la hez de sus naciones, y sus crímenes y cobardía quedarán estigmatizados indefectiblemente por la historia.

Morgan, David y algunos otros de éstos han recorrido también el Pacífico y hecho en él lo que en el Atlántico; pero no debo englobarlos con los demás piratas y corsarios, que distaron mucho en su proceder del de los filibusteros. Trataré de ellos por separado y como la justicia exige, y repetiré aquí de nuevo lo que en otras partes tengo advertido; y es que aunque, siguiendo la costumbre de los historiadores americanos, llame *piratas* á cuantos hicieron ó intentaron hacer daño en el mar del Sur, este calificativo sólo alcanza propiamente á los que, no estando España en guerra, sino en paz con su nación, sin respeto alguno á estas buenas relaciónes se entraban por las aguas de nuestras posesiones ultramarinas robando y pillando cuanto deseaban y podían.

Los demás no serán sino enemigos, bien

nos hicieran la guerra con buques armados en corso, bien con buques de guerra, aunque mezclemos indistintamente estos nombres de corsario, pirata y enemigo.

A las puertas del mar del Sur, puede decirse, descabezó Francisco Drake al segundo comandante de su expedición, Mr. Tomás Doughtie, por conspirador, como en Hakluyt se dice claramente y nosotros aceptamos en la página 196 del libro antecedente.

Estas fueron las primicias inglesas de la entrada al mar Pacífico.

Muy poco después de esta tentativa de sedición, nos presenta la historia insubordinados á los compañeros de Juan Ojen-Kan, no queriendo conducir el tesoro tomado en las islas Perlas á bordo de uno de los buques que habían quedado en el Atlántico *por no haberse hecho la repartición*. El tesoro quedó perdido por los ingleses, y según todas las trazas, volvió por segunda vez á poder de los españoles.

Vimos á Cavendish desobedecido del *Constant*, hasta el punto de separarse de él, y todo por la falta de equidad en la distribución de las presas.

Schelvocke y Clipperton se odiaban de tal modo, que á poco de salir de Inglaterra se separaron voluntariamente, y no se

volvieron á ver hasta la salida del Pacífico.

Juan Coxon, ofendido de que, llevando 97 hombres, no se le diera el mando en jefe de todos los demás filibusteros, quiso separarse de la liga, y se le detuvo haciéndole cabeza de los 366 que la componían.

En Juan Fernández fué Sharp depuesto por los suyos, y de nuevo elegido por su valor en la derrota que sufrieron en Arica.

Después de la toma de Paita, hubo entre la tripulación del *Centurión* una seria desavenencia á consecuencia del reparto del botín adquirido: el almirante Anson lo aplacó desprendiéndose de la parte que en él podía tener. Entre los filibusteros que pasearon el Pacífico en el último tercio del siglo XVII, estas cualidades fueron de más bulto. Preocupábales mucho el cómo salvarían la gran cantidad de plata que habían robado, ya de las poblaciones de la costa, bien en los buques encontrados; porque como no tenían esperanza de salir del Pacífico sino por tierra, atravesando el istmo, seríales la mucha plata estorbo para caminar ligeros.

Los que á los metales preciosos adquiridos en los repartos de botín habían juntado las ganancias del juego, les torturaba el espíritu el pensamiento de perderlo todo á manos de sus propios compañeros.

Poco remediaban estas ganancias con comprar á sus camaradas joyas de oro y piedras preciosas por fuertes sumas de plata; pues si bien es cierto que con estas compras reducían en peso y volumen sus riquezas y adquirían mayores probabilidades de salvarlas, también lo es que la desesperación en algunos de verse pobres, relativamente al menos, después de tantos trabajos y con fundados motivos de perder lo poco que les quedaba si habían de hacer marchas precipitadas al través de los bosques y aguas del istmo, les irritaba y aun excitaba á despojar á sus compañeros de cuanto les habían ganado y privarles de la vida. « Ce désespoir de s'en revenir si déchargés, comploterent au nombre de 17 ou 18 de massacrer ceux qui étoient les plus riches *. »

Y no parece quedó la cosa en proyecto según este autor, el cual se queja en primer lugar del sobresalto en que estaban los pocos á quienes acudió el naipe « parce qu'il étoit bien difficile pendant un si long voyage, de pouvoir se garantir des surprises de gens dont on étoit toujours accompagné, et avec les quels il falloit boire, manger et dormir, et que pouvoient encore se défaire de ceux qu'ils auroient voulu dans les combats que nous pourrions rendre contre les

espagnols, en tirant sur nous pendant la mêlée, *ce qu'ils exécuterent* neanmoins d'une autre manière ».

En efecto, en una temporada larga, y teniendo que estar siempre juntos y en sitio tan reducido como el buque en que iban, no había precaución posible para librarse de éllos ; el principal temor de los ricos era que en una refriega con los peruanos ó en mar ó en tierra, podían ser asesinados traidoramente por sus mismos compañeros de armas.

Con los prisioneros tomados en los buques del tráfico, si estamos á lo que dicen los corsarios en sus relaciones de viajes y á varios hechos de los que no hay razón para dudar, fueron generalmente humanos y aun corteses; dieron, es verdad, tormento á algunos de los tomados en los buques, echaron á otros en playas inhospitalarias, y los trece ahorcados delante del Callao por Juan Ux, sucesor de Heremita Clerk, fué una verdadera crueldad; pero nada de esto, con ser tan reprensible, basta para calificarlos de crueles é inhumanos, supuesto que no era lo habitual en ellos, sino más bien, como he dicho, la templanza, y en ocasiones la humanidad y cortesía. El espíritu de secta y la intolerancia ingénita del protestantismo

desbordaba á los piratas protestantes cuando entraban en las iglesias de los pueblos que daban al saqueo.

A sablazos y tiros rompían cuantas efigies hallaban en ellas, destrozaban los ornamentos, y todo lo convertían en objeto de chacota y menosprecio.

Cotejos enfadosos.

Lo que ahora pongo en la balanza del juicio desapasionado y recto de mis lectores, será el remate de este párrafo.

D. Diego Barros Arana, y con él otros en Chile, y D. Manuel de Mendiburu en el Perú, suelen con frecuencia ensalzar mucho la habilidad y destreza de los marinos extranjeros que por un motivo ó por otro entraron al Pacífico. Su intención es conocida, tanto más cuanto que en no pocas ocasiones, clara, manifiesta y abiertamente hacen la causa de ellos deprimiendo á los españoles y levantando muy sobre ellos á los extranjeros. Cuando, Dios mediante, yo trate de la Hidrografía y Topografía, haré ver qué hicieron en esta materia los españoles, qué los ensalzados extranjeros en los mares y tie-

rras de la América española. Dejaré ahora, como de paso, un dato que consuela alguna cosa, y es que, con motivo de los asuntos de límites entre las diversas repúblicas hispano-americanas, han venido no pocos americanos á nuestras Bibliotecas y Archivos á ver los documentos que puedan aclarar las dudas que nacen del *uti possidetis* de Carlos IV.

Pues á poco rato de ver y leer, y á los pocos días de buscar papeles para apoyar con ellos sus dictámenes, confiesan en voz alta que ignoraban completamente el tesoro de noticias de todo género, las topográficas entre ellas, que estaba oculto en aquellos legajos cubiertos de polvo secular. Y como en esta materia, en otras muchas.

Vanse abriendo los ojos á mejores luces; yo trato de hacer alguna en un asunto en que Barros Arana coloca á nuestros marinos del siglo XVIII en un lugar que no creo merezcan bajo ningún concepto.

Dejemos que el martillo de la verdad obre por sí mismo, y no hagamos otra cosa sino someter materialmente á su acción los hechos, para que él los pruebe y declare la bondad de sus metales.

Los almirantes Anson y Pizarro serán los protagonistas, el Turno y el Eneas que se

disputen la posesión de una nueva Lavinia; la historia que me ha de servir de base para el análisis de sus proezas, la escrita por uno de los oficiales de Anson, por su capellán Ricardo Walter; el teatro de acción, el mismo para ambos.

Las escuadras constaban de los buques siguientes:

Escuadra de Anson.

Çenturión.....	60	cañs.	400	tripls.	
Glocester.....	50	„	300	„	
Severn.....	50	„	300	„	
Perla.....	40	„	250	„	
Wager.....	28	„	160	„	
Tryal.....	8	„	100	„	
Urca *Ana*.....	8	„	70	„	(todo prud.)
Id *Industria*..	6	„	40	„	(ídem íd.)
Suman.....	250		1.620		
Tropa de desembarco..			472		
Sin jefes ni oficiales....			2.092		

Escuadra de Pizarro.

Asia.....	66	cañs.	750	tripls.	
Guipúzcoa.....	74	„	750	„	
Hermiona.....	54	„	500	„	
Esperanza....	50	„	450	„	
San Esteban..	40	„	350	„	
Patache.....	20	„	150	„	(prudenc.)
Suman.....	304		2.950		
Un reg. de inf. p. Chile.			500		
Sum. sin jefes ni oficls...			3.450		

Salida é instrucciones.

ANSON

De Inglaterra, el 18 de Septiembre de 1740.

Apoderarse de algún puerto del Pacífico donde pudieran carenarse y reponerse los buques ingleses que entraran en dicho mar.

PIZARRO

De Santander, en Octubre (sea el 18) de 1740.

No empeñar combate alguno hasta que estuviera en el mar del Sur ó Pacífico.

Llegada al Continente.

ANSON

Diciembre 21, á Santa Catalina, en el Brasil (27° 6′ lat. S.).

En el viaje se separa de la escuadra la urca *Industria*, quedando las fuerzas inglesas reducidas á siete buques, 244 cañones y 2.052 tripulantes.

PIZARRO

Enero 5 de 1741 á Maldonado (35° latitud S.) en la desembocadura del Río de la Plata.

Deja el Almirante el patache por inútil, y queda reducido á cinco buques, 284 cañones y 3.950 hombres.

Salida para el Pacífico.

Enero 18 de 1741..., con tantos víveres, que antes de llegar á las proximidades del Cabo quiere repartir entre todos los buques de su escuadra los que llevaba el *Ana*. — Representan los comandantes que iban tan cargados de ellos que llegaban á estorbar las maniobras y el servicio regular de los navíos.

Enero 22 de 1741... Sólo sacó de España cuatro meses escasos. (Anson, cap. III) Pizarro los pidió al gobernador de Buenos Aires no bien llegó; pero salió para el Pacífico sin recibirlos, llevando solamente para este viaje menos de un mes. Esto hace suponer que desde la salida de Maldonado se iba á media ración.

Observación. — El día siguiente de la salida de Pizarro de Maldonado le llegaron los víveres pedidos ; la precipitación del Almirante español en dejar el puerto, y tener que navegar y montar el cabo de Hornos en los días próximos al equinoccio de Marzo, y con la gente á media ración, parecerá una temeridad indisculpable, pero fué un acto heroico y muy bien pensado. Háganle esta justicia los ingleses. « Pizarro deseaba vivamente doblar el cabo de Hornos antes que nosotros, lo que por entonces le bastaba para desconcertar nuestros planes. » Fué, pues, una hombrada del Almirante español la salida de Maldonado con pocos víveres á bordo.

Disposición de ánimo en el viaje.

El Almirante inglés no tenía ganas de encontrar al español.

El Almirante español no tenía ganas de ser encontrado por el inglés.

Dice Anson en su viaje : « En nuestra travesía hasta el cabo de Hornos, las dos escuadras se hallaron á veces tan cerca una de otra que, ha-

biéndose separado algo nuestro navío la *Perla*, se encontró con la escuadra española; y tomando el navío *Asia* por nuestro *Centurión*, faltó poco para caer en poder del enemigo. »

En el cabo de Hornos.

1) El 6 de Marzo pasaron los buques ingleses el estrecho de Maire en pocas horas á favor de una gran marea.

2) Aun no estaban los siete buques ingleses fuera del Estrecho, cuando empezó á soplar con violencia tal el viento Sur, que hubo que quitar las velas (aferrarlas); la marea, hasta entonces favorable, cambió de modo que los buques eran arrastrados hacia el Este. « Temíamos que el *Wager* y el *Ana*, que venían á retaguar-

1) A fines de Febrero llegó toda la escuadra española al cabo de Hornos; no pudo montarlo inmediatamente por los vientos contrarios del Oeste.

2) El último día de Febrero, reinando vientos duros del Oeste, se separaron del *Almirante* el *Guipúzcoa*, la *Hermiona* y la *Esperanza*; y el 6 de Marzo, á causa de una niebla muy espesa, se apartó el *Guipúzcoa* de los otros dos.

Una furiosa tempestad sobrevino al día siguiente 7; trataron de contrarrestarla

dia, no se estrellaran en la costa de la tierra de los Estados... Entonces empezamos á conocer que la empresa de doblar el cabo de Hornos era muy superior á nuestras fuerzas.»

valientemente; pero así y todo, la escuadra española era arrojada al Este; por lo cual, después de muchas tentativas inútiles (para montar el Cabo), se vieron obligados los españoles á arribar al Río de la Plata, donde llegaron todos menos el *Guipúzcoa*.

Observación.—Cargo á Pizarro puede ser el que, habiendo llegado antes que Anson á la boca del estrecho de Maire, no lo embocó; de haberlo hecho, parece cierto que hubiera entrado al Pacífico antes de que hubieran sobrevenido los temporales que empezaron el 6 de Marzo. No me atreveré á negar que quizá hubiera podido ser así; pero la derrota seguida por Pizarro para entrar al Pacífico, lejos de vituperable, la encuentro yo, á la verdad, loable.

Pizarro temió, y con razón, encontrar vientos del Oeste al hallarse cerca del Pacífico; si los encontraba en cualquiera de los Estrechos, no

podía pasarlos; y si eran tenaces, tenía que desandar lo andado por ellos, para ver de montar el Cabo, gobernando del SSO. al SO.

La gran escasez de víveres que llevaba no le permitía ponerse en la contingencia de tener que estarse algunos días en los Estrechos esperando vientos favorables, que generalmente allí no reinan en aquella estación, ni mucho menos en la otra de tener que desandar el camino hecho en alguno de los Estrechos dichos; porque las tripulaciones, fatigadas del hambre, es moralmente cierto que se le sublevan cuando, ya una vez de regreso en el Atlántico, vieran que con poquísimos víveres se tomaba el camino para montar el Cabo.

Fué, pues, cuerda la derrota tomada directamente al Pacífico sin cuidarse de los Estrechos: si hallaban vientos favorables para pasar el temido cabo de Hornos, de nada le servían los Estrechos; si desfavorable, ninguna ventaja sacaba de ellos, sino desventajas, como queda dicho.

Pero lo más singular de todo es que entre la gente sensata inglesa debió de ser tenido Pizarro por gran marino, precisamente por haber es-

cogido la derrota que escogió. Porque en el capítulo IX del viaje de Anson, que dice : « Avisos muy útiles á los navegantes que tengan que doblar el cabo de Hornos », se lee : « Aconsejo á cualquiera que vaya al mar del Sud, que en lugar de pasar el Estrecho vaya al Este de la tierra de los Estados, se corra antes hacia el Sud hasta la altura de 61 ó 62 grados, quedándose siempre á esta latitud, hasta que tenga seguridad de haber avanzado bastante al Oeste, después de lo cual se puede ya dirigir al Norte.»

Que fué todo lo que quiso hacer, y en la parte que pudo lo hizo el Almirante español, mucho antes que Anson ó su secretario dieran el consejo.

Desastres en las cercanías del Cabo.

De resultas del tan continuado temporal se le rompió al *Glocester* el palo mayor ; el *Tryal* hacía tanta agua que hubo necesidad de enviarle una bomba más. El *Guipúzcoa*, separado de la *Hermiona* y la *Esperanza*, perdió el 7 de Marzo el palo mayor ; no obstante de esta y otras averías pugnó por doblar el Cabo, y aun

Wager perdió los tres palos, y la urca *Ana* experimentó igual avería. El *Severn* y la *Perla* corrieron, como los españoles, el temporal, y no pararon hasta el Brasil, lo más cerca adonde podían ir.

Y más infausta suerte cupo al *Wager*, que se estrelló contra un peñasco; pero de su tripulación se salvaron unos cuantos, como sabemos.

El *Centurión* y el *Tryal* llegaron, con muy poca diferencia de tiempo, á las islas de Juan Fernández el 9 de Junio. El *Glocester* llegó á la vista de ella el 21 del mismo mes, aunque no logró tomar el fondeadero hasta el 23 de Julio; la urca *Ana* se les juntó á mediados de Agosto; pero había estado en Mayo, antes que ninguno, en Juan Fernán- ganó algunas leguas al Oeste hasta el 12 de Abril.

La continuada fuerza de los vientos del Oeste lo imposibilitó para seguir adelante, y se determinó volver de arribada al río de la Plata. Tuvo que echar al agua para aligerar la proa un ancla; y para no anegarse, la mayor parte de la artillería.

Tan quebrantado iba este buque, que fué necesario pasarle alrededor del casco un cable que le dió seis vueltas, y que hubo que cortar ó picar á poco para que levantara la proa, por donde ya entraba el agua. Con tales trabajos, y con mucha hambre, llegó á la costa norte del Río de la Plata: su comandante quiso subir hasta la isla de Santa Catalina para vararlo en su

dez. Diré dos palabras más del *Wager*. La tripulación pudo haberse salvado toda fácilmente y con orden : estaba en la cama enfermo Cheap, su último capitán, y con este motivo empezó el desorden, el robo y el apoderarse de las armas, negando toda obediencia á quien se opusiera á sus intentos : dueños de todo, se emborracharon á su gusto, y aun llegaron á disparar una pieza á la barraca donde unos pocos fieles y honrados marineros habían trasladado al maltratado capitán.

puerto y salvar así el casco, las municiones y la artillería que le quedaba ; pero la tripulación se le alzó, no quiso dar más á las bombas, y apoderándose de los botes se fué á tierra.

Pocos minutos después estaba el *Guipúzcoa* en el fondo de los mares. No hubo desacato alguno contra el comandante y oficiales, que pasaron con todos á la costa.

Impugnación. — Con iguales averías y tempestades, la mayor parte de la escuadra inglesa entró al Pacífico, lo que no consiguió ninguno de los buques españoles. Efectivamente así fué, pero niego que de aquí se deduzca razonablemente la consecuencia de Barros Arana y Mendiburu. Bravamente pelearon los ingleses con el mar, y en él compusieron las averías que recibieron del tiempo que les cargó.

Pero iban muy bien abastecidos de víveres; y si es verdad que llevaban muchos enfermos, al fin y al cabo los sanos iban bien alimentados, y algo podían hacer.

Los españoles, *todos*, iban materialmente muertos de hambre, y no tenían fuerzas para nada, ni gente que pudiera trabajar en las maniobras ni en la reparación de las averías. Todo lo que va á seguida es literalmente de Anson: «El hambre aumentaba extraordinariamente en la escuadra española, tanto que la mitad de la tripulación pereció de miseria y de hambre. El *Asia* llegó á Montevideo con la mitad de la gente; lo mismo el *San Esteban*, cuando fondeó en la bahía de Barragán; la *Esperanza*, de 450 hombres que tenía de tripulación, sólo le quedaron 58; al *Guipúzcoa*, de 750 plazas, le quedaban 250, y esto no obstante, que debía contribuir á

algún mayor socorro de alimento, sólo podía darse onza y media de galleta al día á los que trabajaban en las bombas. De los 500 soldados de transporte, sólo 60 salvaron la vida. »

En fin, diré textualmente con Anson, y acabo: «Cuando las tempestades del cabo de Hornos obligaron á los españoles á estar un mes más en el mar, se vieron reducidos á tal extremidad que cuando podían cogerse ratones se vendían á cuatro duros; y un marinero tuvo oculta por cuatro días la muerte de un compañero para sacar del cadáver una corta ración. »

¿Qué faenas de fuerza, como la requería la de armar bandolas, podía hacerse con tripulaciones en tal miserable estado? Harto hicieron los españoles con llegar á Buenos Aires; testigo la *Hermiona*, que pereció con toda la gente que llevaba.

Si hasta ahora nada se descubre por donde se eche de ver la gran superioridad marítima de los ingleses sobre los españoles, queda á los denigradores de éstos y á los que tanto han acreditado en sus obras la mercancía inglesa, quédales, digo, una puerta, ó mejor dicho, un postigo salvador, cual es el de no limitar la excelencia náutica inglesa sólo á las maniobras y reparaciones de

averías, etc., sino, junto con esto, á los conocimientos astronómicos, merced á los cuales se engendra en el ánimo la certeza de la situación geográfica en que se está allá en medio de los mares. De esta certeza nacen salubérrimas y acertadísimas disposiciones que ponen á los elementos sublunares á disposición del hombre, por alterados y revueltos que se hallen.

Vaya, pues, ahora un trozo del capítulo VIII del viaje de Anson : « El navío *Ana* hizo señal de descubrir tierra ; hallábase á dos millas de ella, y temimos naufragase en aquella costa; así hubiera sido, y aun todos hubiéramos naufragado, si el viento hubiese soplado según costumbre ó si la luna no se hubiera dejado ver de repente. »

Hasta aquí, no la ciencia náutica inglesa, sino la casualidad, la buena suerte, ó como quiera decirse, fué el elemento salvador, y acaba el párrafo : « Afortunadamente cambió el viento y nos permitió dirigirnos al Sud, y librarnos de esta desgracia imprevista. »

Ahora entra lo verdaderamente anglo-científico; *suum cuique:* « Por la latitud (geográfica) de la tierra que habíamos descubierto, creímos sería una parte de la tierra del Fuego, pero distante de la desembocadura

meridional del estrecho de Magallanes, y pensamos sería la punta llamada cabo Negro. En todas nuestras investigaciones nos hallábamos á 10° al Oeste de esta tierra; mas en lugar de las leguas que creímos haber andado, nos encontrábamos á la mitad. »

Es confesión de parte, y fundado en ella voy yo á echar otra cuenta. Por los cálculos ingleses, distaban los buques 10° de la tierra que vió el *Ana*. Diez grados son 200 leguas, ó bien 600 millas; pero el *Ana* estaba sólo á dos millas de ella, lo mismo que el resto de los buques; luego el error era de 598 millas en los buques ingleses, ó bien de 199 leguas y casi media.

No sé si he deshojado las coronas triunfales que Barros Arana, especialmente, ha tejido para ornar con ellas las sienes de los marinos ingleses ; no ha sido tal mi intención, pues reconozco mucho mérito naval en el viaje de Anson desde su salida del puerto de San Julián hasta la llegada á las islas de Juan Fernández; pero nada veo que los levante sobre el Almirante, jefes y marineros de la malograda escuadra de Pizarro.

Si el historiador chileno, á fuer de agradecido á Cochrane, Guise, Spry, Miller, los dos Brown, Crosby y demás marinos ingleses que mandaron los buques chilenos en la

guerra de su separación de España, les ha querido rendir el homenaje de su admiración y pública alabanza, nada hubiera perdido con recordar que antes de patria anglo-chilena, hubo, por los españoles, Chile sin ingleses.

Ya que tan raro montón de circunstancias hizo que no viniesen á las manos Anson y Pizarro en las aguas del Pacífico, voy á copiar de la *Historia de la Isla de Cuba*, por el Sr. D. Jacobo de la Pezuela, unos episodios del navío *Glorioso* con alguno que otro buque inglés, en fecha muy próxima á la de la salida de Anson del Pacífico, pues lo juzgo de complemento esencial para este juicio.

Pongo los episodios dichos para equilibrar las frasecillas maliciosas que á la descuidada se desgajan de la pluma de algún escritor hispano-americano, significando, en buen romance, la cobardía de los españoles (de España) en el cerúleo elemento. Loado sea Dios, que hacia mediados del siglo XVIII nos quedó un poco de honra, al decir de los ingleses.

«Armaban el navío *Glorioso*, hecho en el astillero de la Habana, 70 piezas en dos puentes, y ningún otro de la escuadra de D. Andrés Reggio le igualaba en andar y gallardía. Salió á fines de Junio (1747) del punto en que nació, llevando en sus pañoles cuatro

millones de pesos en dinero, y uno más en preciosas mercancías. Mandábalo el Bailío de la Orden de San Juan, D. Pedro Mesía de Lacerda... Navegó éste sin tropiezo ni contrarios vientos hasta los 21° de longitud Occidente de Tenerife, y en esta situación, como á 200 leguas de las costas de la Península (de España), en la tarde del 25 de Julio, atravesáronse en las aguas un navío inglés de á 80 (cañones), una fragata de á 50 y un bergantín de á 20, escoltando un convoy de 13 embarcaciones.

»Sin vacilar cerró el *Glorioso* con los tres bajeles, equilibrando la desigualdad de la lucha con el acierto y viveza de sus fuegos. Dos solas descargas le bastaron para rechazar á la fragata, despojándola del mastelero de sobremesana y de casi todo el aparejo. Vanamente el *Warwick*, mandado por el capitán Erskine, y él sólo con 10 cañones más que su contrario, y además sostenido por el bergantín, se apresuró entonces á apurar sobre el *Glorioso* todos los esfuerzos de su superior tripulación y artillería.

»Alumbrados por una clara luna, pelearon los dos sin tregua aquella noche, y sin lograr Erskine más que la humillante ventaja de esquivar los intentos del Bailío para abordarle.

»La aurora descubrió en el horizonte del *Glorioso* á la fragata desarbolada y fuera de combate, al bergantín sin amuras ni aparejo, al *Warwick* sin palo mayor ni mastelero de proa, con toda la obra muerta destrozada y cubiertos de cadáveres sus puentes. También quedó el *Glorioso* con los palos y el velámen destrozado y teñida de sangre su cubierta.

»Erskine ya no pensó más que en refugiarse en su convoy, y bien á su pesar tuvo el Bailío que desistir de darle caza por remediar sus propias averías, enderezando el rumbo hacia Galicia.

»Para que no fueran de una sola especie los enemigos que había de combatir, los vientos, que habían favorecido hasta allí á la heroica nave, trocáronse en contrarios.

»Después de luchar con ellos y sus propios quebrantos veinte días enteros, cuando al amanecer del 14 de Agosto descubría por el horizonte á Finisterre, presentáronse á atacarlo de repente un navío de 60 cañones y dos fragatas de la escuadra de Byng, que á la sazón cruzaba entre Lisboa y Oporto.

»Aunque debilitado del primer combate, acreditó la tripulación del *Glorioso* igual destreza é intrepidez en el segundo. Hubo de arribar y alejarse á toda vela el navío in-

glés á las tres horas de refriega, inundándole el agua las bodegas por el boquerón que un proyectil de á 36 le abrió en el casco, y se apresuraron á proteger su huida las fragatas, también muy lastimadas en la arboladura y los costados.

»Sin vergas ni bauprés, casi sin popa, aún se esforzó el *Glorioso* singladura y media para abrigarse el 16 en Corcubión, ría muy cercana del mismo Finisterre. Se repitieron por toda España los aplausos con que á tan intrépida arribada saludó una humilde aldea. Más debieron celebrarlo aún el comercio de Cádiz y la Contratación, por lo que les interesaba la carga del *Glorioso*, aunque exigieron, por sostener sus insensatos privilegios, que á pesar del estado del navío y del crucero inglés, se dirigiese á descargar sus consignaciones en sus mismos muelles.

»Quebrantando las exigencias de la Contratación, se apresuró el Intendente de marina del Ferrol, D. Bernardino Freire, á hacerse cargo de 940.486 pesos, 2.400 quintales de cobre y algunos bultos más, pertenecientes al Erario.

»Pero con averías mal remediadas, se obligó al *Glorioso* á salir de Corcubión el 10 de Octubre, para dejar su restante carga-

mento en la Coruña. Un recio NE., casi desde su salida, lo forzó á tomar el rumbo opuesto, porque ese viento entonces le favorecía para llegar á Cádiz.

»Apartándose del crucero de la costa, había el Bailío logrado navegar sin encuentro hasta el 17, cuando al remontar el cabo de San Vicente le avistó con su escuadra el mismo Byng.

»Empezó á darle caza este Almirante, y al ver que no podía alcanzarle, lanzó sobre él sus buques más veleros. Arrimáronsele, á las siete de la noche, dos fragatas, una de 40 y otra de 30, pero sin resistir más que tres horas los certeros disparos del *Glorioso.*

»Después de las diez corrieron á ampararse bajo el cañón de los castillos portugueses de Langre y San Vicente. Seguido muy de cerca por 10 bajeles más, mudó el Bailío de rumbo al amanecer del 18. Pero no tardó en cruzársele el *Yarmouth,* de á 60, mandado por el joven y valiente Hamilton, que sostuvo con él tremendo cañoneo. Continuaba la refriega con furor, cuando á las once penetró una bala rasa del *Glorioso* por la santabárbara del *Yarmouth*, que con horrísono estruendo voló deshecho en fragmentos por los aires. No más que once in-

dividuos se salvaron de una tripulación de cerca de 500.

»Pero no fué para el vencedor sino un leve respiro la catástrofe de su más digno adversario. Sin obra muerta ya, ni cofas, ni masteleros, ni aparejos (esto es, sin velas), cuando los bravos tripulantes, que aún se tenían en pie sobre las tablas, apuraban sus esfuerzos para mover el casco y refugiarse en Ayamonte, á las doce de la noche sobrevinieron á acosarle con vigor el *Russel*, de 92 (cañones), por un costado, y dos fragatas de á 40 por la popa. Parecieron entonces Lacerda y sus marinos sobreponerse á lo que se podía esperar de entes humanos.

»Exigía aún el honor de la expirante nave otro holocausto que correspondiera á la majestad de su agonía. No arrió el Bailío bandera sino al amanecer del 19, después de inmolar sus primeros tiros á la flor de las dotaciones enemigas.

»El generoso capitán del *Russel* se apresuró á salvar en sus falúas á aquel puñado de héroes envuelto en un volcán de fuego y resignado á desaparecer, con el noble casco habanero, en el Océano.»

¿Qué razón podrán alegar los incansables roedores de la metrópoli española para afirmar que las tripulaciones (eran todas na-

cidas en España) del almirante Pizarro no habían de hacer frente á las de Anson? ¿Que aquéllas estaban muertas de hambre?

Así era; pero no es éste el prisma bajo el cual se nos zahiere. Yo, al contrario, estoy muy persuadido de que si se hubiera luchado en el Pacífico con los ingleses en 1742, y obligado las circunstancias, como otras veces obligaron, á los criollos (españoles nacidos en América) á salir al mar en busca de ellos, ni hubieran desmerecido de los gloriosos hechos que sus antepasados llevaron á cabo, ni se hubieran quedado atrás de los criollos cubanos y puertorriqueños que á ciencia y paciencia de Vernon y Knowles (almirantes ingleses que operaron sucesivamente en el mar de las Antillas mientras Anson estaba en el Pacífico) hacían numerosas y productivas aprehensiones de buques ingleses.

Dice el historiador de Cuba: «En solo aquel período (1742-45) despacharon los gobernadores de la Habana y de Santiago (de Cuba) más de 50 patentes de corso. Igual número de buques entre paquebotes, bergantines y balandras, montados por los marinos y animosos jóvenes del país, apresaron más de 30 fragatas y bergantines, y hasta 83 embarcaciones, casi siempre al abor-

dajeysin que les tomaran los enemigos más que 13. Tan prósperos como gloriosos fueron aquellos años para Cuba, y entraron en sus puertos más de 600 negros apresados á los extranjeros, más de 1.000 ingleses prisioneros, y un valor de más de dos millones de pesos que importaron todos los cargamentos apresados [4]. »

He ido insensiblemente extendiéndome lo que ciertamente no pensaba; pero ya que está este asunto tan metido en harina diré cuál fué la terminación de esta guerra con Inglaterra, de la cual traté á vuelapluma en las páginas 264 y 265 del libro VII.

Pues dejado lo perteneciente á Europa, los españoles se aseguraron el derecho de visitar á los buques extranjeros que navegaran por América mediante una indemnización de cien mil libras, pagadas á Inglaterra por los perjuicios inferidos á la Compañía del mar del Sur y á los traficantes del Asiento.

Esto cayó tan mal en Inglaterra, que perdiendo muchos de sus hijos su calma habitual, gritaban enardecidos: «¡¡ Cien mil libras esterlinas !! ¡Brillante compensación de más de un millón y trescientas mil que valen las presas que los españoles nos han arrebatado! El Ministerio ha sacrificado la

libertad del comercio y de la navegación inglesa, humillándose á respetar el inaudito privilegio que se arrogan ellos de registrar nuestras embarcaciones, y aun de confiscarlas cuando encuentren lo que les convenga calificar de artículos de contrabando.»

Las presas hechas á los ingleses en esta guerra por los corsarios españoles fueron, si no cambio los guarismos, cosa de 400, y quizá más.

No hallo razón, por lo tanto, del acaloramiento inglés, cuando en tiempo del protectorado de Cromwell (1655) fueron 1.500 las que les hicieron nuestros buques.

Dícelo bien claro David Hume, en su *Historia de Inglaterra,* de este modo: «Cuando llegó á Europa la noticia de la intolerable violación de los tratados, los españoles declararon inmediatamente la guerra á los ingleses, apoderándose en todas partes de sus buques y mercancías. Quedó destruído el ventajoso comercio que mantenía Inglaterra con España, y perdimos en pocos años más de mil quinientas embarcaciones.»

Apostadero del Callao.

La población del Callao es tan antigua como la de Lima ; siendo su puerto y grande el tráfico de gente y mercancías que desde la fundación de Lima acudía á ella, ya para residir en esta ciudad, ya para pasar al interior, alguna vida habían de dar estos elementos al puerto de llegada. El documento más antiguo que parece se registra es el permiso otorgado en 6 de Marzo de 1537 por el Cabildo de Lima á Diego Ruiz para edificar en el Callao una posada - bodega donde los venidos y los que se embarcaban pudieran hallar alguna comodidad y, sobre todo, un sitio techado donde los equipajes y mercaderías estuvieran resguardados de los soles y garúas. Al despachar favorablemente el Cabildo la petición de Ruiz limitóla con la condición de que, si alguna vez se necesitara de lo que Ruiz había fabricado, no pudiera negarse éste á la entrega, indemnizándole los gastos, y así sucedió en breve.

Fuéronse agregando bodegas á bodegas para depósitos de mercancías, y á las bodegas casas; de modo que en 1555, teniendo ya alguna forma de pueblo y habiéndose hecho

reparto de solares, acudió el canónigo Agustín Arias, vicario de la catedral de Lima, pidiendo sitio para la iglesia parroquial que era ya razón tuviera el puerto. Se le asignaron dos solares, y continuamente ha ido creciendo este pueblo.

Excusado nos parece decir que la gente de mar y los negros, que eran los que se ocupaban en la carga y descarga de los buques, constituían la mayor parte del vecindario. Para poner en concierto y razón esta mezcla de elementos, no muy pacíficos de suyo, junto con los de la clase indígena que se daba á la pesca, se pensó en establecer alguna autoridad que orillase, por lo menos, las dificultades de menor cuantía é incoase las que de esto pasaban, para remitirlas á Lima, donde se sustanciaban.

Quedó, pues, establecido en 1566 un alcalde, nada desocupado aunque no tuviera más que entender sino en las averiguaciones de la verdad ó mentira que se alegaba para impedir el embarque á muchas personas, contra las que se pedía mandamiento de justicia en Lima para detenerlas, « lo cual se hacía algunas veces por molestar», dice el P. Cobo.

Como el puerto del Callao es tan tranquilo y de tantos recursos, y la navegación se

iba extendiendo tanto como ya vimos en el libro X, nada de extrañar es que el virrey Toledo hiciera diligencias con hombres prácticos y versados en construcciones navales acerca de fabricar en él aquellas dos galeras que luego hizo en Guayaquil, como vimos.

En una declaración que en 1595 dió en Madrid D. Pedro de Ludeña, dice que antes de esta fecha se hallaba en Cartagena de Indias un Maese Jorge, que había construído en Lima dos galeras, y querría decir en el Callao.

Parece bien fundado que estas construcciones fueran las que se indican en la exhortatoria que á 1.° de Diciembre de 1583 pasó la Real Audiencia de Lima al Corregidor y Cabildo de la ciudad de Huánuco, y esto daría origen á creer que el apostadero del Callao tuvo principio en dicho año de 1583.

El objeto de la comunicación fué pedir dinero á los nobles caballeros de León de Huánuco para que ayudaran á los gastos que ocasionaba la fortaleza que se hacía en el Callao y los buques que, al decir de la Audiencia, se estaban ya construyendo en dicho puerto. He aquí algunos renglones de la exhortatoria:

« Su Majestad, con el cristianísimo celo, amor y cuidado con que vela y atiende á la

protección, amparo y defensa destos sus reinos, nos ha mandado por su real cédula miremos con particular cuidado todos los medios que para mayor seguridad y defensa desta mar y puertos della podamos hallar... nos ha parecido que hay precisa necesidad de fortalecer el puerto del Callao, y que estén en él para que anden por esta mar dos galeones, dos galeras y cuatro fragatas de hasta nueve bancos cada una, y todos éstos [buques] artillados y asoldados con la gente y artillería que convenga: y que asimismo se funde en este dicho puerto una fuerza [fortaleza] con la artillería y gente necesaria para que, cuando los galeones y galeras anduvieren por la mar, los demás navíos que ocurrieren á este dicho puerto estén guardados y amparados... lo cual os advierto esta voluntad de S. M. que ha movido á esta Audiencia al cuidado y diligencia que *en la ejecución de ella va poniendo.*»

Continúa la Audiencia dando el modo y traza para que los vecinos pudientes contribuyan, y en la comunicación especial enviada al corregidor Jerónimo de Castañeda le dice textualmente: « A vos, como á cabeza dese Cabildo, se os encamina la que va con esta para él, sobre la orden que parece se puede tomar para la Fuerza y Armada

que por orden de S. M. *se ha comenzado en esta ciudad y puerto della.* »

El Licenciado Ramírez de Cartagena, que gobernaba el Perú por fallecimiento del virrey D. Martín Henríquez de Almansa, fué el que encabezó con su firma la circular, y el que, como en el libro X dijimos, dirigió la construcción de las galeras en la parte administrativa, sin que juzgue en modo alguno temerariamente el que afirme que su dirección se extendería á la construcción misma, pues los magistrados en América hacían á todo.

Las primeras fuerzas sutiles que se construyeron en el Callao fueron tres lanchas cañoneras, durante el gobierno del príncipe de Esquilache; la división que de esta clase de fuerzas hostilizó al Heremita Clerk, debida á la gran actividad del virrey Guadalcázar, quedó bien particularizada en la relación que dimos de las operaciones de este pirata durante su permanencia en el Callao.

Si al lector no agrada que contemos entre las fuerzas sutiles aquella gran chata con artillería, ó sea batería flotante y ambulante, nos basta recordar que fué hecha en el Callao.

Grandes galeras, dice Mendiburu, que

construyó en dicho puerto el virrey Conde de Chinchón (1629-39), y, por cierto, lo defendí en las primeras páginas de este libro. Bastó entonces lo que dije, y ahora conviene descubrir la vena de donde corre y fluye esta verdad.

Nuestro historiador de Lima, tratando del puerto del Callao, dice « acuden por su turno los Oficiales reales de Lima á visitar las naos que entran y salen, las cuales todo el tiempo que no hacen viaje paran aquí, donde hay aparejo de artífices y materiales para dar carena, y suele también labrarse algunos barcos, fragatas, galeones y otros navíos medianos; y á causa de carecer de montaña su comarca de donde cortar madera, no se fabrican en él todas las naos de esta mar, las cuales, de ordinario, se hacen en Guayaquil, Tierrafirme, Nicaragua y Chile. »

Y luego, más abajo, que continúa celebrando las ventajas y excelencias de este puerto del Callao, dice : « Lo que sólo le falta para tener cumplidamente todos los requisitos que debe tener un puerto bien proveído, es montaña cerca donde proveerse de maderas para fabricar naos, y de leña; pero se suple esa falta con la mucha madera gruesa que siempre aquí se halla, traída de fuera para aderezar naos. » Tuvo, pues, el conde

de Chinchón cuanto necesitaba para la fábrica de las galeras.

Qué movimiento de construcciones, carenas, enjarciado, etc., habría en el Callao hacia 1625 ó algo más, sólo puedo conjeturarlo por una expresión del historiador recién citado, y es que había á la fecha 100 buques de comerciantes de Lima, y de ellos nunca bajaban de 40 en el puerto.

Sin datos para poder especificar en la materia, nos contentaremos con decir lo que por necesidad debió crecer el arsenal-apostadero del Callao. Lo mucho que el comercio de Lima se extendía por la costa proporcionaba trabajo á la maestranza del Callao para las composturas comunes y corrientes de calafateo, sobresanos, etc., que se podían hacer muy bien allí, sin necesidad de acudir á Guayaquil.

Otra fuente casi perenne de trabajos propios de esta clase fué el armar y desarmar los buques mercantes para el corso, cuando se presentaban los piratas por aquellas costas. Porque si bien es verdad que los buques de porte mayor, generalmente construídos en Guayaquil, ya salían de la grada con marcada aptitud para esta clase de comisiones, había con todo que aderezarlos no poco para que pudieran desempeñar, medianamente

siquiera, esta clase de comisiones. Prueba de las transformaciones que llevaban, no obstante de su construcción, los grandes caudales que en ellas se invertían.

De Lima salían las comisiones científicas que tenían por fin ampliar y rectificar los conocimientos hidrográficos, y los buques á ellas destinados se preparaban en el arsenal del Callao de cuanto necesitaban para pasar en el mar largas temporadas. Acompañaban siempre á estos buques, de regular capacidad, dos más pequeños para los reconocimientos de canales y bocas de ríos, los cuales, hechos y bien dispuestos para su comisión, sostenían, junto con otras muchas obras, el arsenal, que lejos de languidecer, tomaba cada día más fuerza é incremento.

En el siglo XVIII, con motivo de la guerra de sucesión, fué necesario permitir á los buques franceses que entraran al Pacífico; con ellos tuvieron que venir los españoles, porque la guerra con los aliados del archiduque Carlos de Austria exigía las conservas para que llegaran á salvamento los caudales que de nuestras posesiones de América iban á España y á Francia, con los cuales Luis XIV sostenía magnánimamente la causa de su nieto Anjou, como ya dejamos di-

cho más de una vez en el tomo X y en otros diversos sitios de esta obra.

Esta llegada de buques europeos fomentó también en el Callao los trabajos propios á que dan lugar las navegaciones de muchos días; y si bien los buques franceses, con la administración económica que tan ricos hace á todos los descendientes de los vasallos de Carlomagno, llevaban de Francia hasta la estopa para no tener que dejar fuera de ella ni la moneda más insignificante, nada contribuían al engrandecimiento y prosperidad del Callao, no pasaba lo mismo con los buques españoles, que se carenaban antes de emprender algún viaje de consideración, dejando en el Callao la ganancia correspondiente.

En tan progresivo aumento habían ido los trabajos del arsenal limeño, que en 1797 fué necesario deslindar más claramente aquella aglomeración de elementos navales, formándose un apostadero, cuyo primer jefe fué el brigadier de la Armada D. Tomás Ugarte y Liaño.

El arreglo y distribución que se siguió á esta medida de buen gobierno lo expondremos, Dios mediante, en el libro de las flotas y armadas.

Ahora sólo nos compete dar á conocer la

vida que el reciente apostadero tenía en los últimos años de nuestra dominación americana, y dar de él una reseña topográfica.

Dadas fondo las embarcaciones, no experimentan tempestades ni vientos que las molesten, porque la prolongación de la isla de San Lorenzo las pone á cubierto, de tal modo, que algunas al cabo de cinco, seis y más años se han mantenido con una amarra débil y podrida hasta que llegó la hora de carenarse ó desguazarse.

Los vientos del Norte son los que se dejan sentir con más violencia de Junio á Noviembre; pero no hay ejemplos de que por ellos se haya perdido buque alguno, si no es por reprensible descuido.

La circunstancia recomendable que para los buques de vela de aquellos tiempos tenía el Callao, es que con toda seguridad se podía anunciar la salida, porque generalmente domina el viento Sur, y es muy raro el día que no se sienta brisa suficiente para ello. Los papeles públicos de entonces fijaban las horas y minutos de salida sin temor de que no se realizara.

Analizando el barón de Humboldt el agua de la bahía, reconoció que era dos grados más fría que la de la otra parte del Sur; esta temperatura casi fría, si bien hace que los que

impensadamente caen al agua experimenten tan recios calambres en los remos que difícilmente los puedan mover para nadar, lo cual causa muchas desgracias, hace en cambio que el puerto y costas inmediatas estén limpios y seguros de tiburones, aunque la latitud geográfica del Callao sea sólo de 12°.

A la baja temperatura de sus aguas se debe igualmente que los fondos de los buques «no recibieran los perjuicios del verdín, lama, broma ni de otros bichos mariscos que les entorpecen é incomodan en otras mares hasta el punto de causarles grandes estragos».

La facilidad para hacer aguada, y la abundancia de este elemento, deben concurrir en todo buen apostadero, y así sucedía en el del Callao. A media legua de la antigua población hay un puquial ó manantial abundante, y desde él hasta las primeras casas del antiguo Callao se condujo un cequión, y por el pueblo iba el agua por cañería de cal y ladrillo; corría así hasta la orilla del mar, donde se hallaban sobre estacada de más de treinta varas, unos canales embutidos en ella que por diversas partes la distribuían en la vasijería que los botes llevaban, sirviéndose de las mangueras.

«Si el puerto del Callao no está frecuen-

tado como los principales de Europa, sólo es por la distancia y arriesgada navegación que se ha de emprender pasando el terrible cabo de Hornos para arribar á él.

»Sin embargo, pasan de doscientos treinta los Registros que anualmente entran y salen correspondientes al comercio de la mar del Sur, fuera de los de Europa y Asia, en que se ocupan navíos, fragatas, paquebotes, bergantines, corbetas y goletas, de suerte que no se da día vacuo de cargas y descargas. Porque si de Chile, Concepción, Montevideo, Guazco y Chiloé se introducen al Callao los granos, carnes saladas, grasas, jarcias, tablazones, cobres y vinos, el retorno se verifica en azúcares, mieles, chocolates, sal, paños, tucuyos y bayetas de las fábricas del Perú. Si de Guayaquil, Sonsonate, Realejo, Panamá, San Blas y Acapulco se provee de maderas de roble, carbón y cedros, cacaos, tintas, resinas, bálsamos, breas, alquitranes, suelas, cascarrillas y ropas de Asia, se reemplazan con harinas, aceites, vinos, aguardientes y efectos de Europa. Si de los intermedios llegan los buques cargados de plata piña, en barras, tejos de oro, barras de cobre y de estaño de la gran mina de Huancavelica, perciben el famoso magistral [sic] extraedor de los ricos metales, y

demás el fierro, acero, víveres y vituallas para el fomento de sus minas.

»Y, en fin, si de Europa engalanan al Perú con las preciosas telas bordadas, paños, lencerías, encajes, blondas, cintas, velos y otros efectos de lujo, del puerto del Callao salen los navíos cargados con millones de plata acuñada, oro en la misma moneda y en pasta, y además con los preciosos frutos de cacaos, cascarillas, lanas de vicuña y alpaca, bálsamos exquisitos y otras estimables producciones de que abunda el reino del Perú.»

Aunque este largo trozo parece más propia materia del comercio que de la industria naval, no se negará que el tráfico de estas mercancías se hacía por mar, pues al Callao se conducían, y así se da con él autorizada noticia acerca del buen número de buques mercantes que á los fines del siglo XVIII cruzaban las costas peruanas, y se confirma lo dicho más arriba respecto del trabajo naval que necesariamente proporcionaba á calafates y carpinteros de blanco y de ribera.

Sirve, además, el trozo dicho como de preámbulo para hacer creíble la larga serie de buques que doy como pertenecientes á la matrícula del Callao, y pongo los nombres

de sus propietarios, cuando los he podido descubrir, para mayor certidumbre de todos. Conocidos son todavía en Lima los más de los apellidos que en la lista se leen.

Medio siglo antes de que Lecuanda escribiera su *Descripción del Callao*, había sido esta población pasto de las olas: á esta catástrofe se refieren los sentidos epifonemas que hace en estos términos el incansable colaborador del *Mercurio Peruano* (1):

«¡Ah! ¡Qué otro aspecto tan diferente y magnífico tendría esta población si no hubiera sido sumergida en el gran terremoto é inundación que padeció el año de 46 (1746) del siglo presente! ¡Qué ciudad tan hermosa se hubiera prolongado en sus anchurosas y fértiles riberas! ¡Qué edificios tan soberbios se hubieran añadido á los que ya había, y, en fin, qué numeroso y lucido vecindario exornaría la población!

»Ya sólo se perciben los tristes vestigios de lo que fué, y un cuadro el más sensible y lastimoso, que con los despojos de la yerta humanidad (?) pone en contorsión y es-

(1) Lecuanda, en las más de sus publicaciones, se aprovechó de los trabajos del Ilmo. Sr. Compañón, obispo de Trujillo; pero no se le quite la gloria de haber contribuído también á los trabajos dichos, pues era sobrino del Prelado y le ayudó en ellos.

pantolos ánimos de los actuales habitantes.»

En lo técnico, se organizaron las matrículas de marineros en las costas divididas en provincias, que eran el Callao, Guayaquil y Valparaíso, y éstas en subdelegaciones. En 1803 existían 32 capitanes y patrones, 40 contramaestres, 38 guardianes, 900 marineros, 23 carpinteros de blanco, 82 de ribera y 96 calafates.

Entre los constructores navales de fines del siglo XVIII tenía crédito D. Nicolás Noé, el cual, dice Mendiburu, prestó notables servicios. De él serían probablemente los planos de muchos de los buques que componían la matrícula del Callao.

La sola inspección del rol que inmediatamente sigue á estas líneas, pondrá en evidencia á qué grado de prosperidad había llegado nuestra marina mercante cuando el sol de la independencia peruana doraba los topes de sus mástiles.

FRAGATAS	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Milagro.....	232	D. Vicente Larriva.
San Miguel.....	"	
Sacramento.....	467	Joaquín Asín.
Neptuno.....	"	
Araucana.....	220	José San Martín.
Candelaria.....	"	
Joven María.....	358	Manuel Aramburo.
Cazadora.....	"	
Preciosa.....	477	Javier y Ant.º Irizarri.
Magallanes.....	"	
Esperanza (Fama).....	378	Antonio Baras.
Resolución.....	535	F.co J. Izcue y Comp.ª
Dos Amigos.....	"	
Minerva.....	481	F.co Javier de Izcue.
Nicolasa.....	"	
Comercio de Lima.....	"	
Veloz.....	305	J. Rodulfo y F.co Calvo.
Gobernadora.....	"	
Segunda Cantabria.....	404	Tomás Gallegos.
Carolina.....	"	
Salvador.....	900	Perdida en Río de la Plata.
Cleopatra.....	"	
Flora.....	226	D. Nicolás Noé, constr. de buques.
Veloz Pasajera.....	"	
Ramoncita.....	"	
Perla.....	333	José Ant.º Chapategui y N. Mata.
Brillante (Sto. Domingo).	469	Francisco Manzano.
Fuente Hermosa.....	"	
Mercedes.....	711	Dom.º Ram.z Arellano.
Peregrina.....	"	
Jesús María.....	474	Fernando del Mazo.
Nuevo Triunfo.....	"	

FRAGATAS	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Hero (corbeta).....	286	D. Joaquín Campino.
Miantinomo.....	334	José Urrutia.
Mariana.....	"	
Constancia.....	"	
Tayle.....	"	
Victor (Santo Toribio)...	388	Manuel de los Heros y Francisco Inda.
Tryal.....	277	Tomás Lopategui.
Castor y Polux.....	"	
Esmeralda (Dolores).....	398	Pablo Hurtado.
Centinela.....	"	
Presidente.....	"	
Bretaña.....	419	Francisco Pargán.
Cristina.....	"	
Victoria.....	"	
Dominicana (Margarita).	290	Andrés Reboredo y Manuel Ribas.
Cibeles.....	"	
Nueva Limeña.....	"	
Joaquina.....	463	Javier M.ª de Aguirre.
Especulación.....	"	
Teresa.....	"	
Primera Cantabria.....	461	José Arizmendi y Miguel Almorza.
Javier-Warren.....	"	
Ostolaza.....	467	Miguel Ruiz.
Bostonesa.....	"	
Industria (Tesea).....	312	Miguel Castañeda.
Florita.....	"	
Peruana.....	"	
Peruana (corb.ª, Aurora).	549	Benito Cristi.
Aguila.....	831	Miguel Fernando Ruiz.
San Antonio.....	"	

FRAGATAS	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Constitución	"	
Trujillana	383	
Motezuma	"	
Especulación	486	D. José María Ferrera.
Diana (S. Juan Bautista).	721	Manuel Aramburo.
Astigarraga	"	
Providencia	385	
Primorosa María	"	
Tomás	"	
Tránsito (San José)	299	Juan Terepequi.
Limeña	"	
Begoña	930	José Ignacio Palacios.
Paula	"	
Guadalupe	423	Martín é Isidro de Isasa.
Nereida	"	
Reina de los Ángeles	"	
Piedad	839	Conde de Fuente-González
Hermosa Mejicana	"	
Trinidad	385	D. Cayetano Bacarrera.
Pailón	"	
Nueva Reina	"	
Bárbara (Eulalia)	557	José María Berdugo.

BERGANTINES, GOLETAS, PAILEBOTES, ETC.	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
San Francisco de Paula.	64	D. Isidro Andrade.
Dardo	"	
Europa	307	Miguel Fernández Ruiz.
Bolero	257	Manuel de la Torre.
Valenciano	"	
Alavés	110	José Manuel Gómez.

BERGANTINES, GOLETAS, PAILEBOTES, ETC.	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Flecha.....	147	D. Tomás Lopategui.
Místico.....	100	José de San Martín.
Providencia.....	"	
Atrevido.....	"	
Asís.....	"	
San Juan de Dios.....	"	
Diamante.....	"	
San José y las Animas..	"	
Diligente.....	"	
Loreto de Chancay.....	105	
Carmencita (Baldiviano).	195	José Bandini.
Maulino.....	"	
Amianto.....	"	
Rosita.....	"	
Aviso (Candelaria).....	141	Pedro Morales.
San Fernando.....	109	Fernando del Mazo.
Machete.....	"	
Santa Rita.....	"	
Buen Aire.....	"	
Vigilante.....	"	
Andalus (Ntra. Sra. de Regla).....	83	Francisco Ramírez.
Montserrat.....	48	
Mameluco.....	199	José Rodulfo.
Cicerón.....	"	
Arca de Noé.....	"	
El Joven.....	110	
Dos Amigos.....	"	
Santa Gertrudis.....	48	Manuel Garrido.
Pájaro.....	124	
Venus.....	"	
Caballito.....	"	
Tomasita.....	"	

BERGANTINES, GOLETAS, PAILEBOTES, ETC.	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Príncipe.....	"	
Tigre (Pilar).....	204	D. Ant. Sosa y José Ponce.
San Miguel.....	129	Nicolás Noé.
Rey Fernando.....	"	
Palafox.....	"	
La Fe.....	"	
Rayo.....	"	
Concordia.....	"	
Margarita.....	"	
Hermoso.....	"	
Lucero.....	"	
Serafín.....	"	
Concordia.....	"	
Regencia.....	"	
San Pablito.....	"	
San Remigio.....	"	
Gran Poder.....	"	
Moqueguano.....	"	
Dos Hermanos.....	"	
Alcázar.....	"	
Preludio.....	"	
Mercedes.....	114	
Volador.....	"	
Riojano.....	"	
Jenaro.....	"	
Ángel de la Guarda.....	"	
Brillante.....	"	
Fernando VII.....	"	
Concordia.....	"	
Aviso (Nuestra Señora de la Candelaria).....	"	
Alción.....	"	
Mariana de Jesús.....	112	

BERGANTINES, GOLETAS, PAILEBOTES, ETC.	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Trinidad.....	"	
Smo. Cristo de la Salud...	"	
Palafox.....	"	
Justiniano.....	"	
Felicidad.....	"	
Cantón.....	"	
Las Mercedes.....	"	
San Cayetano (Fortuna).	20	D. Cayetano Copadón.
Única (San Vicente)....	188	Francisco Carratalá y Diego Gayoso.
Los Perros.....	"	
Atrevida.....	"	
Nuestra Señora de las Mercedes.....	"	
San Juan.....	"	
Correo.....	"	
Alavesa.....	"	
Concordia Peruana.....	"	
Chilote.....	"	
Fernando VII.....	"	
Topacio.....	"	
Atrevido (Concepción)...	"	
San José.....	"	
Gran Señor.....	177	José Antonio Nocarina.
Santa Teresa de Jesús...	"	
Araucana.....	"	
Diamante.....	"	
Correo.....	"	
San Pedrito.....	30	Santiago Villercho.
Saeta.....	"	
Afable.....	"	
Pez Espada.....	"	
Fernando VII.....	"	

BERGANTINES, GOLETAS, PAILEBOTES, ETC.	Toneladas..	NOMBRE DEL PROPIETARIO
Dos Amigos (Jesús M.ª)..	172	D. Agustín Caldas.
Príncipe Carlos.....	"	
Correo (San Antonio)....	"	
Andalus (Goyeneche)...	"	
Guadalupe.....	"	
Brillante (Nuestra Señora de Aranzazu).....	"	
San Rafael.....	"	
Mercedes.....	114	Guillermo Echepare.
San Pedro Alcántara,...	"	
San Miguel.....	129	Andrés Barrios.
San Hermenegildo.....	81	Fernando Vázquez.
San Juan Nepomuceno..	"	
Rosario.....	"	
San Pedro Nolasco.....	"	
El Huerto.....	"	
El Socorro.....	"	
Nuestra Señora del Carmen.....	"	
Ramoncita (Los Cántabros).....	176	Francisco Ramírez.
Rey Fernando.....	109	Juan Panero.

Este cuadro está sacado de las oficinas de Marina del Callao por el contraalmirante Don Eduardo Carrasco, tal como lo publica Mendiburu en el apéndice 7.º del VII tomo, y de un estado que hallé en los *Viajes de Don Nicolás de la Cruz*, tomo XV, si no me engaño, pues cito de memoria el tomo.

Como es sabido, todos los buques llevaban el nombre de un Santo ó Santa, que se les daba por patrono el día de la bendición, y luego aquel con que de ordinario se les llamaba: de ahí que no sea extraño haya alguna equivocación en este estado, pero será, si la hay, de poca monta.

La relación del Sr. Carrasco es más minuciosa que la otra; no están comprendidos en ella muchos buques menores costeños, por lo cual conviene tener presente, en parte al menos, la siguiente observación que á su noticia pone D. Nicolás de la Cruz:

«A más de estos buques, que son los que frecuentan el Callao, entran y salen otros del comercio de Europa, nacionales y extranjeros, y los de Asia de la Real Compañía de Filipinas.

»No se comprenden los pequeños y costaneros de Guayaquil y Paita, con los dos correos de Panamá, ni los de la costa de Arica, Ilo é Iquique de los puertos intermedios, ni los guaneros de Chancay, ni algunos otros pequeños del comercio de Valparaíso y Concepción que no vienen al Callao.»

¿Pues qué trabajo no habían de proporcionar estos buques á la maestranza del Callao, siendo las dos terceras partes de ellos de su matrícula?

Miscelánea.

En materia tan compleja como es la incluída en la industria naval, hay datos, sin embargo, que no he podido colocar oportunamente y que no está bien falten siquiera en un párrafo dedicado á este objeto y al de suplir las omisiones hechas, ya por olvido, bien por haber hallado posteriormente á la publicación de los dos libros anteriores lo que hubiera estado en ellos en su propio lugar, ó también lo dejado de propio intento para no hacer demasiado larga la lectura de una misma cosa.

Pertenece, verbigracia, á este género lo que dejé de publicar acerca de la poca disposición que el virrey conde de Lemos halló en Lima para salir contra los filibusteros que invadieron á Panamá; algunas particularidades acerca del combate que sobre Cañete tuvo nuestra escuadra con la de Jorge Spilberg, y que allí no dirían bien por la contradicción que hay entre lo que dejé escrito y lo que en esta relación se contiene, que no es bien se quede sin decir.

A este tenor van otras cosas que com-

plementan mucho de lo dicho en la diversidad de géneros que abarca la materia de estos tres tomos, y aun se añade otra nueva, que no me pareció posible ingerir en ninguno de ellos por separado, como, verbigracia, lo correspondiente al forro metálico de los buques, y así de otras cosas.

Piratas.—Combate sobre Cañete.—La siguiente narración del desgraciado combate sostenido en 1615 en las aguas de Cañete contra las naves de Spilberg, la tengo por más cercana á la realidad que la dada en el libro XI. Puse aquélla por los testimonios extrínsecos de autoridad; los de ésta, más razonables, tienen en su favor que concuerdan con otros que he visto refiriendo el mismo hecho.

Domingo 12 de Julio salió nuestra armada del Callao, llevando por general á D. Rodrigo de Mendoza, por Consejero al General Fructuoso de Ulloa en su capitana *Jesús María*, y por capitán de infantería á Delgado.

En la almiranta *Santa Ana* iban Pulgar, y por capitán de infantería Bustinza con 150 soldados y marineros y artilleros hasta 70. En el *Carmen*, navío de Coba, iban D. Diego de Saravia, maestre de campo, ge-

neral de mar y tierra y cabo de toda la Armada real, con 150 soldados. En el navío *San Diego* iban el maestre de campo Pedraza con 80 soldados. En otro navío iba Don Juan de Nájera, capitan de infantería, con 80 soldados; y en su patache iba de capitán D. Iñigo, hijo de la camarera de la Marquesa, con 50 soldados, todos éstos sin marineros ni artilleros. En el navío de Juan Duarte fué de socorro el capitán Alvendín, que salió con él del Callao otro día después de la Armada.

Según esta relación, tenemos:

BUQUES	CAPITANES	Cañones	Gente.
Capitana: *Jesús María*...	Fructuoso de Ulloa..	22	»
Almiranta: *Santa Ana*...	Pulgar.....	12	220
Carmen.....	D. Diego de Saravia..	8	150
Santiago.....	Pedraza.....	8	80
El patache.....	D. Iñigo.....	4	50
Navío de Juan Duarte...	Alvendín.....	»	»
	TOTAL.....	52	500

Pero como en la suma de la relación que estamos dando á conocer se lee, «Todas las gentes de mar y guerra, 1.400 hombres, será necesario repartir 900 hombres entre la capitana y el socorro de Alvendín, que es buen reparto, é incluir además en la dicha cifra los jefes, oficiales, pajes, pífanos y

cocineros con sus correspondientes galopines ó ayudantes. »

El 17 de Julio, viernes, á las cuatro de la tarde, se avistaron las dos armadas, cinco leguas de Cañete. A las nueve de la noche se toparon; las naos enemigas traían cada una su farol; y la capitana se dirigió á la nuestra tocando un pífano y disparando una pieza sin bala. La nuestra contestó tocando un clarín y disparándola dos piezas con bala; á esto la enemiga disparó toda su artillería, y se hizo á lo largo.

Otra de las naos del enemigo embistió á la del capitán Alvendín, y de balazos que la dió la echó á pique, salvándose de ella sólo cuatro personas. Duró esta refriega una hora.

Al amanecer del día siguiente estaban en ala la armada enemiga, teniendo á barlovento dos naos nuestras, y las otras cuatro á sotavento, todas en calma.

Sábado 18, como á las nueve de la mañana, se fué nuestra capitana al enemigo y embistió á su almiranta, que era la nao más fuerte de cuantas traía; al mismo tiempo dos naos del enemigo dieron sobre nuestra almiranta, que como zorrera y de mal timón se había quedado atrás; diéronla muchos

balazos y ella se fué á favorecer de nuestra capitana y con su proa se embarazó con ella [esto es, nuestra almiranta embistió de proa á la capitana *Jesús María*], y el enemigo no hacía con la artillería de su capitana sino llegar á tiro de cañón [de las dos naves trabadas] y dispararle[s] toda su artillería, con que le[s] hizo notable daño, y así se procuró zafar de ellos y se hizo á la mar, y nuestra almiranta quedó en medio dellos y en su poder á las cinco de la tarde, ya sin gente, que toda había muerto peleando muy valientemente, sin que se escapasen della más que cuatro personas, y se fué á pique á las ocho de la noche, sin que el enemigo aprovechase della cosa ninguna.

Las naos de D. Diego de Saravia, de Nájera, de Pedraza y de D. Iñigo, se apartaron [de la acción] y no socorrieron á nuestra armada: están todos cuatro presos. Los soldados que iban en estos cuatro navíos dicen que la verdad es que, visto la gran pujanza del enemigo y las balas que despidió, y que como aquella noche había echado á pique la nao de Alvendín, que no llevaba artillería, que temieron no hiciera con ellos otro tanto.

Disparáronse de nuestra capitana más de

cuatrocientos setenta tiros de artillería, y el enemigo tiró más de mil quinientos de todas sus naos. Murieron de nuestra capitana 30 hombres, otros 30 que le había dado de socorro la de Alvendín y 80 heridos. Perecieron todos los de la almiranta excepto cuatro, y todos los que iban con Alvendín. Por manera que dicen son los muertos más de cuatrocientos veinte hombres, sin heridos.

Dicen le mataron al almiranta del enemigo como 180 personas, porque cuando estaba peleando la socorrió su capitana con cuatro bateladas de gente.

Luego, el martes siguiente, que se contaron 21, vino al Callao el enemigo y surgió á las cuatro de la tarde con su capitana y almiranta y otras dos naos, que todas serán de porte de cuatrocientas á quinientas toneladas, rasas de popa, muy bien hechas y recogidas, y el patache del enemigo anduvo delante de la capitana, que llegó tan cerca de tierra como un tiro de mosquete. Tiró la capitana dos piezas; su almiranta una, otra nao dos, y el patache seis; éstas no hicieron mal ni daño.

Había en el Callao 3.500 hombres armados y una pieza de 65 quintales; esta tiró nueve tiros, y no vimos hacerle ningún da-

ño al enemigo, y luego se levó dentro de tres cuartos de hora que estuvo surto.

Traía la capitana 30 piezas, la almiranta otras 30, otra nao 30, la otra 26, el patache 14. Los de nuestra capitana dicen que la del enemigo trae 44, y la almiranta 40 y el patache 18. Ellos vienen muy bien prevenidos y artillados, y son muy bravos marineros y artilleros. Estuvo tres días á la vista del Callao, y dentro de dos días después fué á Guaura, etc.

Estáse aderezando *Jesús María* y la nao de Coba que lleva 14 piezas: dicen que se irán á juntar con la armada de Panamá. Dicen que el general D. Rodrigo peleó muy bien animando la gente, pero cúlpanle de haber dado la batalla de noche, sin aguardar á la mañana y ver la fuerza que traía el enemigo; se erró por haberlo tenido en poco.

La gente que trae son de cuatro naciones: flamencos, holandeses, ingleses y franceses.

Hay otra relación acerca del viaje de Spilberg y encuentro con nuestra armada en las aguas de Cañete, dada en Saña á 29 de Agosto de 1615, por un francés que se huyó

de los buques del General en el pueblo de Huarmey.

Según los datos que en ella hay, toda la gente de Spilberg eran 700 hombres, pues en la batalla de Cañete le habían muerto 100. En la capitana y almiranta traía 70 piezas, las 18 de bronce y los demás de fierro colado: la capitana era de 650 toneladas y la almiranta de 500, y las otras naos de 250 y á 24 piezas cada una, y el patache de 150 toneladas con 12 piezas. La capitana y almiranta son naos de mucha fuerza que traen costado y contracostado, pero que nuestras piezas las pasaban.

Dijo también este declarante «que llevan pintada toda esta mar y los puertos della, y el Estrecho y la batalla que dieron, porque trae dos pintores para este efecto con mapas y derroteros.

El mercader Francisco Sánchez Jiménez fué tomado por Spilberg en Cañete á bordo de un buque del tráfico. Hay de él declaraciones muy importantes, como éstas: Que conoció en el buque de Spilberg donde estuvo preso (la almiranta), más de veinte extranjeros que en Lima había tenido tienda, los cuales «cuando están entre nosotros hacen como cristianos, y que son herejes vién-

dose en su tierra, y que éstos animan á los que no han pasado acá, y les dicen las fuerzas de las Indias y puertos y lugares dellas».

En su declaración comunica este Sánchez Jiménez que cuando nuestra armada peleó con el enemigo, éste cobró ánimo al verla desapartada, pues un portugués que venía por consejero de Spilberg, dijo á este el día antes que esquivase la batalla y fuese su camino adelante.

A este declarante, preso en la almiranta enemiga, dice le tocó meter los muertos, y añade que «como duró la pelea desde las siete del día hasta las siete de la noche, estaban ya medio rendidos los del almiranta; y que una pieza de nuestra capitana que le dió al almiranta por la popa, le hizo tanto estrago y causó tanto miedo al almirante que le hizo ir al plano, y que estando tan rendido como esto le entró de socorro de su capitana tres bateladas de gente; y que quedó el almiranta de manera que en diez días después de la batalla han estado calafateándola y aderezándola, y que las velas se las hicieron pedazos, y que luego sacaron otras nuevas y se las echaron con mucha prisa».

Vinieron luego al Callao con intento de quemar todas las naos que hubiese en el

puerto, y dice que con la pieza que tiraban á su capitana del enemigo, que le llevaron por un lado cerca de una tercia del árbol mayor, y luego mandó el general que cortasen el cable, y dejó un ancla que pesó 14 quintales, y dice que lleva destas diez; y que á su patache [al del holandés] le dieron otro cañonazo tan cerca del agua, que fué menester un colchón para remediarlo: questa fué la causa por donde no quemó las naos y se fué tan presto.

Entró en el Callao amarrado al árbol mayor el piloto Quintero, porque le había dicho no había más de una pieza, con orden á un soldado que si hubiese dos le matase luego sin más detenencia. Dice que estuvieron á vista del Callao tres días por ver si podrían coger algo, á ver *si venía* nuestra capitana *Jesús María*, aunque por más cierto tuvieron que la habían echado á pique como á la almiranta.

Dice más el dicho Francisco Sánchez Jiménez, y es, que si no amanece tan presto como amaneció sobre los farallones de Guaura, se perdieran todos [los enemigos] sin escapar navío.

Francisco Sánchez Jiménez fué uno de los dieciséis á quienes Spilberg echó en tierra después que salió del Callao.

Preguntóles el Virrey qué les pareció de nuestra armada la que quiere echar del puerto que son dos navíos. *Jesús María*, que lleva ahora 32 piezas, y la nao de Coba, que lleva 12. Dijeron que procurasen topar con el enemigo, y si acaso toparan con él, que desde bien afuera disparasen la artillería á desaparejar, porque alcanzan mucho más que la del enemigo.

Esta nao *Jesús María* salió del Callao el 12 de Agosto en busca de la armada que venía de Tierrafirme, y llevaba «muchas municiones de guerra y grandes invenciones de fuego hechos por un clérigo, que son bombas, granadas, que se han gastado en ellas dos mil libras de pólvora.

Se hallan en esta declaración los nombres de los que murieron en nuestra capitana; con ellos, los de la almiranta y con los de Alvendín se calcularon en 500. También están los nombres de los que Spilberg dejó libres en Paita y en Huarmey, contándose entre estos últimos Francisco Sánchez Jiménez.

El juicio que estos episodios de Spilberg me merecen, según todo lo expuesto ahora y en la pág. 96 y siguiente del tomo XI, es este:

No había en Lima ni conocimiento apro-

ximado de las fuerzas del enemigo cuando se salió en su busca: de haberlo, fué notoria temeridad abandonar el puerto, bajo cuyas baterías debió abrigarse la armada para la bien entendida defensa del Callao. Si Spilberg pasaba de largo, podía D. Rodrigo de Mendoza seguirlo de lejos amenazando al pirata cogerlo entre dos fuegos si se topaba con el resto de la armada en que venía el nuevo virrey, príncipe de Esquilache.

Avistadas las dos armadas, conocidas las malas propiedades de nuestra almiranta y la mucha diferencia de artillería y calidad de los buques, debió D. Rodrigo de Mendoza intentar durante la noche la arribada al Callao, cubriendo su flotilla con la capitana y almiranta.

Decidido el General á dar á todo trance la acción, no me atrevo á emitir juicio alguno acerca de si fué ó no prudente empezarla de noche, ni tampoco veo qué decir respecto á la continuación del combate por la mañana, desde que sólo enuncian las relaciones la situación de nuestros buques de un modo tan general, que no sabiendo de qué fuerza eran los que estaban á barlovento, no hay modo de juzgar con acierto sobre el caso.

Lo que es difícil de acertar es con la causa de la inacción de los tres buques *Carmen*,

Santiago y el patache, que por lo visto no dispararon ni una sola pieza. Me inclino á creer que estarían muy á sotavento é imposibilitados de acudir en ayuda de la capitana y almiranta; pues no se lee en relación alguna de las que yo he visto que el General les hiciera la más mínima señal para tomar parte en la acción. Y si tan á sotavento estaban, ¿por qué no arribó don Rodrigo sobre ellos para equilibrar algo siquiera su desventaja? ¿Pudo hacerlo aferrado como estaba con su almiranta?

Y si estaban distantes del centro del combate, ¿qué hacían los otros buques holandeses que no tomaban parte inmediata en el empeño? ¿Temían á los buquecillos de Coba, al *Santiago* y al patache, ó no querían dejar solos á los tres buques, que parece fueron los que pelearon contra nuestra capitana y almiranta?

No sé qué responder á estas preguntas; pero se vislumbra en el todo un desconcierto lastimoso. Lo que indudablemente queda á salvo en tan triste hecho naval es el ardor con que peleó nuestra gente de razas y la española, criolla y europea, pues las disculpas puestas en boca de sus comandantes tienen las trazas de todos los absurdos rumores populares que en tales casos

se patrocinan fácilmente; y la prisión de ellos es lo que naturalmente se sigue como preparación al sumario á que siempre se someten los jefes derrotados.

Confirman estas relaciones que los restos de nuestra escuadra no tomaron el puerto del Callao sino hasta después que Spilberg lo abandonó, y dan suficientísimos indicios, y más que indicios, para creer que dista mucho de la fábula la historia del fraile-artillero, siquiera fuera el patache el que experimentara los efectos de la buena puntería que en sus mocedades tuvo fray Juan Gallardo.

Cuán excelente artillería se fundió en el Perú quedó también evidenciado en este hecho, no menos que los daños causados por los extranjeros, avecindados en el Perú principalmente, verdaderos fautores y aun directores, la mayor parte de las veces, de las expediciones piráticas á nuestras costas del Pacífico.

El conde de Lemos y la expedición á Panamá.—Lo omitido intencionalmente acerca de los estorbos con que tropezó el conde de Lemos para armar su expedición de la toma de Panamá, es lo siguiente:

«Tuvo nuevas el Virrey de que sobre el puerto de Valdivia estaban dos embarcacio-

nes de ingleses, y que otras se habían visto en Chiloé.

Llamó luego á junta de guerra, y dándole noticia de las nuevas, les pidió propusiese la forma que se había de observar y las disposiciones que convendría tomar por si el enemigo fuese de tanto cuerpo que intentase venir sobre Lima.

Estaba ausente de esta plaza el maestre de campo, cuyo parecer hubiera valido mucho en la ocasión; nuevo el Virrey, y muchos con ganas de medrar, dieron tan poco convenientes consejos, apartándose de lo que con buen efecto se había hecho en ocasiones anteriores, que cuando el Virrey conoció lo errado del consejo que sus paniaguados le habían dado y él ejecutado, ya era tarde para deshacer lo hecho.

Nombró, ó mejor dicho, formó una coronelía en que sirviese la nobleza, y un tercio compuesto de la gente comerciante, disposición que no es de mi cargo analizar, pero que fué reprobada por los militares antiguos, y que estaba terminantemente prohibida por recientes ordenanzas.

Publicada la disposición tomada para la defensa de la ciudad, «soltaron todos las capas, empuñaron las insignias coroneles, maestres de campo, tenientes, sargentos ma-

yores, capitanes y los demás ministros y oficiales.

»Volvióse Lima un país de Flandes con toda ostentación de galas y plumas que al viento tremolaban.» Cuando llegó la ocasión de prestar los servicios militares que exigen las plazas fuertes, [por tal estaba considerada Lima], la coronelía de la nobleza pedía soldados que hiciesen guardia á sus banderas, aunque en la primera lista que se pasó se hallaron 800 hombres, porque todos decían que eran caballeros.

Los mercaderes no pedían gente para su tercio, sino «se agarraban los mercachifles, aunque su trato no se alargase más que á vender cuatro varas de cinta», con que todo aquel aparato militar se convirtió en enfados, ruidos, pleitos y competencias.

Pero no fué esto lo peor del caso, sino que estando en ello, vino de Panamá la triste nueva de que había caído en poder de los filibusteros. ¡Aquí fué Troya!, dice la relación que extracto. En un punto se vieron trocados todos los afectos y todas las galas, plumas y bizarrías militares convertidas en lágrimas, tristezas y pesadumbres. Unos lloraban la plata que allí tenían adelantada; otros porque miraban que era necesario, y aun forzoso, acudir á socorrer á Panamá,

porque si aquella puerta no quedaba libre como entrada principal de este reino, todo se perdía.

Alentábalos el Virrey en tan belicoso propósito y tan necesario, recordándolos todos cuantos ofrecimientos habían hecho cuando se engalanaron y ciñeron las espadas.

«Los comerciantes, para no ir á la jornada, decían que se hallaban cargados de mercaderías y con obligación de mucha hacienda ajena á que no podían volver el rostro. La nobleza no se declaraba por el pundonor, mas discurría poniendo insuperables dificultades é insinuando razones valientes para divertir la empresa.»

Después de decir esto nuestro autor, teme las consecuencias y endulza las frases, añadiendo: «Todo, por supuesto, se ha de entender del vulgo novelero, monstruo de muchas cabezas, gran soldado y gran político; que en particular muchos caballeros y comerciantes se ofrecieron con sus haciendas dando de mano á sus conveniencias todas y las dejaron por ir á servir á S. M., como fueron, con puestos y sin ellos.»

Tormento dado por piratas. — En 1684 apresaron los piratas al capitán Antonio Rodea, que iba de Paita al Callao como piloto del

Santo Cristo de Tumaco, con carga. La tripulación se componía de cuatro españoles, once negros y cuatro indios.

Poco satisfechos los piratas con las declaraciones del piloto y del contramaestre, les dieron este tormento: «Les amarraron las manos para atrás y los pies contra una argolla, y de la soga que estaba en los brazos los suspendieron en el aire por dos veces, y en cada una de ellas les dieron con un alfanje tres golpes repetidos de llano, y cayendo en el convés descoyuntados los hicieron levantar á rebencazos.»

Ni esto ni cosa que se le pareciese hizo jamás la Inquisición española, cuyos castigos fueron causa de que vertieran tantas lágrimas de dolor las naciones protestantes.

Tonelaje, artillería, municiones, etc., de la armada de Jacobo Heremita Clerk.—En la noche del 20 de Mayo de 1624 fué tomado prisionero en el Callao Carsten Carstens, natural de Hamburgo y condestable de la almiranta, con motivo de ir á dar fuego á una de las naos surtas en el puerto.

Declaró que las naos salidas de Texel el 29 de Abril de 1623 fueron once; siete de ellas fabricadas de nuevo para este viaje y las cuatro restantes se tomaron de particu-

lares. La capitana *Amsterdam* tendrá, dice, 600 toneladas, y la almiranta, que la llaman *Delf* (en otros sitios de la declaración, *Holandía)*, tiene las mismas toneladas poco más ó menos, y la sota-almiranta, que es del mismo porte que las dos primeras, y que las cuatro [que siguen en tonelaje á éstas] serán de 500 toneladas; y las cuatro restantes, la mayor es de 200 toneladas, y las demás de 150, y que las siete primeras son naos largas y rasas hechas á propósito para esta navegación, y las demás son chatas.

Acerca del armamento respondió, que de mosquetes y arcabuces traen tres veces más que hay de gente. Que la nao en que él viene trae 38 piezas, las seis de ellas de bronce, medias culebrinas que tendrán de bala 18 y 24 libras, y las de hierro colado de ocho libras, doce hasta 17, y dos de campaña de bronce de cuatro libras de bala, y largas de á cinco varas cada una; y las tres naos mayores que restan de las siete, tendrán á 24 piezas de artillería de 24 libras de bala, y de 16 y ocho; y de bronce las diez.

Que sus navíos, y las cuatro chatas restantes de 14 y 10 y 12 piezas, todas de hierro colado; y que fuera de la artillería referida trae 24 piezas de bronce, de campaña, que vienen con el lastre, con sus carretones ar-

mados para campear en tierra, para cuyo efecto se puede también aprovechar de dos piezas de bronce que vienen en su galeón, de las cuales se aprovechan para ponerlas en las proas de las lanchas, y que asimismo trae algunos pedreros; y que de éstos hay cuatro en su navío, y al respecto en los demás, y que traen los pertrechos necesarios para campear en tierra, como son azadones, picos y unas púas en mucha cantidad para clavar la caballería poniéndolas por el suelo derramadas, fijas en un madero en triángulo, de manera que siempre una púa queda levantada; y otro artificio en un palo de vara de alto, para desjarretar la caballería; y que los piqueros traen medias picas y picas enteras y petos, sin espaldar y morriones, y que traen unas bolas como granadas de hierro, que dándoles fuego se abren y disparan como dardos y balas de mosquetes; y que cada nao trae una armazón de madera, para que les sirva de trinchera [cuando acampen] y que embarcaron bastimentos para treinta meses de navegación, y que asimismo embarcaron las naos mayores 250 y 300 barriles de pólvora, que cada uno pesa un quintal.

Esta declaración, fuera de lo que pueda servir para el conocimiento de los armamentos navales del primer cuarto del siglo XVII,

tiene para nosotros un valor extraordinario; porque no hace mucho insistía aquí en Madrid un conocido historiador chileno en que la única expedición salida de Europa, ó al menos holandesa, para establecerse en el litoral del Pacífico, fué la de Brower. El tren de artillería de batir, los aparatos para desjarretar la caballería, los picos y azadones, etcétera, etc., que vemos trajo el Heremita, ¿qué indican sino el propósito de atrincherarse en el punto de la costa que más le conviniera, estuviera ó no poblado? Sobre esto, está también la declaración dada en la Concepción de Chile por el capitán del navío *Ciervo Bermejo*, uno de los de la expedición de Simón de Cordes, buque que se entregó á Jerónimo de Molina, que mandaba un guarda-costas en las aguas chilenas. Las instrucciones dadas al almirante Anson, terminantes estaban, me parece.

Queda, pues, ratificado lo que dije páginas atrás acerca del ningún efecto que tuvieron los diversos y serios conatos de ingleses y holandeses para poseer de un modo estable un palmo de tierra en las costas del virreinato del Perú.

Las declaraciones de los dos griegos que se entregaron en el Callao el mismo día que cayó prisionero Carten, varían de la de éste,

no mucho, en la capacidad de los buques.

Forros metálicos. — La *broma*, enemiga mortal de las maderas, ha destruído más buques que todas las guerras y tempestades juntas. Contra ella se excogitaron mil medios de exterminio: el dar las naves á monte, ó sea vararlas en la costa para limpiarles los fondos y cortar, por algún tiempo siquiera, la continua acción del incansable roedor, fué el medio más expedito de que se usó por muchos años cuando las circunstancias permitían sitio y tiempo oportuno para ello.

Año de 1556, Nadalín de Olivo, Fray Vicente Palatino de Córzula y otros, según parece venecianos, pidieron gracias y exenciones al emperador Carlos V por haber descubierto el modo de extinguir la *broma* en los buques. Remitió Carlos V el asunto á la Casa de Contratación de Sevilla para que informara en vista del expediente y de los resultados que se obtuvieran; y porque cuando trate de «Las flotas» diré de esto y del fin que tuvo, bastará aquí la indicación hecha.

Dejamos ya dicho en otra parte que el buque de Trajano que se halló sumergido en las aguas del lago de Riccio estaba forrado con plomo. Esto se usaba en nuestros buques del siglo XVI; y de los que iban á América,

hay en la Colección de Navarrete un documento sacado del Archivo de Indias, que dice así á la letra: «Dice Pedro Menéndez Márquez, que queriendo el Consejo que esta armada parta en todo el mes de Enero, mande que los galeones den carena luego y *se emplomen* hasta la lumbre del agua, y que en la carpintería no toquen» *. Y muy anteriormente á esta ordenación de emplomar el vivo de los buques de la flota de Pedro Menéndez Márquez, hay carta de Diego Cavallero á su Majestad del año de 1539, diciéndole «que la *Española* estaría muy bien guardada de corsarios con tres carabelas *emplomadas* y bien artilladas, y en cada una cincuenta hombres».

Pero ninguno de estos datos iguala en interés ni antigüedad al siguiente, que no sé dónde lo tomé, si en el tomo VI de la Colección de Muñoz, si en las *Noticias* de Caravantes ó en las *Disquisiciones náuticas* del Sr. Fernández-Duro, pues en la hoja donde tengo este apunte hay anotaciones de todos ellos. Dice así lo acotado:

«En España se inventó forrar los fondos de las naos con plomo en vista de los estragos causados en América por la broma. El primer buque á que se aplicó el forro fué la carabela *Santa Catalina*, que llevó Pedrarias

Dávila á Tierrafirme en 1514. El 12 de Julio de este mismo año se nombró emplomador de naos con 25.000 maravedises de sueldo á Antonio Hernández. »

Escoceses en el Darién.—Los filibusteros del siglo XVII habían hallado muy saludable y amena la región en que casi dos siglos atrás había estado fundada Santa María del Darién. La facilidad con que desde este punto se comunicaba con el mar del Sur, y el olvido en que este rincón del istmo había quedado, lo hizo centro de hasta 800 piratas, primeramente, y poco después de una colonia escocesa.

Tiene el lector ya conocimiento de ello; ahora se lo ampliaré, que es la ocasión oportuna para hacerlo. Pues con el conocimiento de la tierra, se dispuso en Escocia la compañía del Darién, ó de Escocia, para negociar en Africa y en las Indias, suceso que causó bastante ruido en Europa, y que fué patrocinado por el Monarca inglés.

Concedióles éste la exención de todos derechos por espacio de veinte años, y se obligó á resarcir á la Compañía cuantas pérdidas tuviera en sus buques ó apresados ó maltratados por los españoles. A estos favores se añadieron otros privilegios, y to-

dos juntos dieron tal crédito á la dicha Compañía escocesa, que en breve dispuso de 400 mil libras esterlinas contribuídas graciosa y espontáneamente por la nobleza y ciudades principales.

Con estos fondos armaron los directores de la empresa tres navíos grandes, y dos de á diez cañones, en los que pusieron todo género de pertrechos de boca y guerra, doce mil hombres entre marineros y soldados, y haciéndose á la vela llegaron sin novedad á su destino mediado Noviembre de 1698.

Su primer cuidado fué fortificar la bahía del Darién, donde desembarcaron, poniéndole dos baterías; una nominada *San Andrés*, con 52 cañones, y otra de á ocho, defendidas por 600 hombres.

Hecho esto, trataron con los indios, y tomaron posesión de la costa que está entre cabo Tiburón y Puerto de Soribán, extendiéndose hacia el interior cuarenta millas; á esta superficie llamaron Nueva Caledonia.

Pero en 1699 el gobernador de Cartagena, D. Juan Díaz Pimienta, con la escuadra del almirante Peredo, echó de allí á los ingleses, sin necesidad de que el almirante Navarrete tuviera que intervenir en 1700 con la suya por estar ya la tierra totalmente desembarazada de extranjeros.

Pero quedó á los ingleses tan grato recuerdo del país caledoniense, que en discurso pronunciado en Londres por Mr. Pultney, miembro de la Cámara baja, el año de 1739, é inserto en el tomo VI del «Estado político de Europa», hablando del arruinado establecimiento de Caledonia dijo: « Podrá volverse á suscitar el proyecto de los escoceses, y esta sociedad se animará á volver á tomar posesión de lo que antes ha sido suyo.»

Pero el orador movió poco el bolsillo de los antiguos accionistas.

Plaza de Valdivia.—La elección de Valdivia era feliz para base de la dominación holandesa en el Pacífico. El conde de Poblaciones decía á su sucesor Amat en el gobierno de Chile: «Esta plaza es la antemural del reino, y sería su total ruina si llegara á ser sorprendida de los enemigos de Europa, porque podría ponerla en estado de ser inexpugnable por mar y por tierra auxiliados de los naturales indios de este reino, enemigos capitales de los españoles [de los blancos nacidos en España y América], y por esta razón, fáciles de unirse con los extranjeros, atraídos del interés y de la libertad con que entre ellos podrían mantener sus principales

vicios, que son la poligamia y embriaguez.»

En la extensa declaración que dió en Chile el capitán del *Ciervo Bermejo*, buque holandés de la expedición de Simón de Cordes, se hace relación muy circunstanciada del armamento que sacó de Holanda: la pongo á continuación por esto, y porque es dicha expedición un ejemplo más de lo desgraciados que fueron, en su generalidad, los europeos que, por los Estrechos ó doblado el cabo de Hornos, pasaron ó intentaron pasar el mar Pacífico.

También le doy aquí cabida porque enseña cómo fué este armamento dirigido á posesionarse de algún puerto de la costa chilena, aunque determinadamente ni se diga cuál, ni que fué éste el motivo de pasar á aquellas aguas tantos buques.

La declaración, muy bien pensada, lo oculta; pero las evasivas á las urgencias del fiscal, lo manifiestan. Ya sabían los holandeses que, cogidos por los españoles en la ejecución de tal intento, les iba la vida sin remedio. Dice, pues, la declaración:

«Que á 29 de Junio 1598 salieron de Rotterdam cinco navíos, á saber: la capitana, de 600 toneladas, con 40 piezas de artillería gruesa y 120 hombres; la almirante, de 400 toneladas, 26 piezas y 109 hombres; otro

navío de igual tonelaje, con 26 cañones y 80 hombres; otro de 250 toneladas, con 22 piezas y 60 hombres; otro de 150 toneladas, con 19 piezas y 57 hombres. Todos estos buques tenían los aparejos tresdoblados.

»Traía toda esta fuerza por general á Jácome Moyur, y por almirante á Simón de Cordes. En la costa de Guinea murió el General y lo reemplazaron por Simón de Cordes, y á éste por Girardo Boni, que mandaba uno de los buques expedicionarios. En Diciembre de 1598 partieron desde el cabo de Lope González en busca del estrecho de Magallanes, que embocaron á 6 de Abril del siguiente año de 1699.

»Hasta mitad del Estrecho tuvieron buen tiempo, y en él estuvieron surtos los cinco navíos hasta 3 de Septiembre á causa de los vientos fuertes del Oeste y ONO. En esta estación perdieron 120 hombres de frío y falta de comida. En tres días que tuvieron viento del Este salieron del Estrecho, y estando ya en el mar del Sur les dió gran tormenta de vientos del Oeste, en la cual el *Ciervo Bermejo* perdió el bauprés y mastelero de proa, y desapareció la capitana. Las otras naos enviaron los carpinteros á remediar las averías del *Ciervo Bermejo*, y estando en esta faena les volvió á cargar el tiempo,

con el cual se dispersaron los buques restantes.»

De otras plazas.—Iguales ó muy parecidos fracasos experimentaron otras fuerzas europeas que quisieron posesionarse en el Atlántico de puntos sitos en el continente ó islas pobladas por los españoles. Decimos pobladas, porque en algunas de las innumerables que hay en el mar de las Antillas y que los españoles no ocuparon, se albergaron por más ó menos tiempo los filibusteros y bucaneros, cuya historia y exageradas hazañas delinearemos en breve.

La parte que de la isla de Santo Domingo llegó á ser colonia francesa, lo fué en virtud de tratados con la corte de Francia; la isla de Jamaica, ocupada por Penn en 1656, fué lo único que se tomó á los españoles por las armas y que hubo que ceder sin que en modo alguno volviera á su poder después de la ocupación inglesa. Cuánta gloria cupo á Inglaterra en esta conquista, y cuán varonilmente defendieron los españoles de España y los españoles criollos las tierras americanas del otro lado del Pacífico contra los extranjeros que en ellas quisieron establecer pleno dominio, voy á decirlo.

Juan Ribault, nacido en Dieppe hacia el

año del Señor de 1520, fué célebre pirata calvinista y afortunado en las más de sus expediciones. Tenía en proyecto fortificarse en la Punta de los Mártires, frente á la Habana, distante solas veinticinco leguas, y desde allí hacer las extorsiones consiguientes dominando con seis galeras el canal de Bahama. De este proyecto da cuenta el Adelantado de la Florida Pero Menéndez de Avilés á Felipe II el 15 de Octubre de 1565 *.

«El Juan Ribao con ochocientos onbres que acá quedaron con él, se quería ir este Enero á los Mártires frontero de la Havana hasta venticinco leguas y hacer un fuerte, que diz tiene allí reconocido un muy gentil puerto; y de allí, quando el verano tuviese toda un armada junta, aguardando las flotas, tomar la Havana.

»Y esté V. M. cierto que este era negocio tratado, platicado y concertado entre ellos; y antes que el Juan Ribao partiese de Francia, *traía orden* de fortificarse en los Mártires... y de allí tomar la Havana, y dar libertad á todos los negros, y enbiar de allí á ofrecer lo mesmo á todos los de la Española, Puerto Rico y toda Tierra Firme; que yo me informé de esto muy bastantemente del francés plático á quien otorgué la vida.

»Traían consigo seis portugueses por pi-

lotos, que los dos fueron degollados, y los otros dos mataron los indios; los otros dos tiene el Juan Ribao consigo.»

Pero Menéndez estorbó el intentado proyecto yendo en busca de Ribault, que estaba hecho fuerte en San Mateo de la Florida, tomándolo y degollándolo.

Si esto fué puramente preventivo, oigamos ahora el rudo ataque dado por los ingleses á Santo Domingo en 1655. «En la primavera de este año una escuadra de cincuenta y seis embarcaciones, mandada por Guillermo Penn, llevando á bordo más de cuatro mil hombres de tropas regulares á cargo del coronel Venables, republicano ardiente, se reforzó en aquellas islas con 5.000 filibusteros y corsarios y con un número considerable de transportes.

»La conquista de las islas de Cuba y Santo Domingo era el objeto principal de este armamento que, favorecido por los vientos, sorprendió á la capital de la segunda con su inesperada aparición el día 23 de Abril.

»Gobernaba allí entonces el presidente D. Bernardino de Meneses, conde de Peñalva, sin contar en la plaza más tropa veterana que 300 infantes desigualmente armados con lanzas, mosquetes y arcabuces. Pero la inminencia del peligro transformó á todos en

soldados, siendo los Oidores los primeros que, con D. Juan Montemayor á la cabeza, organizaron la defensa ínterin corrían avisos á excitar el valor y la fidelidad de los colonos.

»Penn se dirigió á desembarcar á unas diez leguas hacia barlovento, contra el dictamen de Venables; y echando todas sus tropas en las incultas playas de Xaina y de Nigua, á algunas leguas al O. de la capital, el sol, la sed y el hambre las maltrataron tanto como los ataques imprevistos y las bien dirigidas emboscadas de los españoles [esto es, de los nacidos en España y en Santo Domingo].

»Antes de que pudieran incorporárseles los contingentes milicianos de Azua, Santiago de los Caballeros y otros pueblos, el Maestre de Campo D. Juan de Morla Geraldino, con menos de doscientos soldados y otros tantos lanceros voluntarios de la tierra, no dejó respirar á los invasores un solo día. En primeros de Mayo, rechazado Venables de un asalto sobre Santo Domingo, muertos su segundo, muchos de sus principales oficiales y más de mil soldados, tuvo que reembarcarse precipitadamente, dejando dos cañones, varias banderas, otros efectos militares y más de doscientos prisioneros en poder de Peñalva y Geraldino.

»Sabiendo el Presidente que la expedición iría á vengar su afrenta intentando alguna sorpresa más feliz en Cuba ó en Jamáica, se apresuró á comunicar á los Gobernadores de ambas islas los avisos necesarios.» *

No recibieron oportunamente el aviso los de Jamáica; «dormían sus habitantes con el mayor sosiego, sin soñar siquiera que se estuviese en guerra con la Gran Bretaña, cuando al amanecer del día 20 de Mayo se apareció delante de aquel pueblo la expedición de Penn y desembarcó Venables sin oposición sus tropas y sus feroces auxiliares.

»El gobernador D. Juan Ramírez de Arellano les salió al encuentro, sin embargo, con una corta comitiva, y no pudiendo rechazarlos, supo á lo menos morir á los primeros tiros. Los filibusteros, siempre cobardes para guerrear con enemigos animosos como en Santo Domingo y la Española, dieron pruebas crueles de su vil ferocidad, forzando mujeres indefensas y degollando débiles ancianos.

»Penn, Venables y Doiley, con todo su puritanismo religioso, les agradecieron su cooperación, tolerándoles entonces todos los excesos.»

Costo de buques.—En el año de 1744 se hizo por orden del marqués de Villagarcía una regulación por menor del costo que tendría allí (Guayaquil) un navío de 60 cañones puesto en el Callao, con dos esquifones de velas y respetos de jarcia y motonería; y habiéndose hecho el cálculo por todos los pormenores con dictamen del maestro mayor y otros sujetos inteligentes, se concluyó que llegarían á 191.891 pesos, sin incluir anclas ni artillería *.

Proyectos de construcciones navales.—Fué el reinado de Felipe IV abundante sobre toda ponderación en proyectistas marítimos y terrestres: unos y otros levantaban la postrada Hacienda á tal estado de abundancia y consiguiente desahogo, que harto indicaba en sus descabellados proyectos cuán lejos estaban de conocer las verdaderas causas de los grandes, continuos y apremiantes apuros del Erario.

Uno que otro tocaba en lo más vivo de la llaga; pero ordinariamente de paso, y si daba en ella, solía ser el remedio poco ó nada afortunado.

De los proyectistas á que me refiero fué uno D. Luis Garavito de Aguilar y Villalobos, quien en 1625 dirigió al Consejo de In-

dias un extenso memorial dando «Medios de mantener escuadra y construir bajeles en las Indias occidentales»*. Allí expone cuanto cree es conducente á su propósito, y de ello voy á entresacar lo que más nos hace al caso, porque prueba cuán sin rebozo se trataba de las construcciones navales en América, como cosa la más usual y corriente, y aun natural en cierto modo.

Una cosa desconocida para mí en concreto me enseña esta exposición en la razón cuarta de las ocho que presenta como impulsivas á hacer de la isla de Santo Domingo y Puerto Rico astilleros del océano Atlántico, y es que en la ciudad capital de la primera se fabricaban naves en 1625. Dejemos, pues, hablar á Garavito de Aguilar y Villalobos.

Modo primero para hacerse S. M. señor de la mar:

«Se sabe que hay en Inglaterra, Nápoles, Venecia y otras partes bajeles que llaman de Estado que duran cuarenta años ó más; y V. M. ha menester mandar fabricar á tercer año otros de nuevo... Los galeones que V. M. necesita para señorear el mar se han de mandar hacer en la Española, y parte en Puerto Rico y otras partes donde yo advertiré de las Indias, porque fuera de ha-

cerse á menos costa en ellas, las maderas son mucho mejores, y para el efecto de incomparable fortaleza, como la experiencia lo ha demostrado de algunos años á esta parte, particularmente en la Española; que si los de la Habana costaron á V. M. á 70.000 ducados, tantos más me deberá hacer merced de estimar el arbitrio que le ofrezco, pues con él, sin daño de nadie, ahorrará en cada uno lo que tendrá de costa puesto á la vela en España.»

Ya que sabemos con este testimonio lo poco que duraban los galeones que se ocupaban en la carrera de las Indias y lo mucho que habían costado algunos de los fabricados en la Habana, oigamos de nuevo al exponente:

Causas porque conviene se fabriquen los galeones en la Española. — Providentísimo señor: La ciudad de Santo Domingo, en la Española, es la más capaz de las Indias para la ejecución del propuesto argumento, por las muchas conveniencias que de ella resultarán:

1.ª—Por la mucha y fuerte madera de que abunda, lo cual por experiencia se sabe que es la mejor de todas aquellas provincias.

2.ª—Por los muchos oficiales y marine-

ros que hay en ella diestros en todo género de este ministerio, los cuales ganan la mitad menos de jornal que en otras partes, que es cosa de considerar.

3.ª—Porque en ella se sustentará mejor toda la gente de la armada y fábrica, por la mayor abundancia que de toda suerte de bastimentos tiene, por lo cual son mucho más baratos que en otra cualquier provincia de las Indias.

4.ª—Porque el puerto de esta ciudad, *que es donde se hacen las fábricas*, es casi inexpugnable, y así serán seguras de ser quemadas por ningún enemigo, y él en sí es muy capaz para hacerse esta gran fábrica.

5.ª y principal.—Porque de esta ciudad é islas ha de salir la dotación con que se ha de sustentar la misma armada.

6.ª—Porque es justo asista esta armada en la Madre del Nuevo Mundo y cabeza que corre más riesgo que otra ninguna, etc.

7.ª—Porque hay en ella muchas minas ricas de plata y cobre de que hay sacado mucho metal, con el cual se podrá fundir mucha artillería, para que se abastezca la misma armada.

8.ª—Porque esta isla Española está al barlovento de todas las otras provincias, y podrán desde ella ser fácilmente socorridas, y

ella no lo pudiera ser, siendo la que más lo necesita.

Añade que puesta esta escuadra de dieciséis galeras en la mar, se irán fabricando seis cada año en la Española.

Vamos á otro proyectista de 1642: no tomaré de él sino lo que estrictamente se roce con nuestra materia.

Diego Méndez de Londigu y Miranda, vecino de Sanlúcar, propuso ciertos medios para sustentar y formar una escuadra de ochenta galeras y 200 naves en diferentes escuadras, para conservación de la monarquía y ofensión de los enemigos.

El gran resorte que había de jugar en toda la máquina de Londigu era un Monte de Piedad administrador juntamente de las alcabalas, etc. Traigo, pues, aquí á Méndez de Londigu, porque en dos partes de su proyecto dice que las construcciones navales se han de hacer en América; en una lo expresa de un modo general, y es: «En cada un año tendrá V. M. diez bajeles de aumento para ir reformando los viejos; y sabe donde se podrán fabricar 200 navíos, y habrá caudal bastante para costearlos, salvo la clavazón, jarcia y velamen, que es necesario llevar de España. Y que como se fueren acabando al-

gunos, se irán remitiendo para estas partes con frutos de la misma tierra.»

Y más en particular, dice: «Con la proposición para la fábrica de los 200 navíos *en las Islas* se asegura la brevedad con que en poco tiempo puede tener navíos el Monte (de Piedad), y asimismo S. M. para sus armadas.» El documento de donde tomo esto tiene la fecha de 16 de Diciembre de 1642, y pertenece á la Colección inédita de D. Martín Fernández de Navarrete.

El incansable D. Gabriel de Villalobos, recorriendo todas las necesidades de toda la América española, y buceando para ver de encontrarlas dondequiera que no las hallara prontamente, decía á S. M. acerca de la seguridad del mar del Sur ó Pacífico: «La experiencia ha enseñado el resguardo que vuestra Majestad necesita de poner en esa mar diez navíos de guerra que sean fábrica todos ellos de fragatas de *media lira*, largos el que menos de cincuenta codos de quilla, de una cubierta, con sus dos castillos y artillería del calibre que las corresponda, y el que menos ha de jugar treinta y seis piezas, y la capitana, almiranta y gobierno, sesenta cada uno.»

Maderas de construcción.—Quedó dicho

en la página 106, del tomo X, cuán seriamente se pensó en 1766 de establecer en Guayaquil un astillero para que en él se construyeran navíos de línea de 68 cañones, tomando al *San Jenaro* por modelo. Todo concurría á llevar adelante este proyecto, cuando el virrey D. Manuel Amat recibió tan desfavorables informes trabajados por los navieros de la Concepción de Chile contra Guayaquil y sus maderas, que mandó suspender las providencias dadas para la plantificación del astillero.

Decían los interesados, que las maderas de Chile y la baratura de los jornales superaban todas las conveniencias que pudieran hallarse en Guayaquil.

Los guayacos, heridos con este informe, fueron más elocuentes: para ensalzar la bondad de las maderas de Chile sacaron á plaza la fragata *Carmen* y el *San Miguel*, de fábrica chilena uno y otro buque. «Al cabo de ocho años, dijeron, vino la *Carmen* á carenarse á Guayaquil, y su dueño, D. José Ostolaza, tuvo por mejor quemarla y hacer de nuevo otra fragata, por olvidar de un todo las maderas de Chile, y el *San Miguel* se reputó por inservible, hasta que se carenó en Guayaquil.» Todo lo perteneciente á este ruidoso expediente es, como dije en el to-

mo X, del Sr. D. José de Aguirre é Irisarri, que gobernó seis años en Guayaquil.

Servicio de carabelas en el Pacífico.—Considerando el conde [de Chinchón] el aprieto en que los enemigos pusieron el año de 1625 el envío de la flota de S. M. al puerto de Panamá, pues se resolvió no fuese aquel año sino el siguiente, trató de hacer experiencia en una de las galeras de la guarda del Callao, saliendo por Noviembre con los vendavales que reinan en esta costa y volviendo por Enero y Febrero, cuando vienen del Norte las brisas. Y habiendo pedido su parecer á don Fernando de Castro, su teniente general en la armada, y al maestre de campo D. Sebastián Hurtado de Corcuera, y dádosela en esta conformidad, se trató en acuerdo general la conveniencia de este negocio, y se resolvió se pusiese en ejecución, lo cual cometió el Conde al capitán Juan Trigo, soldado de experiencia en estos bajeles, que con la galera *Santiago* y un chinchorro de respeto, partió á principio de Noviembre de 1629 y llegó á Panamá en diecinueve días, volviendo al puerto de Payta desde el de Perico, que es el de Panamá, en veinte días, y de allí al Callao en dieciocho, con que se salió de este cuidado, á que se oponían los pilotos, pare-

ciéndoles ser las corrientes de las puntas de Santa Elena y de la Aguja tan grandes, que era dificultoso el poderlos montar con las velas latinas ni redondas con que aquel capitán Trigo había de hacer el viaje, á quien dió el Conde el corregimiento de Camaná por este servicio.

Hay al margen una nota que dice: «Encontró á esta galera la capitana del cargo de D. Bruno de Mendoza, sobre el cabo de San Francisco, y no se dejó hablar ó no pudo hacer cia-boga, con que no se tienen por apropósito estos bajeles, aun cuando no fuera tan chica, que de veinticinco bancos hasta treinta todavía; pero es mucha la carga y embarazos que embarcan los mercantes.»

Rectificación.—En la pág. 8 del libro X dije que las embarcaciones mandadas construir por D. Bartolomé Colón en la Española, estando ausente en España su hermano el Almirante, más que carabelas serían fustas de remos como los que D. Cristóbal Colón dijo (30 de Enero de 1594), que se hacían ya en la isla.

Una interesante carta del alcalde de la Española dirigida al arzobispo de Toledo Jiménez de Cisneros dándole cuenta del modo y por qué se había separado de la obedien-

cia de D. Bartolomé y D. Diego Colón, quita mi duda, diciendo: «D. Bartolomé se metió en la fortaleza de la Concebción é dende allí me escribió que viniese á fablar con él, y vine con 400 ó 500 hombres, y la fabla fué junto á la fortaleza, por interpósitas personas, y al fin de la fabla fué requiriéndole que una carabela que estaba nueva fecha, que la mandase echar á la mar é que la enviase á Castilla, pero que enviaríamos á faser relación á sus Altezas de cómo estábamos, porque nos mandase remediar.»

No sería fusta de remos la llamada carabela, una vez que podía emprender tamaño viaje á fines del siglo XV. Queda, pues, ahora inequívocamente sentado que muy á raíz del descubrimiento de América construían en ella los españoles fustas y carabelas distintas de la *Santa Cruz* que fué hija de apremiante necesidad, y la primera de todas.

Toma del navío Santa Ana por Cavendish, 1587.—Antonio de Sierra, uno de los que venían desde Manila en dicho buque, dió la correspondiente declaración del suceso en Guadalajara, de Méjico, la cual yo abrevio ahora en buena parte.

«La salida del puerto de Cavite (Manila), fué víspera del Señor San Pedro de 1587,

llevando por capitán á Tomás de Arzola, vizcaíno; y día de San Andrés del mismo año vinieron á reconocer Cabo San Lucas, extremidad de la península de Californias.

Mandó el capitán subiera un marinero á la gavia para ver si descubría tierra, y vió una vela que tomaron por amiga: descubrieron otras dos al poco tiempo, y no dudando ya que eran enemigas, mandó el capitán hacer trincheras y pavesadas y ponerse en orden de guerra.

Los mercaderes que traían espadas y rodelas las tomaron, y serían en todo docena y media. Los marineros tomaban piedras del lastre y los asadores [asidores] de las bombas [de achicar el agua]; había dos arcabuces en la nao, y hasta dos ó tres cargas de pólvora [esto es, para cargar un arma dos ó tres veces] que el capitán traía en un frasco suyo; no traíamos artillería ninguna de ningún género, ni pólvora ni munición.

Llegó la capitana inglesa tocando clarines y trompetas, y disparó seis piezas de artillería, pasando una de las balas el palo mayor y dando otras en el casco junto al agua, siguiendo á esto el tirar mucha escopetería. Como no respondieran los del *Santa Ana* cosa alguna, un piloto español que se decía Miguel Sánchez y que habían tomado

poco antes en la costa de Méjico, dijo al General inglés que no le extrañara aquello, porque ya le había advertido que los buques que venían de China habían echado al agua en la travesía mucha gente fallecida, y que la que viva, venía siempre muy enferma y no estaba para tomar las armas.

Oyó esto el inglés, y echó dentro del *Santa Ana* veinte hombres por el bauprés para el abordaje, y se hizo á fuera [se separó del *Santa Ana*]. Pero no trayendo los ingleses más armas que espadas y rodelas, cerraron los mercaderes con ellos tan resueltamente que les mataron cinco, hirieron seis, y el resto se tiró al agua buscando su navío, dejando tres muertos de los que defendían el *Santa Ana*. Uno de los que le asaltaron era un oficial, el cual, sin que los demás lo vieran, subió al palo mayor y empezó á cortar con furia la obencadura y las drizas; entonces el capitán echó dos balas en un arcabuz y le tiró, que estaba en la gavia, y cayó muerto en el convés del navío.

Enfurecido Cavendish [el original le llaman Canderes Tembleque], batió de nuevo al *Santa Ana* con la artillería, matándole siete ú ocho personas. Entonces el piloto Miguel Sánchez, subido en el castillejo de popa del navío inglés, comenzó á dar voces

diciendo: «Hombres demonios, que debéis de venir ahí algunos hombres del diablo, ¿por qué no pedís misericordia? Cuando la vengáis á pedir no la habrá.»

Visto por el capitán que la nao se iba á fondo, pues los balazos que había á la lumbre del agua se tapaban con cueros y seda cruda, y que del inglés les tiraban muchas bombas de mano, habló el capitán á los pasajeros diciéndoles: «Señores: ved que queréis que hagamos, pues no tenemos remedio ninguno, que hoy es nuestro día.»

Dos sacerdotes y un fraile descalzo que venían en el *Santa Ana*, y con ellos todos los demás mercaderes, dijeron que se diera á partido pidiendo de merced la vida, lo cual otorgó el capitán inglés. Llevó á su nao seis rehenes, y la demás gente echó en tierra, y luego comenzó á saquear el navío y con el registro en la mano se fué á las cajas del oro y tomó más de 700.000 pesos de oro, y robó mucha suma de almizcle y mucha algalia, y muchos brocados de la China, y muchas sedas ricas, en que llevó millón y medio con la mucha suma de perlas. Estuvo seis días en el saco, y luego quemó el navío y cuantas mercaderías no quiso tomar.

Con los restos salvados del incendio hicieron los pasajeros una balsa para salir de

la playa, donde Cavendish los había echado, dejándoles entre caribes de los que tenían que defenderse.

De los que fueron en rehenes al buque inglés ahorcó del estay á un canónigo de Manila, porque no tuvo talento ni sufrimiento para pasar los trabajos y adversidades que allí sufrieron los otros. Regaló mucho el inglés á cuatro mujeres que venían en el *Santa Ana*, las cuales encomendó para su guarda á tres de los rehenes dichos, y cuando los echó en tierra dió Cavendish para todas ellas un tejo de oro que valdría 500 pesos *.

Industria naval en el Atlántico.

La gran facilidad de comunicarse con España, no sólo las Antillas, sino toda la parte del continente desde la Florida por Tampico y Veracruz hasta el cabo Catoche, en Yucatán, y desde aquí, por todas las costas limítrofes de Portobelo, hasta las bocas del Orinoco por Cartagena y Santa Marta, debió necesariamente de influir para que las construcciones navales en toda esta grande extensión de costa y las Antillas no fueran de mucha consideración.

Costaban los buques fabricados en España mucho menos que los hechos en América; las maderas cortadas á buena sazón en el Norte de la Península se estimaban por menos expuestas á la broma que las cortadas en América, y la ninguna dificultad de cambiar un buque con otro cuando la necesidad ó la utilidad lo exigiesen, conspiraban de consuno á tener servidas desde España las atenciones navales del Atlántico.

Todas estas razones, tan poco beneficiosas para la industria naval en las Antillas y en toda la dilatada porción de costa desde la Florida al Orinoco pasando por el seno mejicano, sirvieron, sin embargo, de poco óbice para la plantificación y fomento de una industria naval de más que regulares proporciones en la costa dicha, y de verdaderamente extraordinarias en las Antillas.

Como el gran virreinato de Méjico daba á dos mares, hice propio y especial capítulo de él, pero disgregándole lo que hoy constituye la América central, excepto Guatemala, de tal modo, que las costas orientales de los Estados que al presente allí se agrupan van incorporadas al resto del Atlántico, ya que las occidentales de ellas lo han ido, no á Méjico, sino al Perú, pues para él se construyeron muchos más buques en Rea-

lejo y otros puntos que para el virreinato de Méjico.

Gil González Dávila, Fernández de Córdova, Pedrarias, etc., etc., descubrieron, conquistaron y gobernaron, más ó menos, lo comprendido entre Nicaragua y Panamá, cuando este punto, tan ligado con la historia del Perú, era el centro de gobierno, y á la historia del Perú, más que á la de Méjico, se hallan ligados los nombres de activos navieros que poseyeron buques hechos en Nicaruaga y con ellos contribuyeron á la conquista del Imperio inqueño.

Bajo una sola mano, y ésta civil, quería el licenciado Castañeda que corriesen los negocios que habían necesariamente de surgir con motivo del descubrimiento del Perú.

No con Méjico, sino con Panamá relaciona dicho licenciado toda la sierra comprendida entre Guatemala y lo conquistado por Pizarro, y precisamente á causa de la industria naval que prevé ha de haber en toda esa costa, por el grande auge que ha de tomar el comercio en breve tiempo.

Dice así el licenciado Francisco de Castañeda á Carlos V: «En Castilla del Oro no hay necesidad de Gobernador, sino de dos letrados que gobiernen, los cuales conozcan de las apelaciones de esta provincia é Gua-

temala, é de la tierra del Perú, é lo que ha descubierto Pizarro, porque han de andar navíos, y en cantidad, al trato en esta mar del Sur.»

Declarado ya el porqué segregamos del virreinato de Méjico, en esta materia de industria naval, casi todo el territorio que ocupa lo que ahora se denomina *América central*, procedamos al estudio y conocimiento de sus fábricas navales en la parte oriental de las costas bañadas por el Atlántico, ya que de las que entrega al Pacífico sabemos lo pobladas que fueron por los que entendían en la fábrica de buques, y en la preparación de las cosas necesarias para ellos.

De preferente atención para el invicto Carlos I de España y el V entre los emperadores de Alemania, fueron las islas de la Especería; los repetidos encargos á Hernán Cortés para que viese modo de posesionarse de ellas; las órdenes dirigidas á los virreyes de Méjico para que no se levantase mano en este asunto, y las expediciones preparadas para ver de determinar las derrotas que convendría seguir en los viajes á ellas, están poniendo de manifiesto la preferencia dicha.

A todo esto se agregó otro cuidado, y fué el de buscar con sumo empeño aquella comunicación de mares que Colón, según lo

había aprendido en Marco Polo (1), buscó tan á gusto del rey D. Fernando el Católico.

De aquí, pues, arrancaremos para poner por memoria lo que he encontrado hasta ahora acerca de construcciones navales en el Atlántico, reservando, se entiende, muy escogidos documentos relacionados con la busca de este paso, origen de los proyectos de canalización del istmo de Panamá y otros, intentada por los españoles en el siglo XVI, y que se ha vendido en éste como invención maravillosa.

La gran laguna de Nicaragua llamada el Mar Dulce de González Dávila, por haber sido este animoso capitán su descubridor (1522), fué el centro de donde partieron numerosos buques, exploradores unos y comerciales otros, hechos todos en sus orillas que miden, por lo menos, 130 leguas de perímetro.

Van las aguas de esta laguna á dar en el Atlántico en la parte llamada mar del Norte,

---

(1) En la tercera edición del *Colón y los españoles*, hecha en 1889, pág. 103, dije que á pesar de los que se inclinaban á negar que Colón tuviera conocimiento alguno de las obras de Marco Polo, la afirmativa era para mí cosa cercana á la evidencia. Las disquisiciones hechas después con motivo del centenario (1892) han confirmado plenamente mi juicio, habiéndose encontrado en la Colombina de Sevilla la obra de Marco Polo de que usó Colón, apostillada de su mano.

corriendo como setenta leguas de camino que exploró en parte el capitán Ruidíaz antes que nadie el año de 1525, de orden de Francisco Fernández de Córdova, teniente de Pedrarias en la gobernación de Nicaragua.

El verdadero conocimiento del río llamado San Juan de Nicaragua ó el Desaguadero, no se tuvo hasta que los capitanes Alonso Calero por mar, y por tierra Diego Machuca Zuazo, de común acuerdo, lo exploraron en 1539, siendo el primero de ellos el que acabó por completo la expedición descubridora, pues el otro se volvió á Granada.

Hubo otras varias expediciones al río de San Juan: yo trataré este asunto con el espacio debido, cuando en el libro XIV exponga las obras hidráulicas que nuestros españoles hicieron ó intentaron hacer en los dominios americanos, pues este Desaguadero fué uno de los puntos geográficos más traídos y llevados á principios del segundo cuarto del siglo XVI para comunicar por su medio los mares Pacífico y Atlántico, proyecto que Napoleón III, antes de coronarse Emperador, volvió á resucitar, como más adelante contaremos.

Mientras tales exploraciones tenían lugar en esta parte del Atlántico, trataba el Gobernador de Santa Marta, García de Ler-

ma (1531), de navegar el río Grande de la Magdalena, descubierto sólo seis años antes por Rodrigo de Bastidas, el mismo día de la advocación de la Santa. No toca esta excursión á mi propósito sino en los elementos navales de que se compuso.

El año siguiente de 1532 decía el mismo García de Lerma al Emperador, á los 28 de Junio, que, firme en su propósito de seguir su interrumpida exploración al Magdalena, «ha acordado hacer una armada en que haya cuatro ó cinco carabelas y dos ó tres bergantines é otros bateles, y darles los aparejos doblados y tres doblados, bastecerlos por seis meses, etc.»

De no menos actividad veo poseídos poco después de esta fecha á los capitanes Alonso Calero y Diego Machuca de Zuazo, que á expensas propias armaron buques para lograr mejor conocimiento del tenido hasta allí del célebre Desaguadero.

Es de loar la franqueza con que dicen á Carlos V lo poco ó nada que sus Gobernadores se han cuidado de dar cumplimiento á sus encargos acerca de estudiar el asunto de la comunicación del Atlántico con el Pacífico por medio de las lagunas de Nicaragua, como paso breve y sin riesgo para las Molucas que, si no es juicio temerario, tan

deprisa vendió Carlos V á los reyes portugueses. Pero vamos á lo nuestro.

«Como por cédula de V. M. mandó que se descubriese un desaguadero que sale de las lagunas dulces desta provincia de Nicaragua á la mar del Norte á costa de V. M., y como nadie á ello se moviese, yo el capitán Alonso Calero y el capitán Diego Machuca de Zuazo, por servir á V. M., con licencia de Rodrigo de Contreras, Gobernador de esta dicha provincia de Nicaragua, hicimos *una armada* á nuestra costa y minsión (sic), sin ayuda de la Real Hacienda de V. M. ni de otra persona alguna.»

No dice la carta dónde fabricaron las naves; probablemente sería en Granada, que está á orillas del lago, puerto desde donde salió la expedición. Ésta se componía de dos fustas (ó bergantines); una de quince bancos y otra de doce, cuatro canoas y una barca grande hecha á manera de prodol, «la cual llevaba un tillado en cámara debajo del cual iban cuarenta caballos y un corral de puercos en que iban cincuenta. La gente toda iba en cámara de tillado, y esto llevaba la fusta grande por popa.»

El Desaguadero, no obstante de sus tres principales malos pasos, se navegaba con buques proporcionados á ellos, los cuales

sacaban los productos de la fértil tierra de Nicaragua á Portobelo, Nombre de Dios y otros sitios poco productivos ó necesitados de bastimentos, sobre todo en tiempo de armadas.

Sabían esto los piratas, y cruzando por las proximidades del Desaguadero, no raras veces apresaban las embarcaciones que del lago salían al mar para sus granjerías y contratos. Así, verbigracia, en 1573, según lo escribe el doctor Villalobos, presidente de la Audiencia de Guatemala, «vino una fragatilla por el mes Febrero por la costa de Veragua á la boca del Desaguadero; venían en ella trece ingleses, y traían dieciocho versos y dos tiros de campo mayores, bien á punto de guerra. Tomaron cuatro fragatas que salían de la provincia de Nicaragua, de la ciudad de León y ciudad de Granada, é iban á vender gallinas y maíz y otras cosas al Nombre de Dios.»

A fines de este mismo año de 1573 se otorgó en Santiago de Guatemala cierta capitulación á Alonso de Anguiama por el gobierno de Costa Rica; hay cláusulas en ella que revelan de una manera terminante y explícita que la construcción de buques no era el último de los renglones que estaban en las obligaciones de los concesionarios.

No deduzco esto de premisas, sino de la misma capitulación, que dice: «Para que haya el mejor recaudo..., llevo primeramente un navío que tengo aparejado en la mar del Sur, el cual me está á la vela en 5.000 pesos.

»Item dos fragatas por la mar del Norte, las cuales me están á la vela en 3.000.

»Otrosí: me prefiero á meter cuarenta hombres casados, con sus mujeres, y ochenta solteros..., entre los cuales irán labradores de trigo y *carpinteros de ribera* y blanco.» Los carpinteros de ribera dicho se está que son los que labran las piezas principales en los buques.

El tamaño de los que navegaban indistintamente el lago, el mar y el Desaguadero no podía ser grande, por los mismos obstáculos que este sitio ofrece.

La anchura del río es varia entre 100 y 400 metros; su profundidad de dos á tres en algunos puntos, «y en otros desaparece enteramente durante la estación seca por entre infinitas rocas que forman saltos, en una extensión de veintidós kilómetros.»

Pero esta descripción no hace formar cabal concepto del río, y por eso voy á poner otra, así, á la buena de Dios, del capitán Alonso Calero, uno de los primeros que lo explo-

raron más despacio, allá por los años de gracia de 1539, como tenemos ya dicho.

«La laguna de Nicaragua, dice, tendrá treinta leguas de traviesa desde Granada hasta el Desaguadero. El río [el San Juan] tendrá desde la laguna hasta la mar treinta leguas, poco más ó menos; había en él tres raudales: el primero y postrero se pueden pasar botando con palancas y remando; el de enmedio, que llaman la Casa del diablo, es un peño todo y corto, el cual tendrá obra de 500 pasos, y se debe subir con una guindalera á la sirga. Pueden subir ó bajar todo el río barcos que tengan de carga 400 arrobas.»

Estos raudales quieren decir *saltos, malos pasos, rápidos* ó *cascadas*, y se forman por el agua que se precipita de un lugar de bajo fondo á otro de mayor. El segundo debía ser difícil de vencer contra la corriente, pues exigía la sirga, ó sea tirar del barco por medio de cuerdas desde tierra, bien animales, bien personas.

Estos datos son inapreciables para los que se admiran de no haber salido de la hermosa laguna de Nicaragua (que tiene 40 brazas de fondo) unos cuantos centenares de navíos de guerra que hicieran frente á las escuadras de Pie de Palo, de Penn ó de Rodney que tanto molestaron nuestras Antillas y puertos no

lejanos del Desaguadero ó río de San Juan.

Ya, pues, sabemos por Calero á qué nos debemos atener respecto del tonelaje que tendrían los navíos que en Granada, ciudad á orillas del lago, construía Diego de Artiede en Julio de 1576, cuando escribía á S. M.: «A la hora que ésta escribo estoy de camino para ir á tomar residencia al Alcalde mayor que está en Costa Rica, y así dejo en astillero tres navíos.»

Quizá de más capacidad, aunque de menos apariencia, debieron de ser aquellos veinticinco barcos que ocupaban 500 negros en llevar ropa de Nombre de Dios al río Chagre, como en su *Sumaria descripción del Reino de Tierrafirme*, lo dice en 1575 el oidor decano de la Audiencia de Panamá, D. Alonso Criado de Castilla.

El Diego de Artieda fué hombre de especial afecto á las construcciones navales. A 8 de Septiembre de 1579, dice así el cabildo de Cartago á la majestad de D. Felipe II: «A esta provincia de Costa Rica llegó el capitán Diego de Artieda por Gobernador de ella muy falto del cómodo que sacó de España, por habérsele perdido en la mar todo cuanto traía... Aportó á la provincia de Nicaragua de su gobierno..., y estando ejerciendo su oficio envió por el Desaguadero

una fragata cargada á Nombre de Dios..., la cual le tomaron ingleses que andaban por la costa, que fué harta pérdida, aunque toda del Gobernador por haberla cargado á su costa... Tomó en Cartago residencia al Gobernador que allí estaba, y dada buena orden en todo, se volvió á la provincia de Nicaragua, donde hizo cuatro navíos y una lancha, en los que salió en busca de los ingleses y pobló en las costas del Drago.»

Esta última circunstancia pudiera servir quizá para la demarcación de límites de jurisdicciones, tan frecuentes hoy en las repúblicas hispano-americanas.

Dada ya á conocer la infancia de la industria naval que hubo en la parte que estudiamos del Atlántico, nos iremos corriendo hacia Cartagena de Indias, y al pasar por la laguna de Maracaibo nos asalta una duda á que da pie la relación de lo que en 1588 pasó el capitán Gaspar de Párraga en el descubrimiento y navegación del río de la Candelaria, que es el de Pamplona, y en la que se lee: «Salí de la ciudad de Zamora, de la laguna de Maracaibo, á 1.° de Diciembre de 1588, en cuatro barcos de á 500 arrobas, etcétera.»

Estos barcos de á veinticinco toneladas, ¿se construyeron en la laguna, se compraron

de los que iban de España, ó se fabricaron en cualquiera de los astilleros de Venezuela? Yo me inclino á esto, aunque hasta ahora no tengo datos con que poderlo probar.

Desde que García de Lerma en 1532 quedó aprestando las carabelas y bergantines dichos hasta el año de 1609, he descubierto pocos datos de construcciones navales en la parte Norte del continente Sur americano, los que daré un poco más adelante.

Es verdad que no los he buscado mucho, contentándome con lo que buenamente se me ha presentado al paso y nada á trasmano, porque de esta parte de nuestras posesiones de Ultramar sólo entra en mi propósito tratar someramente y cuanto baste para que sin muchas particularidades quede bien probado que no se desatendieron, sino que, al contrario, se fomentó en ellas la industria naviera.

Y no dejaba de procurarlo el Consejo de Indias, pues en 1577 preguntaba al Gobernador de Cartagena, con la sabida cláusula, si en su gobernación habría comodidad para fábricas navales: «Queremos saber si en los puertos y costas de esa gobernación ó en qué parte de ella se podrán hacer galeras; y si para ello hay maderas á propósito, y habiéndose de hacer, qué forma convendría que tu-

vieran, para poder mejor y más seguramente costear y navegar esos mares.»

Pero Fernández del Busto, que era el Gobernador, respondió lo que en la pág. 55 del libro X quedó dicho, y también, y á continuación de aquello, que allí no hacía al caso, añadió: «Dicen todos los que lo entienden, que si se hiciese una galera de veintidós bancos por banda, y otra de dieciocho ó veinte, y dos lanchas ó bergantines, dándoseles el alto conforme al largo, se harán con los bergantines ó lanchas por 4.400 ducados, dándose la clavazón para ellas, y velas, jarcias, estopa y brea. Así dicen los maestros *que hacen los navíos en esta costa.*»

Como era uso en el Consejo de Indias preguntar á cuantos de Indias llegaban, todo lo que pudiera contribuir al mejor conocimiento de aquellas apartadas regiones, pidió dicho Consejo parecer á D. Pedro de Ludeña acerca de la conveniencia ó dificultad que podría haber de construir en astilleros americanos del Atlántico ocho galeones y dos pataches. Dió Ludeña su parecer en Madrid á 6 de Noviembre de 1595, y aunque nos parezca algo exagerado por lo que se verá después, lo copio tal como lo dió.

«Hay mucha falta de oficiales y jornale-

ros; y aunque hay algunos maestros, no tales que se les pueda fiar tanta fábrica: sólo conozco á Francisco Gutiérrez, que hizo las fragatas en la Habana, y costaron á más de 17.000 ducados cada una, y á Maese Jorge, que hizo las galeras en Lima: y, en efecto, es todo costosísimo, y tendría por mucho mejor que se hiciesen en Vizcaya. Si no es en la Habana y en Cartagena (de Indias), no hay parte segura donde estos navíos se puedan fabricar en las Indias, por estar sin guarnición y descubiertos los puntos donde se puedan hacer, y tales que cualquier corsario que tenga noticia los podrá quemar y deshacer con facilidad.

»Estos navíos han de ser de 220 á 250 toneladas, y la capitana y almiranta de 350. Esto es lo que por ahora se me ofrece acerca de lo que se me ha mandado informe.»

1600-1650

En la larga correspondencia que con su Majestad tuvo en la fecha de 1609 D. Francisco Venegas desde Cartagena, se ven rastros bien marcados de que no faltaron construcciones navales en los años anteriores á 1609, ó sea durante el siglo XVI.

Para poner al lector al tanto de lo que entorpecía directamente la fábrica de buques de guerra, é indirectamente la de los mercantes costaneros, se han de tener muy fijas en la memoria dos cosas que pudiéramos llamar verdaderamente cardinales.

Una, que siendo muy visitadas las costas del Atlántico por los piratas cuando ya Cartagena de Indias había cobrado bien merecida fama de rica y comercial, se habían formado en ella dos partidos igualmente egoístas y perjudiciales á los intereses de cuantos en ella se habían avecindado.

Querían unos, que cuanto sobrase de las cortas atenciones qne exigían los cargos públicos retribuídos, se emplease en fortificar y amurallar por completo la ciudad, para dejarla así inmune de los provechosos y felices asaltos de los piratas.

Otros, no repugnaban la obra, más contendían porque no se gastara en ella cuanto había disponible para cubrir las atenciones comunes, y así abogaban porque de los gastos generales se sacase lo necesario para mantener dos galeras bien armadas y equipadas, que ultra de guardar el puerto, corriesen de vez en cuando la parte de costa correspondiente hasta Nombre de Dios, y acompañasen á veces las flotas que, salidas de Sevi-

lla, tocaban en Cartagena antes de llegar á Portobelo.

Por tan razonable determinación suplicaban al Consejo los armadores de buques y los dueños de ellos, que á diario experimentaban grandes pérdidas en las presas que de sus navíos y cargamentos hacían los piratas en los meses que mediaban entre las salidas de las flotas y armadas.

El estar en una sola mano el Gobierno de la provincia, tanto en lo marino como en lo terrestre, complicaba la situación. Porque no obstante de las dos galeras que hubo en Cartagena desde la segunda mitad del siglo XVI, estuvieron tan desatendidas y á su sombra se cometieron tantos abusos, que bajo este aspecto hacían bien los cartageneros en pedir verse libres de ellas por los gastos que causaban, el bien que impedían y el ninguno ó escaso provecho que por sus obras daban en el mar, lo que veremos negado.

Sucedía, pues, que como necesitaban las galeras mucha chusma para el remo, y de España no podían estar continuamente mandando á ellas *condenados á galeras,* era preciso suplir los huecos con negros alquilados.

Los dueños de éstos, gente principal en la ciudad, percibían los haberes de sus esclavos que figuraban como embarcados, cuan-

do en realidad los tenían en sus casas sirviéndose de ellos ó empleándolos en oficios productivos.

Los que de España llegaban para cumplir en estas galeras su condena, como eran blancos y españoles, se escapaban, y á los tres ó cuatro meses se transformaban, tierra adentro, en cuasi personajes, contrayendo enlaces ventajosos y trabajando honradamente el resto de su vida en las faenas del campo ó en las industrias mecánicas.

Sólo los moriscos solían quedarse en Cartagena sin querer escaparse, porque en las galeras hallaban una especie de asilo marítimo para las fechorías que hacían en tierra, donde iban sueltos y sin grillos cuantas veces y á la hora que querían, ya á trabajar, ya á bigardear cuanto tiempo se les antojaba.

De aquí incompletas siempre las tripulaciones, aunque para cobrar las mensualidades se hallaban siempre sin bajas. Las galeras se podrían en el fondeadero, no recorrían la costa y causaban gastos tan inútiles como grandes, con el natural sentimiento de la ciudad y del comercio marítimo; quejóse aquélla de verse sin las murallas tan adelantadas como pudieran estar si no se consumieran tantos miles de ducados y tan las-

timosamente en las inútiles galeras, y aquel de ver caer un día y otro día sus barcos de cabotaje en poder de los piratas, cosa muy desmentida, cuando S. M. tantos medios facilitaba para estorbarlo.

Pero llegó á principios del siglo XVII la queja á oídos del Sr. D. Felipe III, y al punto se trató de remediarla, como lo enseña el documento siguiente, fechado á 6 de Agosto de 1606, el cual tomo de los colectados por el laborioso Navarrete:

«Habiéndose entendido que en las dos galeras de la costa de Tierrafirme que asisten en la ciudad de Cartagena y están al cargo del Gobernador de ella, había algunos desórdenes, sirviéndose el dicho Gobernador y otras personas de la ciudad de los forzados y chusma de ellos en sus casas y granjerías, por lo cual se ausentaban, y que otras personas que tiraban plazas de las galeras no servían en ellas y tenían otras plazas en tierra, de donde procedía no andar en la orden que conviene y consumirse su situado sin ser de efecto, se ordenó á D. Juan de Borja, que fué por presidente de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada, que averiguase lo que en esto había y avisase de todo...: luego que llegó á aquel puerto hizo una información de lo sobredicho y la envió

cerrada y sellada, y por ella consta de los desórdenes sobredichos que ha habido y hay en las dichas galeras, y aparte escribe, en carta de 13 de Agosto del año pasado, que todas las personas de plática y experiencia con quien lo ha comunicado, concuerdan en que son necesarias aquellas galeras para la autoridad y defensa de aquel puerto y de la costa, etc.»

El informe que dió Venegas acerca del estado en que se hallaban, está pasado á la letra, y de él sacará quien lo lea el deseado conocimiento de la industria naval en los años del siglo XVI que yo no he averiguado sino del modo genérico que aquí se expresa.

Ayudaré al lector subrayando las palabras ó expresiones donde se debe fijar más para que se le enriquezca la memoria acerca de lo que hicimos en y por América.

«Hallamos en el dicho puerto (de Cartagena de Indias) dos galeras, *Santa Margarita*, capitana, y *Santa Catalina*, patrona, tan desmanteladas y faltas de todo, particularmente de gente de remo, y la patrona tan quebrantada y vieja que no puede salir á la mar ni navegar más que hasta la boca del dicho puerto.

»La capitana está de servicio, aunque no para muchos años, por haber seis *que se hi-*

zo, sin contar lo que estuvo en el astillero; púsose mano en aderezarla, diósele carena y aparejóse, etc.»

¿Qué extraño era con esto ver á los filibusteros entrar y salir en cuantos puertos querían, robando, matando, saqueando? Sé que ha habido grande exageración en esto, y que la sola presencia de dos galeras viejas en Cartagena los contuvo no poco, como muy pronto se lo haré ver al más preocupado lector, con datos oficiales y á mi juicio irrecusables; pero es innegable que el estado de estos buques dió motivo á grandes daños.

De semejante desbarato surgió otro impulso en pro de la industria naviera del Atlántico.

Continuemos tomando algunos trozos extractados de la carta de Venegas. «Durante cuatro años y dos meses hubo, dice, una sola galera en Cartagena, y en todo este tiempo dejó de percibirse lo correspondiente á la que faltaba; suplicamos á V. M. mande que se paguen los ochenta mil y pico ducados que se adeudan por el tiempo que faltó la dicha galera, y con ellos se atenderá, no sólo al desempeño de este situado, sino *á la fábrica de dos galeras,* pues la patrona no está de servicio, y la capitana lo dejará de estar muy pronto.

»Considerando esto, nos juntamos el Gobernador y otros oficiales, y confiriendo estas y otras razones que se ofrecen, no obstante que el dicho situado está tan empeñado, habemos acordado que *se fabrique una galera,* y así, luego que se vaya el Armada, se entenderá en la fábrica, por ser las materias de estas partes muy buenas y haber maestro en ellas á propósito, que es *el que fabricó* la que sirve de capitana y porque costará mucho menos y durará mucho más, suplicamos á V. M. lo tenga por bien.»

Dejo á la consideración de las personas sensatas todo lo que dice meterse un Gobernador de provincia y un capitán de fragata, ó á lo sumo de navío (hablando en equivalencias), á ordenar, sin contar más que con ellos, la construcción de un par de buques de guerra: empezaron por uno, por carecer de fondos; para hacer dos á la par.

Es verdaderamente encantadora la ingenuidad con que en este asunto prosigue el Venegas en su otra carta de 18 de Marzo de 1610, fecha en que seguramente no sabía si S. M. tendría ó no por bien la construcción que le había anunciado.

«Señor: la gente que estaba en los montes de Uraba cortando madera *para fabricar una galera nueva*, volvió á este puerto de

cortarla... y se puso mano á la fábrica de la galera, y no se alzará hasta que se acabe, que esperamos en Dios será con mucha brevedad... La madera de que se hace es mucho mejor que la de las otras fábricas, con lo cual, y con que se ha encargado y es maestro mayor desta Maestre Marcos Pacio, que se ha entendido que ha fabricado muchas galeras en Nápoles y en Barcelona, y tiene grande opinión, lo es general de que ha de ser muy buena, y que ha de costar mucho menos que las otras que aquí se han hecho.»

Mientras D. Francisco Venegas daba todo el calor posible á la fábrica de su primera galera, el Gobernador de la plaza, D. Diego Fernández de Velasco, buscaba con empeño ver de adelantar las fortificaciones de que Cartagena tanto necesitaba.

Ideó para ello que, en vez de las dos galeras que consumían 40.000 ducados anuales, hubiese dos fragatas de 100 á 150 toneladas con sus lanchas correspondientes, que en las calmas pudieran remolcarlas para acercarlas al enemigo, ó apartarlas de sitios peligrosos.

Con ello se hacía una rebaja considerable en el situado de las galeras, estaban las costas mejor guardadas, y la economía obtenida podía aplicarse á la continuación de las mu-

rallas. Ordenó, pues, en vista de esto, no se echara al agua la galera nueva, lo cual contrarió mucho á Venegas, que la tenía ya *acabada*.

No faltó quien escribiera á Madrid, acaso echadizo del Gobernador, que bastaba la capitana por entonces, una vez que la tregua con Holanda y otras provincias alzadas de los Países Bajos no exigirían armamentos navales en aquellas aguas. Candorosa reflexión, si fué sincera.

Relevóse á Fernández de Velasco, y siendo ministro universal el duque de Lerma, fué á reemplazarlo D. Francisco del Corral, enamorado del proyecto de las dos fragatas y de la prosecución de los fuertes de la playa puesta al cuidado de sus paternales desvelos.

El ingeniero Cristóbal de Roda, los oficiales reales y otras personas, opinaban por achicar las fragatas, bastando que fueran de 80 á 100 toneladas, «al modo de las pinazas que hubo en la Habana en tiempo del Gobernador D. Juan Maldonado, que hicieron buenos efectos».

El Consejo de Indias, siempre digno, mesurado y grave, ordenó que «la ciudad se cerque, y que las dos fragatas que D. Francisco del Corral propone, después que en la pri-

mera ocasión haya ido á servir su cargo, *las haga hacer* del porte más acomodado, y las más á propósito que le pareciere, y dos lanchas, y las arme y pertreche, y en estando acabadas y en orden, se quiten las galeras, y lo que sobrare de los 40.000 mil ducados de su consignación, se convierta en cercar y fortificar la ciudad».

Esta resolución de la Junta de guerra del Consejo de Indias pasó á conocimiento de S. M., el cual contestó lo siguiente:

«Avísenme en cuánto tiempo se harán estas fragatas, y lo que costarán puestas en orden, y respóndaseme á esto luego.»

Ni S. M. ni el Consejo se oponían, como se ve, á que en el nuevo reino de Granada se fabricasen buques de guerra, cuanto menos mercantes. La Junta de guerra contestó lo siguiente, sin quitar ni poner un ápice. ¡Qué fuente de datos!

«Señor: en la consulta inclusa donde se trata si convendrá ó no se conserven las dos galeras de Cartagena y en su lugar se pongan dos fragatas con sus lanchas, con que se tiene por cierto serán de más provecho que las galeras y se sustentarán á muy poca costa, y lo que sobrare de lo que hasta ahora está sirviendo para las galeras se gaste en cercar á Cartagena por ser cosa de mucha

consideración, fué V. M. servido de responder y mandar se le avise luego en cuánto tiempo se harían estas fragatas y lo que costarán puestas en orden; para más satisfacción, se encargó á D. Diego Brochero que llamase á su posada á D. Francisco del Corral y al capitán Juan de Veas, maestro mayor de las nuevas fábricas, y el mejor que hay en España, y como persona que ha asistido en Cartagena [de Indias, por supuesto] y *fabricado allí navíos*, para que más ajustadamente dijesen lo que costarían las dos fragatas y lo que se tardarían en fabricar, y habiéndolo hecho, ha referido en la Junta que costará cada fragata fabricada en Cartagena 7.000 ducados, aparejadas y puestas á la vela cada una con su lancha, y si se hiciesen en Sevilla costará cada una 5.000 y se acabarían en un mes; y como quiera que favorece mucho este medio el ahorro de 4.000 ducados y hacerse por mano de Juan de Veas, persona tan científica en este arte, se contrapone, que haciéndose en Cartagena [de Indias] ésta fabrica se hará con mucho mejores maderas y más durables y cesará el inconveniente de que cuando vayan de acá estas fragatas no lleven mercaderías, que no basta diligencia para estorbarlo.

»Dicen asimismo D. Diego Brochero, don

Francisco del Corral y el capitán Juan de Veas, habiendo conferido y platicado en esta materia, que les parece que serán de más efecto para aquella navegación carabelones de 80 á 100 toneladas, capaces para remar ocho remos de punta por banda, en que pueda llevar cada uno cincuenta mosqueteros, y con estos navíos, respecto de ser los vientos generales en aquellas costas, saldrán mejor al viento con velas latinas que cuantos navíos andan en la mar llevando velas redondas para los temporales, y siendo estos carabelones muy más ligeros que estas fragatas, no habrá navío que se les escape ni quien los alcance á la vela, y serán á propósito, si se ofreciese ocasión algún año para traer la plata de Portobelo á Cartagena en dos viajes; y si como son dos se hiciesen tres, en un viaje traerían toda la plata sin riesgo de enemigos ni de la mar, y con más brevedad que los galeones, y son más seguros para pasar un temporal, y con su ligereza irán y vendrán con más brevedad que los galeones, y menos peligro.»

Decreto de S. M.—«Véase si será bueno para que se hagan con más brevedad que se fabriquen estos bajeles en Portugal, donde son más pláticos de carabelas que en otra parte, y cuántas serán y el dinero que será

menester para cada una; y éstas podrán servir de modelo *para fabricar después en Cartagena* [de Indias] las que adelante conviniere añadir ó renovar hallándose que prueban bien.»

A esta nueva instancia de S. M. contestó la Junta de guerra del Consejo de Indias lo siguiente: «Respondiendo..., á la Junta parece, habiéndolo comunicado D. Diego Brochero con D. Francisco del Corral y el capitán Juan de Veas, que es el maestro mayor que V. M. tiene ahora en sus armadas, y á quien el Consejo de guerra ha remitido hacer las nuevas medidas y fábricas, y el que mejores navíos ha sacado de seis años á esta parte en la armada y que mejor han probado, y dice que es cosa muy fácil hacerlos; y para lo que toca al modelo que V. M. dice, en Cartagena el trato de carabelas es grande, respecto que en ellas se traen los negros de Angola (1), y que es fábrica muy fácil de

(1) Como que los portugueses eran los que tenían entonces la contrata de abastecer de negros nuestras posesiones de América: franceses, ingleses, portugueses y flamencos se lo disputaron. Raro fué el español que lo tuvo, y si la memoria no me falta, que es fácil, creo que fué español nacido en América, españoles se decían los tales y con razón, el que ó los que anduvieron en este malaventurado negocio. Los ingleses se recogieron á mejor camino cuando perdieron la América del Norte, y no les servían ya los negros para nada.

hacer, mejorándola con la astilla muerta, que es nueva fábrica que usa Juan de Veas; que cuando V. M. fuere servido que los *vaya á fabricar* lo hará; y cuando pareciere que Francisco de Veas, que tiene la misma grúa que su hermano (1) y el que hizo los seis galeones que últimamente se hicieron en la Habana, que son los mejores navíos que andan en la mar, los podrá ir á hacer de la Habana, sin que Juan de Veas salga de España por la necesidad que hay de su persona.

»Y haciéndose en Cartagena con las comodidades y pertrechos de las galeras que están viejas y de ningún servicio, como se ha referido, saldrán más baratos que si se hiciese en España: demás desto, la madera de Cartagena es más recia y durable que la de estos reinos, y respecto que no saliendo á la mar han de estar en seco, conviene sean de madera de Cartagena, que es más fuerte que la de España y para que resistan á la mucha broma que hay en aquellos puertos; y en el entretanto que se acaban los carabelones, que han de ser dos, se podrán to-

(1) Expresión ó locución náutica felicísima y que no puede traducirse sino por circunloquio. Tener la misma grúa, significa aquí, que en todo y por todo piensa como él, y lo ejecuta lo mismo.

mar dos carabelas de las del trato de Angola; etc.—En Madrid á 25 de Marzo de 1612.» Se conformó S. M., y se hicieron en América los galeoncetes y lanchas.

Las dimensiones que se les dieron fueron éstas:

	Galeoncetes.	*Lanchas.*
De quilla.....	38 1/2 codos.	24 codos.
De manga.....	12 1/2 »	7 1/2 »
De eslora.....	46 »	28 1/2 »
De puntal.....	5 1/3 »	2 »

Un dato apreciable hay en el armamento de estas fuerzas, que podrá utilizarse para la historia de la artillería naval, y es el uso de colisas bien poco entrado el siglo XVII. Dícese así:

«Traen tres piezas de artillería, dos en las amuras y una en la cuadra, que *sirve á ambas* bandas.»

Las construcciones navales aisladas eran muy frecuentes, y de ellas no queda memoria si no es por casualidad bien rara, mezcladas entre las materias que ni por semejas tienen conexión con ellas.

Pondré algunas para no dejar mi dicho sin arrimo. Saco la primera de la carta que á 18 de Mayo de 1582 escribió al Rey, desde Granada (Nicaragua), Diego de Artieda, y es nueva confirmación de que en la laguna

de Nicaragua ó Mar Dulce de Gil González, no andaban ociosos los maestros constructores ni los carpinteros de ribera.

«Señor: los galeones que en esta provincia mandó hacer V. M., el último, que es el mejor navío, está casi acabado de carpintería, de lo que en el astillero se puede obrar: por falta de pernería, jarcia, anclas, oficiales y dinero con que pagarles, está por echar al agua.»

Ni se paraba de construir en el otro lado de Nicaragua, y bien por más señas, si Fray Pedro Ortiz entendía de lo que hablaba, cuando en su carta de 6 de Febrero de 1583, escrita al Rey también desde la misma Granada, le decía: «En el Realejo se ha hecho un galeón y se está haciendo otro; las mejores piezas que se han visto en la mar del Sur; ha costado á V. M. mucho y á los naturales más, porque han muerto en la obra muchos por el mal orden que han tenido los que han tomado á su cuenta la fábrica de ellos.»

Otro dato se refiere á Buenos Aires en 1585, y lo tomo de Navarrete, que lo sacó de entre los manuscritos de la Biblioteca real, y es éste: «A 20 de Octubre de 1585, salimos del puerto de Buenos Aires en una fragata que allí hicimos, que costó 4.000 pesos.»

Recordaré aquí también que Aguirre y los pocos que le seguían, restos de la famosa expedición de D. Pedro de Ursúa, hallaron muy adelantada en la Margarita la construcción de un navío que se dieron prisa en acabar, y en el que se hicieron á la vela para el continente.

En el manuscrito inédito titulado *Grandezas de las Indias*, su autor el incansable é inagotable proyectista D. Gabriel de Villalobos, hay datos acerca de construcciones navales en lo que en 1677 se llamaba «Gobernación de Yucatán», las cuales quería Villalobos ver restablecidas en su prístino estado en la fecha dicha.—Oigámosle: «De reconocer aquí la fundación [de un astillero] algún inconveniente, se debe mudar á un sitio á sotavento de este puerto que llaman Champotón, en el cual hay un recodo muy sondable con abrigo, pudiéndose cargar y descargar los navíos con planchada. Sitio sano, tiene agua y maderas en gran cantidad para copiosas fábricas de galeones, como *la ha habido*; la [fábrica] de Maldonado, que tenía setenta y dos codos reales de quilla, el cual [navío] quemó el enemigo el año de 1664, estando casi acabado.»

De otras construcciones he visto constancia y no fueron las únicas de San Antonio

de Caracas: son dos fragatas, hecha la una en 1725, y la otra en 1728: tenían de quilla veintiocho varas, y se emplearon en ellas maderas de Tozagua.

Recuerde el lector la cuarta de las ocho razones que D. Luis Garabito de Aguilar daba á Felipe IV para que á todo trance fuera preferida la Española para las fábricas navales que en ella quería se establecieran, y tendrá un dato más acerca de la industria naviera del Atlántico.

Las modificaciones hechas á principios del siglo XVII en las construcciones navales se llevaron con tal rigor, que ni aun de ellas se quiso eximir á los buques que ya estaban hechos por otros gálibus, y que habían cruzado el Atlántico más de una vez. Esta severidad fué para nosotros un manantial de conocimientos en el asunto de fábricas navales en los primeros años de dicho siglo XVII, porque hallándose en 1614 fondeada en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar una de las armadas ó flotas de la carrera de Indias, el general Diego Brochero, con los capitanes Diego Ramírez y Juan de Veas, pasaron á los tres dichos fondeaderos á revisar los buques que en ellos estaban, para darles, conforme á las nuevas ordenanzas, más eslora, menos manga y arboladuras más ligeras.

La procedencia de ellos es un dato que copiamos con verdadera fruición, porque él sólo da á conocer cuánto era el movimiento de construcciones navales en las costas del Atlántico. Dice así el documento que copio: «El mayor número de ellos procedía de los astilleros de Guipúzcoa y Santander; había otros construídos en *Campeche*, Villa de Conde, Portugal, *Habana*, *Honduras*, *Santo Domingo*, *Maracaibo*, Canarias, Asturias, *Alvarado*, *Río de la Magdalena*, *Caracas*, Galicia y *Jamaica*.»

La requisa de naos se hizo el 4 de Febrero de 1614, y, en cuanto cabe comparación, trae á la memoria el célebre expurgo que el cura y el barbero hicieron en la biblioteca de D. Quijote. Me parece dará gusto á los americanos, sobre todo, saber el fallo que cupo á los buques hechos en las playas americanas del Atlántico. Del que cupo á las que de diversos puntos de América vinieran en otro año, no lo sé circunstanciadamente, pero diferiría poco del de esta flota de 1614.

Pide alguna detención la sentencia de cada nave, porque si la condenan por vieja en 1614, se saca que se haría á fines del siglo XVI; si se le alaban las maderas, se ve dónde las había buenas; si las propiedades marineras, se viene en conocimiento de lo que

valían los constructores; así esta revista es instructiva en sumo grado, y uno de los mejores documentos que se pueden desear para nuestro intento *.

La requisa de naves que se hizo el 4 de Febrero de 1614 por los dichos D. Diego Brochero, el capitán Juan de Veas y Diego Ramírez, dió el siguiente resultado:

La nao *San Juan,* de los herederos de José de Ibarra y Aparicio de Artiaga, de porte de 260 toneladas, hecha en Campeche, se eche al través en las Indias, por ser vieja.

Nuestra Señora de los Remedios, fabricada en la Habana, de 150 toneladas, puede navegar por ser buena.

Nuestra Señora de los Remedios, de los herederos de Francisco López Garay, de 200 toneladas, fabricada en Honduras, tiene malas medidas; no vuelva más á España.

La nao *Santa Cruz*, de Francisco de Cádiz, fabricada en Santo Domingo, de porte de 450 toneladas, ha sido muy buena nao y servido de galeón de flota en su viaje; se eche al través y no vuelva más á Castilla.

Nuestra Señora del Rosario, de Melchor de Az, criolla de la Laguna de Maracaybo, y de 200 toneladas, se componga, que es de muy fuertes maderas de Indias.

La Candelaria, de Francisco Ferrera, de

500 toneladas, y hecha en la Habana, es fortísima y extremada nao; ha ido en un viaje de capitana de Honduras y en otro de galeón.

Santa María Magdalena, criolla de la Habana, del capitán Domingo de Insaurraga, de porte de 500 toneladas, ha sido buena nao, y se ha de echar al través.

La nao de Andrés de Erbaiz, fabricada en Alvarado de la Nueva España, de 300 toneladas, échese al través, porque tiene puente corrido y embono sobre cintas.

La nao nombrada *Jesús, María, José*, de Juan Lorenzo Grimaldo, fabricada en el Río Grande de la Magdalena, de porte de 300 toneladas, vaya al través, y si quisiere volver, le quite el contracostado y la aforre con tablas de cedro.

La nao *San Francisco*, de Martín de Azcorra, criolla de Campeche, venida del astillero, de 400 toneladas, es buena nao.

Nuestra Señora de los Dolores, de Pedro de la Torre Rivera, criolla de la Habana, es de 300 toneladas; hase de echar al través, porque tiene puente corrido y embono.

La nao *San Lorenzo*, de Juan Sánchez de Lefa, criolla de la Habana, de 250 toneladas, se eche al través, por tener puente corrido, embono sobre cinta y poco fundamento abajo.

La Candelaria, de Juan del Castillo, criolla de Caracas y de 300 toneladas, se eche al través, porque fué levantada sobre una fragata larga.

Nuestra Señora del Buen Viaje, fabricada en las Indias, de 120 toneladas; es de Pedro de Cepeda y se ha de echar al través.

La Encarnación del Verbo, de Pedro de Villate Escobedo, criolla de Santo Domingo, de porte de 300 toneladas; es buena nao y llegada á la ordenanza.

El galeón *Santa Ana*, *María*, *Jesús*, que fabricó en la Habana el capitán Diego Ramírez, de 600 toneladas, es extremada nao.

San Salvador y Nuestra Señora del Rosario, del capitán Pedro Romero, criolla de la Habana, de 650 toneladas; se le ha de quitar la puente y quedará buena.

En la flota que este mismo año de 1614 vino de Nueva España con Juan Gutiérrez de Garibay, por general había:

La nao *Nuestra Señora de la Concepción*, de Juan García, criolla de Campeche, de 400 toneladas; es buena nao.

La nao de Juan de Fuentes, llamada..., es criolla de la Habana, de 300 toneladas, la forre de cedro y haga otras obras, y si no la eche al través.

La nao de Antonio Malla, criolla de Ja-

maica, de 180 toneladas, arrase los castillos y navegue.

La nao del capitán Tomé Cano, almiranta de Honduras, criolla de Santo Domingo y de 300 toneladas, que corte la puente como estaba primero, y si no quiere, la eche al través.

La nao del capitán Juan Gómez Maldonado, criolla de Campeche, de 500 toneladas y nueva del astillero.

Sin que yo lo advierta, ya se le habrá ocurrido al lector que no habían de venir precisamente en este viaje todas las naves construídas en América; quedaban, pues, otras, ó navegando por los mares de América, ó fondeadas en sus puertos, ó componiéndose.

En el año siguiente de 1615 veo que en Sevilla se hizo una gran reforma á cinco galeones de la Habana; se gastó bien en ellos, y no quedaron á gusto de todos. Se llamaban, el *Rosario*, *Pilar de Zaragoza*, *Atocha*, *Victoria* y *Nuestra Señora de los Remedios*, todos construídos en la Habana.

Otro documento precioso de 1643 nos releva por completo de cargar con el sambenito que los americanos se empeñan en ponernos de apáticos por el adelanto del Nuevo Mundo, y es éste: «Al virrey de Nueva Espa-

ña se ha encargado y ordenado haga fábricas y asientos de navíos en todas las partes de las Indias donde se pueda, particularmente en la Habana y Santo Domingo; y de ésta última se espera este año cartas que podrían traer nuevas de dos buenos navíos, y sin los accidentes que turbaron el asiento tratado de seis navíos con Francisco Díaz Pimienta... se hubiera caminado más en este asunto» *.

De fabricar cuatro galeones en Cartagena de Indias se encargó, creo que en 1651, don José de Iriarte, vecino de Cádiz: según el asiento estipulado, debía entregar uno de ellos por San Juan, 24 de Junio de 1653, otro para fin de Mayo de 1654, y los otros dos, de á 500 toneladas, en Mayo del siguiente año de 1655, todos dentro del puerto de Cartagena. La detención que sufrió en su salida la flota de Tierrafirme en 1653, que debía llevar á Iriarte desde Sevilla á Cádiz pertrechos para sus galeones, dió alguna más extensión al asiento cuanto al tiempo de la entrega de los galeones, como se puede ver en la cédula expedida acerca de esto en 5 de Abril de 1652.

Cuando los americanos llegan á saber estas cosas, que suele ser tarde, un noble sentimiento de justicia les brota del pecho, y á través de las preocupaciones vulgares dicen con Groot en su *Historia de Nueva Grana-*

da: «Es preciso ser justos alguna vez, y decir la verdad con franqueza; porque ninguna buena causa se defiende con mentiras, y la justicia de la causa americana tiene suficientes razones en que apoyarse, sin necesidad de apelar al indigno medio de la calumnia, figurando males y agravios que no se han recibido» *.

Otro fomento marítimo en la parte N. del continente Sur americano fué el que de necesidad tuvo que dar la Compañía Guipuzcoana de Caracas, de cuyos estatutos, etc., no es ahora la ocasión de hablar.

Felipe V accedió á la fundación de dicha Compañía, «con la precisa carga de resguardar, por mar y tierra, la dilatada costa de aquella provincia del ilícito comercio de los extranjeros, que tan apoderado estaba de ella». Así, en 15 de Julio de 1730, salieron armados en guerra desde Pasaje los navíos *San Ignacio*, *San Joaquín* y la galera *Guipuzcoana*, y en 15 de Octubre, del mismo año, siguió á estos el *Santa Rosa*, llevando entre todos 561 hombres de tripulación.

Las reparaciones precisas en los cascos y aparejos de los buques necesitarían algunos almacenes en Puerto Cabello y alguna maestranza del país, sobre todo para los dos buques armados que por mucho tiempo es-

tuvieron cruzando, y con gran provecho del comercio, por las costas de Venezuela.

Doy por pura curiosidad los nombres y vicisitudes de algunos de los buques que pertenecieron á esta Compañía, merced á la cual se generalizó mucho en España el uso del chocolate.

Fragata *San Fernando*.....	Naufragó en las costas de Guipúzcoa en 1754.
Fragata *San Joaquín*.....	Naufragó en las costas de Guipúzcoa en 1755.
Fragata *San Juan Bautista*....	Naufragó en la Barra de Maracaybo en 1758.
Javeque *San Francisco Xavier*.	De 18 cañones: naufragó en las costas de Caracas en 1760.
Navío *San José*.....	Perdido-apresado en la guerra de 1762.
Navío *San Ignacio*.....	Naufragó en la Anegada.
Navío *San Sebastián*.....	Estropeado en combate, no pudo volver á España.
Navío *Santiago*.....	Apresado.
Navío *San Carlos*.....	»
Navío *Aránzazu*.....	»
Hércules.....	Apresado.
Júpiter.....	Idem.
Chata.....	Idem.
Sirena.....	Idem.
Santa Teresa.....	Idem.
Goleta *San Vicente Ferrer*....	Idem.
Nuestra Señora del Coro.....	Malparado en combate, se echó al través en Puerto Cabello.

La siguiente Ordenanza nos ha parecido un testimonio fidedigno acerca de la industria naval; no tiene fecha, pero es una de las

muchas Relaciones que hay en el Depósito Hidrográfico, tomo XXVII de la coleccion de Navarrete.

«*Ordenanza de la calidad de vasos que han de navegar el Río Grande de la Magdalena.*—Porque de comprar los que navegan el Río Grande fragatas y barcos viejos y desacomodados, se siguen daños, y ansimismo los indios hurtan las mercadurías y se huyen, ordeno los siguientes capítulos:

»Primeramente, que ninguna fragata, ora vaya para los puertos de San Bartolomé, Caracas, ora venga á Cartagena, no pueda salir sin ser visitada por la persona que quedará nombrada para ver si va bien pertrechada de jarcia y marineros, y caso que no estuviese el tal visitador, haga la visita el juez de canoas y se registre ante su escribano, y el que lo contrario hiciere incurra en pena de cien pesos de oro y el piloto á galeras por el tiempo á voluntad de la Real Audiencia de Santa Fe.

»Item que ninguna fragata que venga de Cartagena de 700 botijas de flete, ó salga de aquí para los puertos de Pruno y Honda, se consienta navegar, antes la justicia la haga descargar, y las que navegaren de seiscientas ó setecientas botijas de flete hayan de llevar catorce marineros y el arraez y 400

brazas de toa, tres resones y la barqueta porta-toa, y han de ir estancas de quilla, costado y cubiertas.

»Item que los barquillos que suelen navegar de trescientas á quinientas botijas, pueden subir á los puertos de Pruno y Honda y demás referidos, llevando doce negros, un arraez y 300 brazas de buena toa, barquilla y tres resones.

»Item que las fragatas que suban á San Bartolomé, Caracas, Balaparte (así), no sean de más porte de 1.300 botijas, han de llevar trece marineros y el arraez y 800 brazas de toa, barca de alijar, tres resones, barquilla de porta-toa y estancas.

»Item que ningún arraez ni marinero deje el viaje hasta acaballo, y el que lo hiciere y se huyere hurtando algo, como lo han hecho, dejándose perdida la hacienda, incurran en pena de perdimiento de bienes, azotes y galeras.

»Item que las fragatas que de aquí salen á Cartagena se registren y visiten, y yendo bien pertrechadas y con honesta carga se les dé licencia de navegar, y no de otra manera.»

Las construcciones navales en la costa de Venezuela no pararon hasta los mismos días de la independencia, y aun durante la

guerra. Las noticias que damos acerca de esta materia, están tomadas de las cartas familiares del capuchino Fray Serafín de Areñs, apóstol de la Guayana española, y publicadas por el Sr. Calbetó en su *Reseña histórica del convento de capuchinos de Areñs*, y reproducidas en la interesante revista titulada *La Semana Católica*, de Barcelona.

Escribiendo este religioso á su hermano D. Francisco desde Carnachi á 30 de Abril de 1806, le dice: «Te incluyo la última carta que he recibido de nuestro cuñado Ignacio, el que en la actualidad hace un barco por D. Antonio de Chevarría Viscaíno, Síndico apostólico de esta Misión catalana, ganando al mes noventa pesos con la manutención, y en ella verás cómo ya le tienen escrito por otros, y, á mi concepto, no será el último, por el crédito ó fama de buen constructor que se ha ganado por el famoso corsario que ha hecho por D. Piñateli.» Y á 3 de Agosto del mismo año, tratando del aspecto que presenta la guerra, le dice: «Pasada la guerra, cuya temo que todavía va larga, lo que no dejará de serte sensible por causa del barco é intereses, hallándote en ésa de Cumaná, en donde me persuado están con bastante zozobra por causa del inquieto Miranda y el Inglés.»

El barco á que hace referencia esta carta, debe de ser uno de su cuñado Ignacio Pica, pues en otra de sus cartas se hallan estas palabras: «Ignacio llegó ayer tarde en ésta procedente de un buen viaje de Islas. Desembarcóse en los Castillos de Guaina y ha venido por tierra, y así proseguirá después de Pascua hasta la capital de Angostura, y cuanto antes volverá á salir con su propio barco para el mismo fin»; y luego añade: «Cuñado, me hago cargo que el barco se habrá bromado, con que no ignoro este puerto. Si en algún tiempo necesitas algunas maderas de caoba ó sedro para el fondo ó forro, avisa con tiempo, que yo te las puedo facilitar con equidad y mandarlas.»

D. Honorato Piñateli era comerciante y propietario del famoso *Místico* que debió navegar armado por aquellas costas, una vez que por ellas navegaban muchos corsarios enemigos.

Otra carta del mismo Fray Serafín de Areñs, fechada á 4 de Septiembre de 1807, da un dato de verdadero interés marítimo, como es tener Angostura un maestro de Ribera ó constructor de buques, asalariado por el Gobierno español. Dícese en la carta dicha:

«En atención de haberse muerto el car-

pintero de Ribera, maestro mayor de Angostura, el cuñado Ignacio ha presentado un escrito al señor Gobernador para obtener tal empleo, que al año, según me ha dicho D. Piñateli, no deja de producir poca diferencia de 1.500 pesos; pero creeré que no lo logrará por haberse presentado otro carpintero hijo de la tierra [esto es, americano] primero que él, sin embargo de no ser, según dicen, tan perito en el arte como Ignacio. Éste con el barco *Místico* y Balaú que ha construído en Orinoco, ha ganado el crédito de muy inteligente y hábil oficial(1).

---

(1) Si al lector le importara saber algo del capuchino Fray Serafín de Areñs y de sus ocupaciones, además de los datos biográficos que de él se hallan en la mencionada revista *La Semana Católica*, de Barcelona, le diré, con el *Noticioso de Méjico*, lo siguiente: «Las Misiones del Caroni son la parte principal de la provincia de Guayana, la más poblada y la menos pobre. Su establecimiento es debido á los Rdos. Padres Capuchinos, que á costa de sacrificios, sufrimientos y penalidades habían podido reunir en sociedades los indios salvajes que vagaban en tribus errantes.

»Buenos pueblos, decentes iglesias, regulares costumbres y suficiente civilización han sido el fruto de unas tareas que han restituído al género humano una parte que debía considerarse perdida, sin más recompensa que la satisfacción que resulta de hacer bien, y la posesión exclusiva del afecto de todos los indios para cuyo bien habían trabajado,

»Bolivar [llamado el Libertador de América] vió en estos venerables sacerdotes cumplidos todos los

De los piratas llamados corsarios y filibusteros ó bucaneros.

LABRADOS á la fantasía de los que escribieron las hazañas de estos célebres piratas han salido sus hechos: valientes, indomables, temerarios y magnánimos los han descrito algunos de sus historiadores; píos y religiosos otros.

---

fines de sus detestables deseos. La posesión de Guayana era precaria mientras ellos no desapareciesen [ó bien: la revolución contra España no se haría en la Guayana mientras estuvieran en ella los Capuchinos.]

»Bolivar los hizo degollar por las manos de su compañero Piar, pero sin que apareciese su nombre [el de Bolivar].

»Veintidós sacerdotes que componían casi toda la venerable Comunidad de Capuchinos misioneros del Caroni fueron degollados á las cuatro de la mañana en la plaza del pueblo principal de las Misiones, sin haberse visto en aquellas santas víctimas sino todas las señales de la gracia celestial.» Y añade Pruvonena: «Bolivar ordenó ese horrendo crimen á Piar, y luego asesina á éste, ya por la rivalidad que le tenía, cuanto para que no descubriese la orden secreta que le había dado para que ejecutase aquella atrocidad.»

Nuestro Fray Serafín escapó no sé cómo de esta matanza, y se trasladó á la dulce patria. Murió en Areñs de Mar, donde había nacido, falleciendo en este punto el 10 de Febrero de 1837, á los ochenta y ocho años de su edad. Su nombre era Serafín Colomer y Vila.

Hago ánimo de pintarlos como fueron: el arado de la crítica, penetrando y revolviendo el lozano campo de la historia corsaria y filibustera, va á dejar derribadas muchas flores.

No niego á tan temidos náutas ni uno sólo de los honrosos calificativos con que á porfía los exornan sus cronistas tratándose de individualidades, ni acepto en todos ellos igual grado de crueldad para con pueblos y buques indefensos, ni igual saña y furor (tolerancia protestante) contra los prisioneros, precisamente por católicos, ni contra todo objeto propio de este culto.

Esto sería medir por un rasero á ingleses y holandeses protestantes, á bretones y normandos católicos. Cuanto tuvieron de común unos y otros se unirá por sí mismo en virtud de la atracción histórica que de su naturaleza tienen los hechos homogéneos. Empecemos por los corsarios.

Las guerras entre Francisco I de Francia y Carlos I de España, vulgarmente llamado Carlos V, fueron el origen de las expediciones corsarias al mar de las Antillas.

Navegantes franceses, en buques no grandes, fuertes, bien armados y ligeros, cruzaban las aguas del Océano que bañan las costas Sur de España, y en ellas hacían frecuentes presas de las embarcaciones que, retornando

de América, buscaban la entrada del Guadalquivir para descargar en Sevilla. Obran en el Archivo de Indias multitud de documentos participantes de estas desgracias á Carlos V. De las calidades de estos buques decía al Consejo de Indias el licenciado Suárez de Carvajal desde Sevilla á 18 de Agosto de 1536: «Los navíos de la armada de Francia se saben son pequeños, muy veleros y bien artillados. No suelen ir juntos más de dos, de suerte que viendo navío armado puedan escapar y tomar al desarmado...; andan muchos de franceses particulares que han armado para hacer presas» *.

Y los oficiales de la Contratación avisaban á 5 de Julio de 1548 al César Carlos: «Tenemos nueva que de Diep [Dieppe] han salido ocho naos de armada á esperar las que de Indias vinieren.»

De la proximidad de nuestras costas pasaron á las Canarias, y de estas islas á Puerto Rico y demás Antillas. En el mismo documento que acabo de citar se añade: «Si no se provee armada, no sólo peligran nuestras naos, sino también los puertos de la Española, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y Habana... Unos sin fortalezas, otros con fortalezas tan flacas como si no las tuvieran.»

Y en efecto; aunque la paz de Crespy, firmada en 1544 entre los monarcas de España y Francia, debía ser una salvaguardia para nuestras colonias y para las embarcaciones que de ellas vinieran, nunca respetaron los franceses ni las unas ni las otras.

Abundan los testimonios de ello en la carta de Diego Caballero, escrita al Emperador desde Santo Domingo á 18 de Enero de 1548, en la que dice: «Por Noviembre [1547] anduvieron por San Germán, la Mona y este puerto tres navíos de franceses so color de comercio. No se les consintió acercarse ni contratar sus vinos, sedas, paños, etc., que dijeron traer. Aunque hay paz, nunca faltan corsarios clara ó encubiertamente» *.

Otro testimonio sea otra carta también, es correspondencia oficial, que la ciudad de Santo Domingo dirigió á Carlos V á los 30 de Diciembre de 1550, fecha en que la paz con Francia no se había turbado lo más mínimo después de la de Crespy: «Desde Octubre hasta ahora han pasado sobre esta isla cuatro armadas de corsarios franceses. Uno de ellos, sabiendo que la armada de Sancho de Biedma era pasada á Tierrafirme, se puso muy despacio donde suelen, que es entre esta isla y San Juan, esperando presa» *.

Vino á poco la guerra entre Felipe II de

España y el Papa Paulo IV, en la que tomaron parte los franceses contra España: las dos felices y memorables batallas de San Quintín y Gravelinas (1557-58) obligaron al francés á hacer las paces de Chateau-Cambresis en 1559, y que no volvieron á interrumpirse en todo el reinado de Felipe II. Sin embargo, ¡cuántos atentados, robos y asesinatos llevaron á cabo los súbditos franceses en las colonias españolas del Atlántico!

Véase el apéndice que damos acerca de esto, y tendrá el lector bien que admirar en él.

Pero yo he de ser justo; si no puedo menos de condenar semejantes atropellos hechos á súbditos de una nación con la que se estaba en paz, y atropellos favorecidos más ó menos abiertamente por el Gobierno francés, debo condenar también á los españoles y criollos que á ojos vistas y con inaudito descaro atraían á las costas de América tales desmanes por el decidido favor que dieron á los piratas, á causa del lucro que de ello recibían.

De entre los varios testimonios con que esta verdad puede establecerse, sólo traeré dos ó tres mayores de toda excepción, y que por lo separado de las fechas dicen que no hubo prescripción en tan bochornoso asunto.

Juan de Garibay y Aguirre fué enviado á Puerto Plata, en la Española, por el adelan-

tado de la Florida, Pero Menéndez de Avilés, para defender este sitio, muy visitado de corsarios; dice, pues, Garibay lo siguiente:

«Está en Puerto Plata, sitio de treinta vecinos, uno que se dice Francisco de Zeballos, alcaide de la fortaleza, regidor y alguna vez alcalde del pueblo. Es hombre rico y poderoso, tiene un ingenio de azúcar muy grande, otras haciendas y hatos de vacas; 250 negros ó más que le han dado los franceses luteranos, ingleses y portugueses que van sin registro. Tiene por suegro al licenciado Grajea, de la Real Armada de Santo Domingo, y un hijo que tiene está desposado con una hija de D. Cristóbal Colón, vecino de Santo Domingo, y el licenciado Ortegón con otra, y á esta causa tiene toda la Audiencia en su mano..., y como es rico y poderoso, los del pueblo no le osan enojar, ni decir la verdad de lo que saben.

»Un año antes que yo fuese á Puerto Plata, fué un corsario francés luterano, que se dice Juan de Buentiempo, y robó tres navíos que estaban en el dicho puerto, dando el Francisco de Zeballos ayuda y favor al luterano para lo hacer. Después de haber robado los navíos, desembarcan en tierra los corsarios sin armas, y el Francisco de Zeballos llevó á su casa á Buentiempo y le aposentó en ella

y le banqueteó, y rescató azúcar y cueros; y el luterano le dió muchas preseas... y quedó de venir otro año adelante, y vino, y entendiendo que había gente de guerra en el puerto, pasóse á Puerto Real, y allí cargó de cueros, y en la Jaguana acabó de cargar, que sacó de la banda del Norte más de 30.000 cueros... Y siendo el Zeballos alcaide de la fortaleza y capitán del pueblo, y habiendo artillería en el Morro, donde se hacía la artillería, no le tiró al francés, ni ayudó á los navíos que robaron, sino que le dió bastimentos de carne, cazabe y conservas (1)» *.

No es menos expresivo el siguiente relato, trozo del «Parecer que dió al Consejo

---

(1) Juan Gutiérrez de Garibay fué cuatro años soldado en la flota del adelantado Pero Menéndez de Avilés. El general Diego Flores de Valdés lo nombró sargento de su capitana, y D. Cristóbal de Eraso lo hizo alférez. Cuando en 1581 fué Diego Flores de Valdés por general de la jornada de Magallanes, le dió título y empléo de capitán. Hallándose la Armada Real de la guardia de las Indias á vista del puerto de Angra, en la isla Tercera, en el acuerdo tomado sobre si surgiría ó no la armada en dicho puerto para asegurar la hacienda real y de particulares que conducía á España, figura (1597) como general de ella Juan Gutiérrez Garibay. Soldado en 1566, era treinta y un año después General de una armada. Estas aberraciones eran entonces, y bastante después, harto frecuentes. Entre capitán de corazas y capitán de mar mediaba tan poco, que uno mismo hacía á ambos cargos.

de Indias contra corsarios, D. Francisco Coloma» *. No tiene fecha, pero creo debe ser de hacia 1600.

«No hay cosa que tanto deba remediarse, como atajar el trato y comercio que los enemigos tienen en las costas de las Indias, por los muchos daños presentes y que adelante pueden seguirse de tan estrecha y continua comunicación, adonde, sin duda, son tan favorecidos y amparados los enemigos de los naturales de aquellas costas, que en parte de armada que yo envié á cargo del almirante Juan de Urdairi á que corriese los puertos de la banda del Norte de la isla de Santo Domingo, los naturales de la tierra fueron á avisar á los enemigos que estaban en los dichos puertos, que la armada iba á buscarlos, y habiendo parido la mujer de un hombre principal de la tierra, fué un corsario francés luterano á ser su compadre y sacar de pila al hijo con grande fiesta suya y de los demás que estaban en aquel puerto, y á propósito de esto se podrían decir otras muchas cosas.»

En el extenso memorial que dió al Rey Jerónimo de Torres, escribano real de la villa de la Iguana, en la Española, en 1577, se pone de manifiesto el favor y amparo que los corsarios franceses y los contrabandistas por-

tugueses recibían de los vecinos españoles y criollos de todos los pueblos de la costa.

Después de decir los avisos que enviaban á los corsarios certificándolos de si había ó no por allí buques armados, añade que aun ocultaban los buques extranjeros si eran perseguidos por los nuestros. Dígalo, si no, el siguiente trozo de dicho memorial:

«Si acaso está un francés ó portugués en estos puertos y llega armada, ellos mismos lo esconden en otros puertos, y esto lo hacen todos los pueblos y no hay que decir que lo hace un pueblo más que otro, de arte que la armada no los halle aunque los busque, y esto no lo hace la gente rica y principal, sino la gente barquera y marinera, y mestizos y mulatos, por sus intereses, que se lo pagan muy bien, y esto se ha visto muchas veces y cada día [se ve], y por noviembre de setenta y seis [1576] se vió mejor, que llegó á los puertos comarcanos de la Iguana un portugués, y acaso llegó D. Cristóbal de Erasso con el armada de vuestra Alteza y le escondieron, y el D. Cristóbal tuvo aviso del portugués, y lo envió á buscar con navíos y galeotas y fragatas, que al parecer no dejaron piedra que no buscaron y no le hallaron, y estaba escondido en la ensenada de Veragua y desmastilado y enramado con unas

ramas, y lo habían metido allí unos barqueros y mestizos..., y por esta manera y modo han escondido otros navíos franceses y portugueses en Puerto Real y Montecristi.»

Ni se crea que estos corsarios piratas del siglo XVI se valían exclusivamente de buques pequeños para sus viajes y sorpresas; porque si bien es verdad que sólo con ellos podían pasar sin peligro los canalizos de las islas que pirateaban y entrar en cuantas caletas y esteros les conviniera, y sobre esto, navegar al remo contra las brisas y corrientes del mar de las Antillas, que tiran mucho, sus viajes principales los hacían en buques no pequeños y bien armados, que eran al mismo tiempo el refugio de los pequeños que llevaban desarmados en piezas para armarlos cuando les conviniera, ó de los que en algún rincón labraban y luego abandonaban, cuando ricos de botín ó de escarmiento dejaban las aguas antillanas.

Bien en evidencia lo ponen otros dos documentos, que aunque cortos, de fuerza y autoridad. El primero, de 14 de Noviembre de 1576, es del general D. Cristóbal de Erasso á S. M., y dice: «Por acá ha habido este año muchos navíos de franceses é ingleses, en cantidad de más de treinta, y entre ellos de más de cuatrocientas toneladas, con fuer-

za de gente y artillería; pero, á Dios gracias, hasta ahora todos nos huyen, y pésame mucho que estos navíos y esta capitana que tomé, son navíos ruines de vela [esto es, de mal andar], porque los galeones están ya viejos y emplomados, y las fragatas, aunque son buenos navíos de vela, tienen poca fuerza, y aunque alcanzan, si no es estando los galeones y capitana cerca, no hacen efecto con navíos de fuerza.»

El documento que sigue á éste, y que voy á citar al punto, tiene un párrafo que viene aquí, en frase del maestro Sigüenza, como el acuerdo al dedo, aunque la última edición del Diccionario de la Lengua no tenga en tal sentido el sustantivo acuerdo.

Vamos al párrafo, que es de la *Relación de Juan Pérez de Portu*, año de 1600: «Este trato [de ropas de contrabando] crecía tanto, que la armada que iba á recoger la plata á Nueva España encontró una vez en un sólo puerto de Santo Domingo once naos, y de ellas las había de más de cuatrocientas toneladas: eran inglesas, francesas y flamencas.»

Por justas y sapientísimas razones que con el favor de Dios diré en los libros *de flotas y armadas*, cuanto de España salía para Indias iba muchos años antes de 1600 por el solo puerto de Sevilla, y no en buques

sueltos, sino en flotas. Tenían éstas su itinerario muy bien señalado, precisado el tiempo que habían de estar en cada punto y marcado el de reunión para volver toda junta á España, desembocando el canal nuevo de Bahama.

Sucedía, pues, que la flota sólo tocaba en puertos muy principales, donde dejaba las mercaderías, y á ellos debían acudir para proveerse de ellas los pueblos más ó menos lejanos que hubiera en la tierra. Esto, á la verdad, si causaba alguna molestia y alza de precio en la adquisición de lo que se compraba, era adecuado medio, en primer lugar, de que llegaran á salvo los cargamentos hasta Santo Domingo, verbigracia, y de que en los puertos de la costa se diera algún fomento á la marina de cabotaje y á la construcción de caminos, siquiera practicables, para los que habitaban el interior de la isla.

Pero los criollos ó españoles de América, junto con los españoles de España, tenían por más cómodo y barato que los contrabandistas piratas de Francia, Holanda é Inglaterra alijasen sus fardos en sus mismos pueblos ó cerca de ellos, sin dárseles nada de que favoreciendo con esto la permanencia de semejante gente en aquellas aguas, irrogaban además á la metrópoli daños de

consideración por el activo contrabando que fomentaban y encubrían.

Pero causar daños y perjuicios á España, jamás pesó un escrúpulo en la conciencia de nuestras posesiones de Ultramar, que bien robadas y saqueadas estaban por la metrópoli, como se decía en ellas.

Cierto que de vez en cuando se enviaban jueces pesquisidores para que castigaran á los fautores de estos delitos; pero no eran, por lo regular, sus conciencias de mejor metal que la de los delincuentes, pues para dar buena cuenta de sí y del desempeño de su comisión, descargaban con robusto brazo todo el peso de la ley sobre los infelices que la habían levemente violado, dejando impunes faltas y delitos de mayor gravedad y trascendencia.

La poco ha nombrada *Relación de Juan Pérez de Portu* fotografía cuanto acabo de escribir. Hela aquí, en lo que ella nos interesa:

«El año de 1597, hallándome en Madrid, di un memorial á S. M. y advertí de algunas cosas de la carrera y navegación de Indias, particularmente de en cuanto daño y crecimiento iban los contratos y resgates con los corsarios, y para atajar un daño tan pernicioso conviniera substentar una armadilla

de seis naos de 250 toneladas y dos patages, porque no era de tanto efecto y consideración el enviar jueces y usar otros castigos con los vecinos; que si algunos ejecutan el rigor es en los pobres que no tienen hacienda; y como son los poblezuelos nuevos y pequeños, no recibirían tanto daño aun saqueándoles ingleses, que cuando mucho les puedan quemar las casas que tienen de paja y otras cosas de poco momento, y la hacienda sálvanla con llevarla al monte; pero un juez de éstos, sin comparación, es mayor el estrago que hace, pues para con él no vale el esconder hacienda; y no ha vuelto bien las espaldas cuando, por la necesidad en que los deja, les obliga á que, para recuperarse de nuevo, procuren más de veras los resgates y se provean de lienzos, paños y otras cosas que han menester para pasar su vida, pues de España no les va, ni tal licencia se permite sino á flotas; y de la parte adonde van las flotas es muy difícil y á trasmano poderse proveer tantos puertos y rincones.»

Lo que fundadamente sospecharon los oficiales reales de la Contratación en 1548, había llegado poco después á una triste realidad. Los corsarios se habían extendido desde las bocas del Orinoco hasta Honduras, castigando las poblaciones de la costa y apode-

rándose de multitud de buques, los más de cabotaje.

El gobernador de Cartagena de Indias, D. Francisco Bernardino de Lugo, en su correspondencia con el Consejo de Indias, va á decirnos, el 22 de Septiembre de 1572, hasta qué punto estaban invadidas algunas islas de las llamadas de Barlovento y la costa Norte de la América meridional, y con ello alguno de los golpes de mano de estos aventureros marítimos que, demasiado honrosamente, llaman corsarios-piratas. Dice, pues:

«Esta costa, desde el Cabo de la Vela hasta Veragua, está llena de corsarios ingleses y franceses, los cuales andan tan atrevidos, que con cuarenta hombres poco más, según me ha escrito el Presidente de Panamá, entraron una noche en Nombre de Dios, y hallando durmiendo el pueblo y bien descuidado, rompieron las ruedas y ejes de la artillería y la volcaron; y porque un hombre del pueblo les mató á deshora una trompeta, ellos propios, de suyo, sin ver quien les contrastase, se volvieron á embarcar á mucha priesa, dejando muertos y heridos de los del pueblo algún número de gente; sacando del puerto los navíos que habían, y del río de Chagre sacaron y tomaron otros barcos y fragatas, y han andado y andan barriendo

esta costa, tomando todos los navíos que vienen sobre ella que han sido hartos... Ellos no hacen daño con sus navíos, sino con las *lanchas* que traen ligerísimas que alcanzan y huyen cómo y cuando quieren, y con esas barren todos los rincones y sacan los navíos de los puertos..., dejando los suyos escondidos en las islas de Captiva, Barn, Isla Fuerte, San Bernardo y otras.»

En la relación dirigida al Presidente del Consejo de Indias por el capitán Diego Menéndez de Valdés, vecino de Santo Domingo en la Española, se hallan noticias muy circunstanciadas de estas embarcaciones que de tanta utilidad les eran á los corsarios y que conviene dar á conocer desde ahora.

Dice, pues, que éstos se repartían para hacer sus robos, unos por la isla de Cuba, otros por la de Jamaica, «y los unos y los otros traen, para hacer sus efectos más á su salvo, lanchas grandes reforzadas, que algunos traen de Francia é Inglaterra, y otras arman allá, trayéndolas labradas de sus tierras; estas lanchas van delante las naos reconociendo los puertos, y tomando lengua de lo que hay en tierra, la cual le dan blancos y negros por pagas que les hacen.

»Estas lanchas es un género de navío hecho para aquel propósito, que por la mayor

parte vogan 28, 30 y 32 remos, y llevan 40 y 50 arcabuceros de la mejor gente y más lucida que llevan las naos, y que saben servir con el arcabuz y el remo, acudiendo á entrambas cosas. Por estas razones se atreven á entrar y salir y reconocer cualquiera armada, y aun hacer presa en algunos navíos grandes por el miedo que les tienen en las Indias y reputación que han ganado con tantas victorias y robos.»

Siéndonos ya perfectamente conocido el origen, crecimiento, favor que hallaban en los vecinos de la costa y mar que dominaron los corsarios que en el siglo XVI infestaron los del Norte y las Antillas, será justo tratemos de los remedios que pusieron los gobernantes españoles para proteger las vidas y haciendas de los vasallos que Dios encomendó á su socilitud y vigilancia.

Dejando por ahora la que competía á la armada de galeones, para decirlo en el sitio propio de esta materia, nos detendremos en la que fué, llamémosla así, local, y nos dará á veces nueva materia para la «Industria naval» con las fábricas de naos que nos han sido hasta ahora totalmente desconocidas.

Desde Santo Domingo escribía á Carlos V el licenciado Alonso Maldonado: «La armada que V. M. mandó hacer en esta isla,

se hizo; armáronse tres naos y un patache, y metiéronse 300 hombres en ellas. Salieron de este puerto día de Santiago [25 de Julio de 1552], y perdiéronse con un huracán muy recio que hubo en 29 de Agosto [del mismo año]: ahogáronse 130 hombres» *.

La titulada *escuadrilla de barlovento*, cuyo principal y único desempeño era el de recorrer el mar de las Antillas para proteger á éstas de los desafueros piráticos y piráticocorsarios, duró años, aunque no siempre contó el mismo número de buques, ni careció de eclipses.

Ya en el libro X de esta obra quedó dicho lo que medió entre la gobernación de la isla de Santo Domingo y Felipe II para las construcciones de galeras guardacostas. Que este asunto no estaba inhumado en la mesa de despacho del diligente y sobradamente minucioso Felipe II, se acredita con sólo nombrar al famoso Pero Menéndez de Avilés, que fué el Neptuno de los mares antillanos.

Tenía Felipe II ilimitada confianza en este ilustre asturiano por las acertadas campañas marítimas que había hecho á los mares del Norte de Europa y por la mucha sagacidad de que estaba naturalmente dotado. Éste fué el hombre escogido por el Monarca

español para que asegurase de corsarios las posesiones españolas acometidas en tiempos de paz y de guerra por los súbditos de Francia, Holanda é Inglaterra.

La más antigua que yo conozco de las órdenes impartidas á Pero Menéndez de Avilés, lleva de fecha la de 22 de Marzo de 1557, y dice en castellano del tiempo: «Por quanto seyendo informado que an salido de Francia muchas naos armadas y que algunas dellas handan á los cabos é yslas de los Azores, con fin de aguardar las flotas y navíos que se esperan de Indias... avemos acordado, que demás de la armada que D. Alvaro de Bazán trae en guarda de los dichos cavos é islas de Canaria, se haga y apareje una armada de navíos de hasta 1.200 toneladas, y que sea la capitana de 250 toneladas, y los demás de menor porte, y que en todos aya 800 hombres de mar y guerra... por la presente os nombramos y helegimos por nuestro Capitán general, etc.»

En virtud de este documento, los buques que en flota desembocaban el Canal de Bahama, los recogía Menéndez de Avilés y los dejaba en el río de Sevilla. De modo que D. Alvaro de Bazán convoyaba los buques españoles desde Sevilla hasta más allá de las Canarias, y Menéndez de Avilés los re-

cogía desde casi la Habana y los escoltaba hasta Sevilla.

Sucedía, empero, que unos, tanto á la ida como á la vuelta, se rezagaban, y otros se apartaban del convoy (intencionadamente muchas veces): la flota de ida, cuando llegaba á la Dominica se separaba en diversos grupos, según iban á Tierrafirme, Méjico ó la Habana.

Aquí era donde principalmente hacían las presas los corsarios, y más aún cuando estos buques y otros de viajes anteriores se dirigían á la Habana desde distintos puertos de las Antillas para regresar á España juntos y escoltados.

Para asegurar el mar á los buques que se dividían en la Dominica, á los que debían reunirse en la Habana y á los que iban de unas islas á otras, y de éstas á Tierrafirme y al contrario, se tomó el expediente que reza con el título que dió el Rey á su fiel Pero Menéndez de Avilés, que es del tenor siguiente:

«Por cuanto Nos, deseando como deseamos que nuestros súbditos y naturales no reciban daño ni agravio de corsarios sus enemigos, entendido el que han hecho años pasados corsarios franceses é ingleses que han pasado á las nuestras Indias é intentan

pasar á ellas, y los más dellos gente luterana, especialmente á las islas Española, San Juan y Cuba, y puerto de la Habana, y costa de la Florida, y provincia de Tierrafirme; y para los obviar y estorbar y quitar todos impedimentos, y que la navegación esté segura, habemos acordado y mandado que se haga una armada de doce galeones agalerados y hechizos para la guerra, ligeros de remo y vela, suficientes para la tormenta... para que anden en guarda y seguridad de las dichas costas, islas y puertos, y en todas las otras costas de las Indias donde convenga. Por ende, acatando la suficiencia, fidelidad y celo que concurren en vos Pero Menéndez de Avilés, etc. Fecha de 1567 á los 3 de Noviembre.»

Fué el puerto de la Habana presa muy codiciada de los corsarios, y así necesitó de especial guardia de mar para precaverlo: á esto obedece la real cédula de 21 de Diciembre de 1570, ordenando á Florencio Esquivel, Tesorero, que facilite al Adelantado 800 ducados para equipo de cincuenta soldados que deben embarcarse en una fragata destinada á defender el puerto de la Habana y perseguir los corsarios.

Con la capitulación hecha entre Felipe II y Pero Menéndez de Avilés, quedó éste de

Capitán general y Gobernador de la Florida, pero sin dejar por eso de mandar la «Armada para la guarda de la costa y puertos de Indias». Debíale ser más dulce la residencia en tierra que la de la galera capitana; pero el Rey, como navegaba sólo por el Tajo, en las inmediaciones de Aranjuez, le ordenó en 21 de Noviembre de 1573 que, «encomendando el gobierno de la Florida á algún deudo suyo, ó á la persona que crea más á propósito, navegue *de continuo* con su armada por las costas de las Indias, bien entendido que el suplente debía gobernar sólo en su ausencia.»

El documento núm. 20 del XXII tomo de la colección de Navarrete, que citaré más adelante, nos hace conocer un dato importantísimo bajo el doble aspecto de la vigilancia de que tratamos, y de un gran progreso en la industria naval, año de 1573.

Creciendo á diario los corsarios franceses é ingleses en las aguas que estaban encomendadas á la custodia del Gobernador de la Florida y Capitán general de la armada de la guarda de las costas de Indias, ordenó el Rey que en el puerto de la Habana se hicieran ocho fragatas ligeras de vela y remo, contra corsarios, las cuales debían incorporarse á la armada de Menéndez de Avilés.

El interés del rey de España por la seguridad de sus súbditos de América, crece á proporción que los corsarios aumentan sus armamentos. No se lo merecían, como dejé probado. Con todo, el adelantado Menéndez de Avilés, deseoso de secundar, cuanto estaba de su parte, las nobles aspiraciones del Monarca español, inicia una reforma de entidad en los buques que en la Habana construye, teniendo siempre presente que eran vasos destinados para andar en corso y en guarda de las Indias.

La solicitud del Rey no quedó limitada á sólo lo dicho. Inquiría además de los gobernadores de las provincias marítimas qué fuerzas navales serían suficientes para impedir en ellas los ataques de los corsarios. Tal lo muestra la contestación que en 1577 recibía del Gobernador de Cartagena, á saber: «Dice V. M. por su real cédula, si bastarían dos galeras y lanchas ó bergantín para la guarda de la costa desde esta ciudad hasta Veracruz. Digo que es suficiente guarda respecto de los corsarios.»

Siguió á la contestación del Gobernador el nombramiento (1578) de D. Pedro Vique Manrique para comandante de las dos galeras y saetía *Santa Clara*, destinadas á guardar la costa de Tierrafirme.

En este mismo año de 1578 envió al Rey una extensa y bien acabada relación de toda la costa de Tierrafirme directamente, é indirecta de muchas de las Antillanas, Diego Sánchez de Sotomayor, vecino de Santo Domingo, en la Española. Es hermosa por los datos precisos y abundantes que en ella da de las navegaciones de unos puertos á otros, de los ríos, puentes, lagunas, golfos, ensenadas y desembarcaderos.

Propone tener bien guardadas todas las costas de Tierrafirme y las Antillas con sólo nueve galeras, eliminando para este efecto la armada de galeones de Pero Menéndez, que equivalía á ahorrar 104.000 ducados al año, pues él, según probaba, con sólo 56.000 tendría las Indias limpias de corsarios.

Cualquiera que fuera el acierto ó yerro que contuviera este proyecto, queda en él á salvo que la armada de galeones custodiaba las aguas singladas por los corsarios y que en el Consejo de Indias no sería desatendido.

El reparto de las galeras era el siguiente: dos en Cumaná, y la Margarita, con sus bergantines, habían de invernar en Cariaco los meses de Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre, por ser muy tempestuosos en todas las islas de Barlovento. Una de estas galeras debía correr hasta el cabo de la Vela.

Otras dos galeras en Cartagena, debiendo una de ellas correr continuamente hasta donde llegue la de Cumaná, que es al cabo de la Vela. En Puerto Rico una galera para que guarde toda su costa, y puede alargarse á parte de la costa Sur y Norte de Santo Domingo; esta galera, si es necesario, se junta en breve con la de Cumaná.

En el puerto de Santo Domingo una galera, en atención á que sus costas son visitadas por las armadas de flotas, y que siendo necesario pueden acudir á dicha ciudad las galeras de Cumaná y Cartagena con la de Puerto Rico. En Puerto Plata, que es la banda Norte de la isla Española, otra galera, que podrá alargarse hasta la Habana, y si conviene, bajar toda la isla de Santo Domingo.

En la Iguana, puerto de la Española, otra que correrá por barlovento hasta Puerto Plata, y por sotavento hasta Cabo Tiburón y Punta Maysí: de vez en cuando bajará á Jamaica. Ponía en Santiago de Cuba otra galera para que corriera principalmente la parte Sur de la Isla, y advierte que pudiera excusarse esta galera, pues podían suplirla las de la Iguana y Puerto Plata.

Si parece quimérico este proyecto por la dificultad de navegar de Oeste á Este, en los trozos asignados, no se olvide que estas ga-

leras llevaban unos veinte remeros por banda, y que así podían navegar contra viento y corrientes.

En el modo de sustentar esta flota no falta originalidad. «El alimento, dice Sánchez de Soto, será pescado, cazabe y carne de vaca salada. Para la pesca todas llevarán su chinchorro duplicado, y para el cazabe y la carne tendrá cada galera una hacienda propia en la parte de costa que guarde, y si esto pareciere dificultoso, los vecinos y labradores lo proporcionarían á poco costo.»

La manera de deshacerse de la armada, la propia del tiempo. «Si hacen falta menos galeras ó pareciese conveniente quitarlas todas, se venden con los negros y chusma de ellas en pública almoneda en las partes en que están repartidas, juntamente con los demás pertrechos, fiados á un año, en tres pagas, con lo cual, lejos de perderse, se ganará un 100 por 100; porque un negro de honesta disposición valdrá al fiado 135 ó 140 pesos en oro, que es más de 200 ducados de Castilla.

»Y así, regulado cada negro á 135 pesos del dicho buen oro, siendo los forzados para cada galera de 170 á 180, harán más de 170.000 pesos, que regulados á ducados de Castilla á 5 por 100, que es el verdadero va-

lor del oro, serán más de 250.000 ducados.»

A todo esto añade el provecho que debían dar los bergantines de las galeras de Cumaná, Cartagena, etc., pues en los cuatro meses de invernada debían los dichos bergantines ocuparse en la pesca de perlas para S. M., esto es, para el Erario.

Antes de acabar con lo propuesto por Sánchez de Soto, tomaré de él otro dato de no escaso interés para la estadística hispano-americana, y para que se conozca de qué medios de defensa podían disponer los pueblos asaltados por los corsarios gengiscanes, terror y pesadilla de cuantas viejas y chiquillos han leído sus titánicas y legendarias empresas. Es de 1578, y el autor dice que echa de largo en la población que da.

La Margarita, 60 vecinos; Cumaná, 40; Caravallada, 12; Cabo de la Vela, 40; Santa Marta, 30. Dedúzcanse de tan exiguas cifras las mujeres, niños, viejos y esclavos, y se verá qué número de españoles de España y del país quedaban para resistir las inesperadas invasiones, dando de barato que ningún hombre faltara del pueblo por ausencia forzosa ó voluntaria.

No sé el éxito que en el Consejo de Indias obtendría lo propuesto por Diego Sánchez de Sotomayor; sé que predijo la pérdi-

da de la isla de la Trinidad, y que su profecía se cumplió á la letra.

Proyectos que, de nuevo lo digo, como no sé si se cumplieron, carecen aquí de fuerza para probar que el Gobierno español no desatendió la guarda de sus posesiones de Ultramar, pero que no sobra el consignar como pudieron ser atendidos.

Mayor confianza de custodia nos da la capitulación hecha con este objeto entre su Majestad y varios particulares, cuyo tenor es el siguiente: «Hicieron con S. M. un asiento D. Carlos de Valguamera por sí y en nombre del Abad de Lupián y de D. Joaquín Centellas y de D. Ramón Domps, sobre cuatro galeras y dos fragatas, con que han de servir las costas de las Indias por cuatro años.»

Lo que debían vigilar empezaba desde las islas de Barlovento, en la Dominica; de allí se repartían por la Margarita, Cabo de la Vela, Santa Marta, etc., hasta Puerto de Caballos; y el otro trozo por Puerto Rico, Santo Domingo, Jamaica, Cuba, Yucatán, Campeche y la Florida.

Se obligaba S. M. á pagar por cada galera 16.000 ducados, y 1.000 por cada fragata. Siguen en el asiento las condiciones de costumbre, verbigracia: que cuanto condujeran

las flotas para las dichas galeras no pague fletes ni derechos, que los justicias les amparen, etc. Probablemente sería desechado este proyecto, pues en puridad, todas estas últimas condiciones se cometían en un contrabando inicuo que arruinaba á los comerciantes de Sevilla.

No sé si al lector le ocurrirá lo que á mí en vista de las defensas tomadas por el Consejo de Indias, y de las tenidas por suficientes por gente tan conocedora del país como Sánchez de Sotomayor, y es que no eran tan fieros los corsarios como los han pintado.

Claro está; con muchos centenares de leguas en la costa, con innumerables islas y con mucho comercio de cabotaje y con la metrópoli en el siglo XVI, no es de extrañar que hicieran las presas que hicieron, máxime cuando el sostenimiento de las armadillas era muy subido, y ni España podía atender á él con sus recursos, ni todas las Antillas juntas y con ellas todo lo poblado, desde el Cabo de la Vela hasta la boca del Chagres, daban entonces para cubrir los gastos que se hacían en su custodia y salvaguardia.

Algunas de las peticiones hechas por las autoridades de los puntos más expuestos á los saqueos de los corsario-piratas he reservado para apéndice; en ellas se verá cómo

procuraban ponerse á cubierto de los daños consiguientes á las incursiones piráticas. Y si á alguno se le pudriera la sangre porque *in continenti* no salía de España lo pedido, sosiéguese siquiera al recordar que en vano guarda la casa de los de fuera quien tiene al ladrón en ella.

Para dar ya punto á esta materia de corsarios, pondré la hoja de servicios de algunos de los jefes propuestos para el mando de las fuerzas sutiles de Tierrafirme: por ellos sabremos si los destinos que se daban en España para América iban tan á carga cerrada en esta fecha como gratuitamente se cree, y si se procuraba ó no escoger personas capaces de tener á raya á los corsarios, bucaneros, etc.

«El capitán D. Francisco de Venegas empezó á servir en 1588, y el de 89 fué por capitán y cabo de cuatro naos levantiscas que se enviaron á Lisboa á cargo de D. Pedro Henríquez, y se halló á la jornada de Inglaterra (en la Invencible).

»El de 92 (1592) se embarcó con una compañía en la armada del general Juan de Orive, y después en la del Adelantado, donde asistió cinco años con el Sr. Archiduque, y en la armada de D. Luis Fajardo fué capitán de arcabuceros y se halló en la toma

de los diecinueve filibotes sobre el cabo de Santa María.

»Después fué á Mallorca con D. Luis Cardona, y á la Tercera con Villaviciosa á aguardar la plata, y en las galeras de España, cerca de la persona del conde de Niebla, ha proseguido sus servicios con cincuenta escudos de entretenimiento.»

El segundo propuesto fué «D. Francisco Henríquez, alférez mayor en armada de Indias y dos veces capitán de infantería por nombramiento del General D. Luis Fajardo, el cual dice que Henríquez ha dado buena cuenta de sí, y que se ha mostrado muy inteligente en la navegación».

Seguía entre los propuestos «D. Fernando de las Infantas, que hace doce años tomó el hábito de San Juan, y lo más de este tiempo ha navegado en las galeras de la Religión en compañía de las del cargo de Juan Andreu.

»Fué dos años teniente de castellanos del castillo de San Telmo, en Malta. Los servicios de su padre, D. Luis de las Infantas, fueron muchos.»

Por D. Pedro Bohorques se alegó que «hacía veintiún años había comenzado á servir, y el de 1590 fué por capitán de un galeón de la armada de las Indias, y des-

pués continuó sirviendo en las galeras de España; en la jornada de Argel fué señalado para saltar en tierra, y en el reencuentro que tuvo el Adelantado con nueve navíos de enemigos salió herido: fué luego con D. Juan de Cardona por aventurero á su costa, y después volvió á servir en las galeras de España con treinta escudos de sueldo al mes.»

Estos corsarios que en los años de guerra con España tenían derecho á hacer en ella y sus posesiones de Asia y América cuantos daños permite el derecho, fueron degenerando, hasta convertirse en verdaderos piratas durante todo el siglo XVII.

Estos son los engrandecidos por los novelistas, los que con un bergantín de ocho ó diez cañones hacían rostro y vencían á dos navíos españoles de á sesenta piezas cada uno; los que dejando sus castillos y baterías de tierra encargados á las mujeres, inválidos y ancianos, resistieron heroicamente los sitios y asaltos de numerosos y aguerridos batallones de España, y aun los obligaron á reembarcarse precipitadamente con crecidas pérdidas de gente y buques.

Es ciega verdaderamente la fortuna, y no es extraño en la guerra ver coronados de brillante éxito los golpes de mano tan irracionales como osados, ni hay nación alguna

que en sus fastos militares de mar y tierra no pueda contar, en este género, glorias y desdichas.

Aunque los corsario-piratas no desaparecieron totalmente de las aguas de Tierrafirme y de las Antillas, no parece que tuvieron punto fijo donde residir hasta 1625, año en que Pedro Vandrosque Diel d'Enambre, natural de Dieppe, fundó en la Martinica y San Cristóbal los primeros establecimientos filibusteros.

Era de buena familia y de espíritu aventurero; juntó algunos perdularios, y con ellos hizo desde Dieppe rumbo á las Antillas. En San Cristóbal echó la gente que había sacado de Francia, y á ella se le fué uniendo la que merodeaba por otras islas, y otras partidas que de Europa vinieron á engrosar á las llevadas por Vandrosque.

Creció tanto la población en esta isla, que muchos de ellos, desavenidos entre sí y con Vandrosque, abandonaron la isla y se esparcieron por otras, sobre todo por el Norte de Santo Domingo en la parte occidental de la isla. Pobladísima toda ella de ganado vacuno, que si tenía dueño, era puramente de nombre, pronto los nuevos habitantes lo utilizaron en provecho propio.

Muertas las reses que cogían, las deso-

llaban y curaban, salaban y embarrilaban las carnes, que tenían el expendio asegurado á los negociantes franceses europeos que en buques armados en corso enviaban continuamente por ellas. De este modo y con este fin quedaron pobladas de bucaneros algunas islas y buena parte de la de Santo Domingo, sin que los españoles molestaran seriamente á estos intrusos.

Éstos, no contentos ni satisfechos con la monótona salazón de carnes, pasaron de bucaneros á filibusteros; bucaneros, porque, en lengua normanda, al ejercicio de la salazón se llama ó llamaba *boucauner; filibusteros*, porque habiéndose hecho de unos buquecillos ligeros, *filibotes* en español, y *flyboats* en inglés, empezaron con ellos á robar por mar y tierra cuanto estuvo á su alcance. Los españoles, aceptando uno y otro nombre, lo usaron indistintamente, y esto haremos también nosotros.

Ahora, para satisfacer la natural curiosidad de saber qué razón pueda darse de la apatía é indolencia del Consejo de Indias en no procurar atajar tamaño abuso en sus principios, diré lo que me ocurre acerca de ello después de haber leído no poco sobre el caso.

Los primeros retablos que los reyes de Austria-España quisieron hacer de las pri-

meras posesiones ultramarinas de América, reglamentando minuciosamente cuanto con ellas se relacionaba, lejos de corregir los abusos, las ahogaron.

No injusto ni opresor fué el Gobierno español para con los españoles de las Antillas; pero aquel ceremonial del virrey Colón y de su mujer doña María de Toledo; aquellas damas nobles y caterva de paniaguados que los acompañaron, y aquel boato palaciego que se desplegó en unas tierras cuyos habitantes no comían sino pan de cazabe ni echaban sobre sus cuerpos cosa alguna, era tan ridículo como prematuro, tan estéril como embarazoso para el progreso de las Antillas.

Si fuera posible formular un grave cargo contra D. Fernando el Católico por haber permitido al hijo mayor de D. Cristóbal Colón ir á gobernar las Antillas del modo que fué, yo se lo haría; halle, pues, aquel Monarca justa disculpa en lo no poco que le fué á la mano en sus atribuciones gubernativas.

Desarrollo encanijado y enteco fué el de las cuatro grandes islas hasta que Hernán Cortés, siguiendo á Grijalva, y á Andagoya Pizarro y Almagro, mostraron á los españoles primero y á todo el mundo después, que tras de aquellas hermosas islas de sempiterno verdor, pero escasas ó vacías de oro y

plata, había regiones basadas sobre estos metales, pueblos vestidos, monarquías no mal constituídas con cierta sombra de anales históricos, etc. Emigró naturalmente á ellas gran parte de la población de las islas, á la que halagaba poco los trapiches de caña y los cueros de las reses en comparación de lo que, no sin fundamento, se prometía si lograba pisar las playas del Perú ó las auríferas tierras de la encantadora Méjico.

Las haciendas fundadas por Esquivel y por Velázquez quedaron desiertas, yermas las costas occidentales de Santo Domingo, sin un habitante las Antillas menores, y con escasísima población ó con ninguna los más de los puertos de las mayores que antes daban señales de vida, tanto más sensiblemente cuanto más se apartaban de la capital de la Española.

Sólo Santo Domingo y sus alrededores prosperaban y crecían, bien porque era paso necesario para cuantos de España iban á Méjico y Tierrafirme, bien porque en ella se ventilaron por más de medio siglo los asuntos de las demás islas y de no pequeña porción del continente.

De modo que cuando los bucaneros se establecieron en la isla de San Cristóbal en 1625, y poco después se esparcieron por otras is-

las, la población de éstas era en gran manera escasa por haber pasado casi toda la que tuvieron á Méjico y al Perú, y por ser poca la emigración que de España iba á ellas en los años subsiguientes.

De aquí que, como los bucaneros al principio no molestaran ni por mar ni por tierra, sino que sólo se ocupaban en sus plantaciones de tabaco y en el desollado y salado de las reses cimarronas, no se dió á ello en algunos años la importancia que tenía.

Y si la ocupación de un gran pedazo de la parte occidental de Santo Domingo pasó como inadvertido para los españoles, ¿qué de extraño es que habitaran tranquilamente en las islas de Barlovento, relativamente pequeñas y deshabitadas de españoles?

Cierto que esto fué un error estratégico gravísimo y tan trascendental, que de las posesiones inglesas en estas islas salieron los armamentos, tropas y demás pertrechos con que Miranda, Bolivar y otros caudillos llevaron á cabo la revolución de la independencia en Nueva Granada y Venezuela.

Jamás los españoles debían haber abandonado una sola isla de éstas, pues son todas ellas juntas el antemuro que guarda no sólo las Antillas mayores, sino toda la costa que en forma de imperfecta herradura se

comprende entre Cabo de la Vela y el de San Antonio, en la parte Sur de la Florida.

No se cuidaron nuestros antepasados de estas islas de Barlovento, porque no teniendo con que poblar el continente americano, ni islas tan considerables como la de Cuba, Jamaica, Española y Puerto Rico, ¿qué podían pesar ellas, como tales, en la balanza de la colonización española? Y en el tiempo en que los filibusteros empezaron á apoderarse de ellas, ¿cabía en la mente de algún gobernante español que no se les había de echar de ellas cuando se quisiera?

La condescendencia del último Monarca de la casa de Austria con Luis XIV de Francia, que pasó á ser necesidad y regla de prudencia, ladeó completamente este asunto, como en breve vamos á decir.

Otra causa de la invasión y residencia filibustera fué la actitud que tomó Holanda respecto del Brasil y otras posesiones de España en los mares de América.

El progresivo aumento del comercio holandés y el sentimiento profundo que había contra España en esta nación, obra del protestantismo de Francia y de Inglaterra, la impelieron á aprovecharse del escaso contingente de fuerzas que podíamos tener en el dilatadísimo continente americano.

Armó, pues, hacia 1574 algunos buques, y con ellos y con otros que se les fueron agregando, y con las presas que hicieron se dió ser á la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que fué el sostén del poder naval que cual ninguna nación enemiga tuvieron los holandeses en América.

Tenaces y resueltos en poner por obra el deseo que hacía tiempo se manifestaba en la nación entera, prepararon una flota de sesenta buques y con ellos se apoderaron en el Brasil de puntos tan principales como Pernambuco, Bahía de Todos Santos y Río Janeiro.

Era entonces el Brasil propiedad de la corona de Castilla por estar unidas ambas española y portuguesa. La atención y deferencia que siempre se mostró á los portugueses, la justicia y después la seguridad de otros países hispano-americanos colindantes con el Brasil, exigieron á Felipe IV un esfuerzo.

D. Fadrique de Toledo Osorio, Capitán general de la Armada del Océano, fué al Brasil con las naves españolas, se apoderó de cuanto en él habían tomado los holandeses, cogió á éstos muchos prisioneros y ahuyentó sus naves.

Pero otras cruzaban el mar de las Anti-

llas, bloqueaban al puerto de la Habana, perseguían los buques españoles, y á la sombra de estos poderosos armamentos holandeses creció el filibusterismo, al que se incorporaron también los súbditos de Francia é Inglaterra. Así y todo, se puede prudentemente creer que los españoles lo hubieran radicalmente exterminado en todas sus guaridas, si no hubieran tenido el apoyo más ó menos encubierto de sus respectivas naciones.

Luis XIV se entendía con Timoleón de Fontenay, caballero del hábito de San Juan de Jerusalén, y jefe de los foragidos que se habían establecido en Santo Domingo; Guillermo Penn se apoderó en 1655 de la isla de Jamaica, que fué desde entonces otra nueva madriguera de piratas cubierta con el pabellón inglés.

Tanto había crecido en esta fecha el número de filibusteros, que Penn tomó en su ayuda 5.000 de ellos, incluyendo en este número los corsarios, que le facilitaron además buques de transporte.

La guerra sorda y encubierta que con los filibusteros hacían á España tres naciones poderosas en el mar, debía dar el resultado que dió. Lo verdaderamente prodigioso es que España, cada vez más débil en el si-

glo XVII, hiciera rostro á todas ellas en Europa y América; persiguiera como persiguió á los bucaneros en todo él, y que su comercio, lejos de sentir la decadencia que era de esperar con tantas trabas como tenía, no bajara de un modo proporcional á ellas. Más daño le causó la benevolencia de Felipe de Anjou para con su Francia, que todos los filibusteros juntos.

Dibujados así al carboncillo solamente los franceses, ingleses y holandeses que se establecieron en las islas del mar Caribe y parte de la de Santo Domingo, vamos al pincel y los colores.

Raza de presidiarios hemos dicho en otra parte de estos «Estudios» que llamaban los ingleses á los norteamericanos cuando éstos sacudían virilmente la coyunda de la Gran Bretaña. Tenía ésta conciencia de los *indented-servants* que había enviado á poblar las tierras de que les avisó Cabotto, de las leyes brutales que en ellas rigieron por largos años y de tantas otras cosas como en el sitio indicado pueden verse.

Por más injurias que un español (de España) se propusiera decir á los criollos, jamás podría con verdad decirles ésta; mucho instó el almirante D. Cristóbal Colón con los Reyes Católicos para poblar con pre-

sidiarios las tierras de América que él descubrió, y jamás pudo conseguirlo. Y si á sus repetidas instancias al fin lo obtuvo, fué, como sabemos, á condición de que los llevados fueran, en primer lugar, reos de delitos comunes, y en segundo con la expresa condición de que no bien llegaran al Nuevo Mundo quedaran absueltos de culpa y pena.

Jamás quisieron aquellos Monarcas que en sus dominios de América se aclimatara tal degradación del hombre, y que ninguno de los nacidos en ella tuviera que avergonzarse de su origen.

Pero la humanidad de los ingleses, la cortesía, finura y civilización de los franceses, lo entendieron de otro modo. No contentos unos y otros con enviar á sus colonias la flor y espuma de sus cárceles y presidios, se dieron maña á introducir, además, la esclavitud de los blancos.

Cuantos franceses é ingleses, y supongo que también los holandeses, querían sentar plaza de filibusteros, tenían muy allanado el camino, gracias á los cargamentos de bazofia nacional que los habían precedido. Estivados en los buques que salían de Francia ó Inglaterra para cargar en América cueros ó carne salada, al llegar estos buques al punto de su destino los descargaban y vendían

al mejor postor, con lo cual se hacía pago el armador de los gastos de alimentación y de pasaje.

Es bien sabida la noticia; con todo, lo autentizaré con las propias palabras de Moreau de Saint-Méry en su excelente *Historia de la isla de Santo Domingo*, pág. 28. «En Francia se vendía la gente á los capitanes mercantes para que los pasaran á Santo Domingo; el capitán los vendía á su colono, y con lo que éste le daba se cobraba los gastos. Quedaban tres años por esclavos y se llamaban *engagés*.»

Abundan los ejemplos de estas ventas de carne blanca francesa, inglesa y holandesa aun en el último decenio del siglo XVII. Un poco más de cada una. Del dominico Labat *: «El Sr. Kercone, nacido en París, era hijo de un famoso tintorero de los Gobelinos y de una holandesa...; habiendo llegado á Dieppe se enroló para Santo Domingo, donde *lo vendieron* á un bucanero, con el cual estuvo todo el tiempo de su campaña (1).»

---

(1) Le Sieur Kercone était né à Paris; son pére était un fameux teinturier des Gobelins, et sa mére était hollandoise... étant arrivé à Dieppe il s'engagea pour passer à Saint-Domingue, on *il fut vendu* à un boucanier avec lequel il passa le temp de son engageament.

Juan de Wit, condecorado con el título del «Gran pensionario de Holanda», escribe á este propósito lo que sigue: «Sé que alegarán en mi contra, que los habitantes de lo que poseemos en las Indias Orientales y Occidentales han sido hasta ahora en gran manera libertinos, crapulosos y nada aptos para el trabajo; pero no se olvide que los directores de la Compañía de las Indias toman la gente para ellos con unas condiciones tan duras, y bajo juramentos tales, cuando los enrolan, acerca de la confiscación de lo que poseyeren si contraviniesen á lo estipulado, que hay muy pocos holandeses que quieran empeñarse, si no son los que se ven reducidos á una extrema miseria.

»La generalidad de los (holandeses) que se ven en nuestras posesiones de Indias, son hijos rebeldes echados de sus casas paternas, y gentes vagabundas y libertinas y aun bandidos que viven allí *en esclavitud perpetua*, aun cuando hayan cumplido sus empeños con las Compañías (1).»

Oigamos ahora á Œxmeling contar de qué manera quedó solemnemente incorporado á la gran gavilla bucanera.

---

(1) Wit fué asesinado el año de 1672, en el Haya, por el populacho, instigado, según se cree, por el príncipe de Orange.

«La Compañía francesa había hecho un acuerdo con los piratas, cazadores y plantadores de la Tortuga, de que les daría á crédito cuanto necesitaran; pero cuanta facilidad hallaban los comisarios por parte de los colonos en recibir, tanta y más era la dificultad en las cobranzas; no pudiendo sacar de los deudores cosa alguna, hubo que llevar tropa para obligarles al pago.

»Y como esto no fuera suficiente para que guardasen la fidelidad debida en sus contratos, decidió la Compañía francesa abandonar el trato de la isla, y así dió orden á los comisarios de que vendiesen cuanto poseían en la isla, tanto plantaciones como mercadurías y criados. De éstos se deshizo, eran europeos, por veinte ó treinta pesos cada uno.»

Entre los vendidos fué Œxmeling, que narra así su historia: «Vendiéronme á mí, »y caí en manos del más tirano y pérfido »hombre que calentaba el sol en aquella isla; »él era entonces gobernador ó teniente ge»neral de aquella plaza, el cual me hizo to»dos los malos tratos que en el mundo se »puede imaginar, y sobre todo, me hacía an»dar ligero á pura hambre canina, jamás se»mejante de otros sufrida.

»Bien quería darme libertad y franqueza

»mediando 300 reales de á ocho, que yo no »podía pagar ni uno, con cuyas miserias é »inquietudes de espíritu caí en una muy pe»ligrosa enfermedad; viéndome mi malvado »amo de aquella suerte, temeroso de perder »su dinero perdiendo yo la vida, me tornó á »vender á un cirujano por setenta piezas de »á ocho (un peso, se llamó pieza ó real de »á ocho).

»Estando, pues, en poder de este segun»do, comencé á recobrar mi salud por me»dio del buen trato que me hacía, siendo »más humano que el de aquél mi primer Ne»rón; dióme vestidos y muy buen sustento, »y después que le hube servido un año me »ofreció libertad, obligándome yo á pagarle »100 pesos, cuando pudiera dárselos.»

El cuadro que este autor pinta acerca de las costumbres de estos pobladores del Nuevo Mundo es hasta repugnante. «Gastan el resto de sus ganancias con grande liberalidad, dándose á toda suerte de vicios sucios, siendo el primero el de la borrachera con el aguardiente, que beben del mismo modo que los españoles beben el agua de una buena fuente.

»Compran á veces una pipa de vino, la cual desencajan por una parte, y propinan con ella hasta que le ven el fin, celebrando

con solemnidad la fiesta de su dios Baco tanto que les dura el dinero, sin olvidar las conjunciones venéreas, para las cuales hallan más que quieren, pues los taberneros y rameras se preparan á tropas aguardando la buena llegada de los sucios bucaneros.

»Son éstos cruelísimos con sus criados, en tanto grado, que estimarían más remar en galeras (es decir, estar en presidio) ó aserrar palo del Brasil en los Rasp-huys de Holanda, que servir á tales bárbaros.»

Lo que podrá parecer increíble es que hubiera europeo que tales condiciones de esclavitud temporal admitiera sólo por pasar al Nuevo Mundo; pero nos va á dar Œxmeling la clave de ello.

«Hay, dice, algunas personas que se van á Francia (sucede lo mismo en Inglaterra y otras partes), y caminando por las ciudades, villas y lugares buscan gente y hacen grandes promesas; teniéndola ya engañada y transportada á sus tierras, la hacen trabajar como á caballos y mucho más que á los negros, pues dicen que deben conservar sus esclavos por serles perpetuos, y los blancos que revienten, pues no están sino tres años en su servicio.»

Y un poco más abajo dice: «Los plantadores que vienen de las islas Caraibas son

mucho peores y crueles que los precedentes. Vive uno en la isla de San Cristóbal, llamado Bettesa, bien conocido entre los mercaderes holandeses, el cual ha dado la muerte á más de cien criados á golpes.

»Los ingleses hacen lo mismo con los suyos, y la menor ejecución que suelen hacer es, que habiendo servido seis años (siendo entre ellos la obligación servir siete), usan con ellos de tan atroces crueldades, que se ven obligados de suplicar á sus amos los quieran vender á otros, aunque les consta quedar de nuevo obligados á la servidumbre de otros siete años, ó por lo menos, tres ó cuatro.

»Conocí á muchos que sirvieron de esta manera quince y veinte años, sin poder franquearse. Esta nación (la inglesa) tiene una rigurosa ley en las islas, y es que, cuando alguno se halla deudor de veinticinco chelines, si no puede pagarlos, le pueden vender por seis ú ocho meses.»

Dondequiera que se toque este asunto del trato que recibían los *indented-servants ó engagés*, nos encontramos con lo mismo.

«En esta tierra los plantadores tienen muy pocos esclavos, con cuya falta ellos mismos y algunos criados trabajan todo: oblíganse estos jornaleros de ordinario por tres años,

no permitiendo la crueldad y mala conciencia de los amos á dejar de comerciar sus personas, á veces, como con caballos en feria, vendiéndolos á otros como negros de Angola.»

Para que no se moleste el lector en buscar las condiciones que nuestros reyes de Austria-España exigían en los españoles que iban á poblar desde la metrópoli las cuasi solitarias y extendidas comarcas del Nuevo Mundo, le pondré aquí un ejemplo de ellas, pudiendo hallar no pocas en los libros anteriores y cuantas quiera en los Apuntes de León Pinelo, donde están casi todas las capitulaciones hechas entre los reyes y los jefes ó capitanes de aquellas expediciones colonizadoras.

En la celebrada entre D. Felipe II y el Adelantado Pero Menéndez de Avilés para colonizar la Florida, se dice: «Item: llevaréis 500 hombres, los 100 labradores y los 100 marineros, y los demás, gentes y oficiales de mar y guerra, y otros oficiales de canteros, carpinteros, serradores, herreros, barberos, cerrajeros, curtidores... y que sea *gente limpia y no de los prohibidos.*» Tiene esta capitulación la fecha de 20 de Marzo de 1565.

El contraste entre unos pobladores y otros

habla bien recio en favor del decoro humano y del aprecio y estima en que franceses, ingleses, españoles y holandeses tuvieron al hallazgo de Colón.

Y no afino más en este punto, porque el negocio de la colonización española en América lo he de tratar, Dios mediante, con mucho espacio y sosiego en su propio lugar, que ciertamente no es éste; pero dejaré escapar ahora alguna vislumbre de su hermosura, ya que se trata de colonizadores ingleses, holandeses y franceses, protegidos, abrazados y escudados por sus naciones respectivas en el hecho trascendental de poblar un mundo infantil, sencillo y candoroso, como dicen los hispano-americanos, y que, según los mismos, salían al encuentro de los conquistadores agitando en sus inocentes manos ramos de frondosas palmas.

Pues no sólo no permitía nuestra primitiva legislación de Indias pasara á ella morralla alguna, sino que prohibía que de los mismos españoles que en América se condenaran por delincuentes, pudieran ir como tales á engrosar el número de vecinos á parte alguna de América, fuera de los tres ó cuatro presidios destinados al efecto.

Así, á 3 de Marzo de 1573 se expidió orden á las Justicias de Méjico y Nueva Gali-

cia para que sólo los delincuentes que no merezcan más pena que la de destierro, puedan ser enviados á los confines de la Florida. Si el delito reviste más gravedad, no;—en ningún modo—aunque se alegue la falta de brazos para la agricultura, lo corto de la población para resistir á los corsarios, los destrozos y mermas causados por las epidemias y por las guazabaras de los indios.

Ya que por tan autorizado conducto como el de Œxmeling sabemos lo que eran estos habitantes bucaneros del mundo colombino, pide la equidad que digamos también lo bueno que tenían. En primer lugar, eran fidelísimos en llevar al montón común cuanto habían tomado de botín en cualquier parte; se socorrían mutuamente en sus necesidades pecuniarias y nunca empezaba el reparto de las presas sin haber separado religiosamente lo que correspondía á las viudas de los muertos en acción y á los inútiles de la campaña. Las asignaciones á éstos y los contratos comunes los tomaré ahora de Labat, que tuvo mucha comunicación con los filibusteros de la Martinica.

«Si el buque les pertenece, reparten la presa por igual, desde el capitán al último grumete. Si alguno tomara algo de la presa para ocultarlo, pierde su parte de presa, se

le despide degradado y aun se le deja en algún islote desierto.

»Si el buque, dice, es propiedad de armadores, toman éstos la tercera parte de las presas, quedando las dos terceras para el equipaje; mas antes de todo se sacaba el décimo para el almirante ó gobernador que había dado la comisión de salir, y se separaba también lo correspondiente al cirujano [de cuya cuenta eran las medicinas, vendajes, etcétera]. En seguida se procedía á remunerar las viudas y herederos de los muertos en los combates ó de resultas de ellos.

»Para los heridos y mutilados regían las leyes siguientes:

»Los heridos tomaban su parte y además un escudo al día durante dos meses. Por brazo ó pierna perdido, 600 escudos. Por los dedos pulgar ó índice y por un ojo, 300 escudos. Por cualquier otro dedo, 100. Los que curados quedaban inútiles teniendo que usar muletas, 600 escudos.

»Cada filibustero tenía un compañero para ampararse mutuamente; si caía el uno herido, lo atendía, ó lo recogía del campo de batalla, ó lo buscaba si se podía. Al compañero vivo se le solía entregar lo que correspondió al muerto, para que lo pusiera en poder de los herederos del difunto; si no los

tenía, se repartía entre los pobres y en sufragio de los difuntos. Se prefirió esto á entregar cantidad alguna al Procurador de bienes vacuos. *Parce qu'on sait que de le remettre entre les mains du Procureur des biens vacquans, c'est un abîme.* Por reconocimiento y deferencia siempre hacían al capitán, piloto y cirujano algún buen obsequio. Los armadores y filibusteros estaban obligados al corso hasta ganar lo que se debía á los heridos y estropeados. Si en las presas se hallaban ornamentos de iglesia ó cosa que tuviera relación con el culto, lo entregaban á las iglesias de su devoción, á las que era común también dejarles parte de su fortuna.

»Antes de la paz de Riswick se daban los lotes en especie; pero después lograron los armadores que se vendieran los cargamentos apresados y se repartiera el producto. Esto dió ocasión á muchos fraudes, y á que muchos filibusteros dejaran el oficio.»

Hasta aquí Labat en sus tantas veces citada obra.

Lo único que falta en el Código filibustero es lo de restituir á su legítimo dueño lo que contra su voluntad y sin derecho alguno se le tomó.

He tenido en mi mano un precioso ma-

nuscrito, creo que del siglo XVI, en el cual se daban instrucciones á los Padres dominicos del Perú acerca del modo de haberse con los conquistadores en la confesión sacramental, y sobre todo *in articulo mortis*, respecto á los bienes adquiridos en la conquista. Creyera que el testamento del famoso conquistador Mancio Sierra tiene su sabor á este librito; pero vamos á lo nuestro.

Los bucaneros piadosos habían aligerado su conciencia fácil y bonitamente estableciendo por principio, que nada de lo que se robaba á los buques y pueblos que caían al Occidente del meridiano de la isla de Hierro, que es la más apartada de las Canarias, obligaba á ser restituído, aunque hubiera plena paz con los españoles.

Ravenau de Lussan, al que cuento entre los filibusteros píos, dice que para procurarse dinero se le ocurrió tomarlo de los españoles haciéndose del gremio, porque «*Ces sortes d'emprunts ont cela de commode qu'ils n'obligent pas... et puis comme cela est au-delá de la ligne, on ne parle gueres de restitution*». La línea de que habla es la equinoccial ó el ecuador terrestre.

Sabido ya el origen de ellos y sus ocupaciones, las causas que cooperaron á su arraigo, algo del auxilio que le prestaban sus na-

ciones, aun cuando estaban en paz con la española; la angelical conciencia con que tomaban lo ajeno contra la voluntad de su dueño y por razones geográficas eximídose de toda restitución de lo robado, las leyes que se pusieron para el reparto de presas, las indemnizaciones por miembros perdidos, la fraternidad que entre ellos reinaba ilustrada con escolios de Ravenau de Lussan, etc., indaguemos ahora si á estos tales se les pasaban los días en flores sin cuidado de los buques españoles, qué valor sea el ordinariamente desplegado cuando han tenido que habérselas con buques armados, si al injustificable descuido de los españoles de España más que á la intrepidez filibustera se debe el éxito feliz de sus rapiñas, y si la conducta seguida con estos aventureros por los españoles es digna de alabanza ó de censura.

Llegamos á la parte menos creíble de cuanto en esta materia tengo que escribir, cuál es la de deshojar las coronas triunfales que han ceñido las sienes de los piratas. ¿Morgan, David, Lolonoi y Pierre le Grand parejos con los piratas vulgares de todos tiempos y naciones?

No; estos hombres sobresalieron del resto de los piratas, no sólo por sus crueldades, sino por su genio; pero ni fueron los

únicos que piratearon nuestros mares americanos, ni tuvieron muchos imitadores en sus proezas.

Lo que diré á continuación, tomado de buenas fuentes, lo haré ver con toda claridad y evidencia. Mas antes conviene alguna que otra aclaración importantísima.

La primera es que el nombre de *españoles* que en las relaciones de los piratas se da á cuantos habitantes había en América, no se adecua á la verdad. Salieron 300 *españoles*, verbigracia, á nuestro encuentro, dice una relación cualquiera de los piratas; pero *españoles de España* serían á lo sumo quince ó veinte; el resto lo componían negros, indios, zambos, mulatos y criollos, ó españoles de América; esto es, blancos nacidos en América.

Con esta advertencia no trato de quitar á nadie su valor, sino de aclarar la verdad y poner las cosas en su debido ser.

Otra advertencia es, que cuando dicen los filibusteros en sus relaciones «tomamos tantos y cuantos navíos», se entiende que son buques mercantes ó desarmados, ó con poquísima prevención para su defensa, pues siempre que se toparon con algún buque de guerra ó mercante armado, suelen decir expresamente el número de cañones que lle-

vaba, y el de tripulantes, llamándolos españoles, no por nacidos en España, sino por súbditos del rey de España. Estas importantísimas aclaraciones hechas, vamos á nuestro propósito, empezando por los corsarios franceses.

De qué manera fueron favorecidos por los habitantes de los puertos de nuestras Antillas, ya quedó dicho, superabundante y tristemente probado. No es muy arriesgado robar una casa cuando dentro de ella hay quien avise, favorezca y oculte á los ladrones. Cómo les fuera á los corsarios franceses cuando se hallaban con buques de guerra españoles ó mercantes armados, es lo que no se lee en los libros que cantan sus proezas; nos contentaremos con rezarlas, sin que abriguemos la necia pretensión de haber salido siempre vencedores aun con fuerzas iguales ó superiores.

Traemos testimonios sólo para probar que cuando eran esperados ó peleaban con buques armados y regularmente tripulados, no hallaban los corsarios de Francia victorias tan fáciles y amenas como hoy generalmente se cree en todas partes.

«En las naos pasadas ficimos relación á V. M. cómo á principios de este mes de Junio (1538) había venido sobre la isla de

San Juan (Puerto Rico) un galeón grande de Francia, y que sobre Puerto Rico había tomado una carabela e robado en ella más de 4.000 pesos, e de cómo venía por la costa de aquella isla hacia San Germán haciendo todo el daño que podía, y del socorro de artillería y pólvora que los de aquella isla nos enviaron á pedir; y sucedió que el dicho galeón vino á San Germán, y como los del pueblo estaban avisados, juntáronse veinticinco de caballo. Salieron del galeón obra de ochenta hombres bien armados, y les acometieron, pero les mataron quince de ellos y los demás se volvieron huyendo á se embarcar, e allí se ahogaron otros cuatro ó cinco, de manera que viendo el daño que se les había fecho se fueron de la isla. A los de San Germán les escribió esta Real Audiencia agradeciéndoles lo bien que habían fecho en defender su pueblo y lo demás *.»

Ahora veamos cómo les fué por mar, según la relación siguiente:

A los 8 de Abril de 1543, el Presidente y Oidores de la Española daban cuenta á S. M. de que, teniendo noticias de corsarios franceses, habían hecho armada entre ellos de dos naos gruesas y una carabela latina y un bergantín de remos, los cuales, aunque mercantes, recibieron artillería y las municiones

correspondientes para 250 hombres que se les embarcaron.

Fué por cabeza de esta expedición Ginés de Carrión, dueño de la nao mayor, porque así lo pidieron y nombraron los maestres y pilotos que fueron.

A los pocos días dieron vista á los corsarios, que estaban surtos con una nao de dos gavias, otra pequeña de una y el patax. Se avistaron dos horas antes de ponerse el sol, y los franceses, creyendo que eran naves que venían de España cargadas de mercaderías, echaron á pique el patax, y con los dos buques restantes y en ellos setenta y cinco hombres, salieron en demanda de los españoles, separándose las dos naos francesas para tomarlos en medio y que ninguno pudiera huírseles.

Los franceses pasaron toda la noche acercándose confiadamente á los buques españoles, que formaban á distancia dos grupos: uno la capitana con el bergantín de remos, y el otro los dos restantes.

La capitana francesa vino derechamente sobre la nuestra, la cual fué también á su encuentro, y en media hora la rindió, llevándosela presa á Santo Domingo con su capitana y cuarenta hombres. La otra nao francesa dió á huir.

Alabó la Audiencia el buen suceso y reprendió el que no se hubiera dado caza á la otra, y así ordenó que al punto dejaran el puerto y la persiguieran.

El capitán francés y los cuarenta prisioneros fueron remitidos á España á la casa de la Contratación para que allá dispusieran de ellos. No eran piratas, sino corsarios, pues la guerra estaba encendida entre España y Francia.

Otras veces sucedía, sobre todo á los principios, que ni en Santo Domingo ni en Puerto Rico, ni en parte alguna de las Antillas ni fuera de ellas, se encontraba grano de pólvora, ni artillería, ni mosquetes.

Las relaciones del tiempo están llenas de súplicas á Carlos V para que se sirviera proveer de estos pertrechos, necesarios á los puertos principales de sus posesiones de Ultramar, pues sin ellos era imposible tenerlos á cubierto de los insultos de los corsarios. Vaya de prueba el siguiente documento:

«Año de 1538 se presentó el primer día de Febrero en Puerto Hermoso, que es quince leguas de Santo Domingo, un buque francés acompañado de un patax; inmediatamente enviaron propio los vecinos para ponerlo en conocimiento de la Audiencia. Oigamos á

ésta en su comunicación de 10 de Abril de dicho año: «El que trajo la nueva nos cer»tificó que la nao era muy grande, de tres »gavias, y el patax que era navío de una ga»via, y el bajel que era como fusta, y que »venían más de quinientos hombres.»

»La Audiencia despachó cincuenta hombres de á caballo y otros tantos peones armados, para que, juntos con los vecinos del pueblo, procuraran impedir un desembarco. Acerca de las fuerzas de mar de que podía disponer, dice lo siguiente: «Como de esos »reinos no han venido naos más ha de cinco »meses, solamente tabanes en este puerto »un galeon grande, obra de 100 toneladas, e »dos carabelas de cada cincuenta toneladas, »y segun lo que el mensajero nos dijo de la »nao é patax, juntado con la poca gente que »en el puerto había, y menos artillería y *nin»guna pólvora*, no hallamos medio para po»der armar» *.

Y porque gratuitamente se presentan estos corsarios inmunes de toda mancha y hasta como prototipos de honradez é hidalguía, allá va un trozo de la carta que en 30 de Mayo de 1539 escribió al César Carlos su Real Audiencia de Santo Domingo:

«Habrá cuatro meses que viniendo una carabela de la isla de San Juan á esta isla (de

Santo Domingo), tocó en la isla de la Mona, que está cincuenta leguas de este puerto, para oir Misa y tomar ceniza el miércoles primero de Cuaresma, y saltaron en tierra obra de diez ó doce españoles que en ella venían, y quedóse en la carabela un piloto portugués y diez ó doce negros, y un Longobal flamenco que diz fué Gentil-Hombre de V. M. e vino á estas partes con su mujer más há de año y medio, y otros dos franceses y flamencos, y como estos vieron la gente en tierra echaron á la mar los negros, y cortan el cable y hácense á la vela, y álzanse con la carabela, llevando en ella más de cuatro mil pesos de oro de los que estaban en tierra y dos mujeres casadas que habían quedado en el navío, y se fueron no sabemos á dónde. Fuimos avisados de este caso y proveímos un bergantín armado que salió la misma noche en seguimiento de ellos, y por tierra hicimos mensajeros á los puertos de esta isla, etc.» *. Los franceses y flamencos de que aquí se trata debían de ser corsarios tomados en algún buque.

Yo no diré que esto fuera común y corriente entre los corsarios franceses, ni que de un particular se vaya á hacer un universal; me basta apuntar el hecho para que se tenga á mano y pueda servir en ocasión de-

terminada, que aquí ó fuera de aquí no faltará.

Poco ó nada cursados supongo á la generalidad de mis lectores en la resistencia que los habitantes de las costas americanas opusieron á los bucaneros ó filibusteros de cuantas naciones fueron á saquearles; diré de ello un poco, y eso tomado en su mayor parte de la *Historia de la isla de Cuba*, que tiene por autor al Sr. D. Jacobo de la Pezuela.

Y cabe aquí la observación que en otras ocasiones he hecho acerca de determinadas materias, y es que yo no tomo sobre mí el hacer la historia de ellas, sino el darlas á conocer tanto cuanto baste para el fin que me propongo y que de su intrínseco pide el asunto de que trato.

Molestado Felipe IV en 1630 de la libertad que ya se iban tomando aquellos extranjeros domiciliados en las islas próximas á las costas pobladas de súbditos suyos, se determinó desalojarlos de ellas, y al efecto se dió orden á D. Fadrique de Toledo, marqués de Villanueva de Valdueza, para que lo ejecutara.

En número de veinte galeras y muchas urcas y pataches, salió la expedición con 9.000 hombres de desembarco; tanto apresto indica suficientemente que el poder de los bucaneros era de consideración en la fecha que

dejamos apuntada, aunque luego creció más.

Cuando ya estaba próximo á las guaridas filibusteras, se adelantó Melchor de Vallecilla con un galeón, una urca y dos pataches de construcción extranjera, arbolado el pabellón de Holanda, y reconoció á su sabor la isla de Nieves...

Halló surtos en ella cuatro grandes navíos y cinco de menor porte; izó el pabellón de España en los mástiles de su flotilla, y, enderezado el rumbo al mayor de los buques corsarios, lo tomó al abordaje y sucesivamente á otros seis.

Escapáronse dos de poco calado y fueron á la isla de San Cristóbal á comunicar la noticia de la llegada de los buques españoles. D. Antonio Oquendo, que iba por segundo jefe de la armada, se apoderó por asalto del fortín que defendía el surgidero de la isla, del armamento y almacenes, sin que los 700 bucaneros defensores de dicho fortín hicieran resistencia alguna, ó muy escasa.

D. Fadrique, que no había tomado parte, sino con los ojos, en lo que había sucedido en la isla de Nieves, cayó con el resto de su armada sobre la de San Cristóbal, defendida por dos buenas fortalezas, la de Charles al cargo de los ingleses, y la de Richelieu al de los franceses. Ambas quedaron en su po-

der y en ellas prisioneros 2.300 filibusteros entre franceses, ingleses y flamencos, 173 piezas de artillería, siete navíos y un buen acopio de armas, pólvora y tabaco.

Lo perdido por los bucaneros se calculó en veinte millones [no se dice de qué moneda] en propiedades, y como una renta anual de dos, que les rendía aquel capital. Con esto quedó sosegado por algunos años el mar de las Antillas.

Queda por relatar lo más inesperado de esta expedición, y es que los fanáticos y sanguinarios españoles repartieron los prisioneros en los buques tomados, y, sin la más mínima molestia, enviaron á Francia, Holanda é Inglaterra los 2.300 honradísimos y civilizados colonos del Nuevo Mundo, con el sentimiento propio de los *engagés* é *indented-servants*, que por arte casi mágico se vieron libres y en su tierra.

Siguió á éste otro escarmiento no menor, si escarmiento puede llamarse lo relatado. D. Carlos de Ibarra, que venía por general de los galeones, tocó en la Tortuga, otra madriguera de piratas, echó alguna gente en tierra, arrasó todos los caseríos y plantaciones, y pasó á cuchillo á cuantos opusieron resistencia. Cuando sucedió esto se hallaba fuera de la isla la mayor parte de los filibus-

teros, año de 1636 sobre poco más ó menos.

De mayor gloria y entidad fué la gran batida que en 1654 ordenó el oidor de la Real Audiencia de Santo Domingo, D. Juan Francisco Montemayor de Cuenca, al que una epidemia hizo Gobernador y Capitán general de la Española. Indignado con los insultos y robos incesantes de los bucaneros de la Tortuga, organizó contra ellos una corta expedición de 200 veteranos y 500 voluntarios. Tan recia y acertada fué la acometida que emprendió contra ellos el capitán D. Gabriel de Rojas Figueroa, caudillo de aquella corta fuerza, como lo va á decir el resultado.

No era ya la Tortuga un simple refugio de piratas. Levasseur, filibustero célebre é inteligente en obras, había alzado, por defender el acceso á la única caleta de la isla, una ciudadela de cuatro bastiones y artillada con 50 piezas del mayor calibre de aquel tiempo.

Gobernaba la isla en nombre del rey de Francia Mr. Timoleón de Fontenay, caballero del hábito de San Juan, y tenía á sus órdenes en ella 300 foragidos muy resueltos y casi otros tantos bucaneros prófugos de otras islas. Dos baterías avanzadas defendían la ciudadela dicha.

Rojas desembarcó su hueste el 8 de Enero bajo el fuego de las baterías contestado

por los cañones de los cinco buques españoles en que fueron los expedicionarios. Logró Rojas apoderarse en breve de las baterías, que se defendieron flojamente, y como consecuencia de esta ocupación evacuaron los bucaneros franceses la reciente población de Cayoune, que al punto ocupó Juan de Morla Geraldino con 200 hombres.

Fatigas inauditas consiguieron colocar unas piezas en la cima de una eminencia que dominaba el castillo; se hizo de noche y en silencio, de modo que al alborear la mañana se encontraron los franceses cañoneados y rendidos, dos dias después de llegar los españoles, aunque bajo la honrosa capitulación que en manera alguna merecían.

Rojas les otorgó que Fontenay, su segundo Thibault, alevoso asesino de Levasseur, y 300 bucaneros saliesen del castillo á tambor batiente y banderas desplegadas. Para ellos, sus familias y para cuantos extranjeros había en la isla, dió Rojas dos grandes buques para que los transportasen á Francia.

Quedaron en poder de los españoles setenta y siete cañones, ocho buques, almacenes bien provistos, etc.

Thibault se hizo cargo de uno de los buques; pero no ha habido más nuevas de él,

sino que dejó abandonadas en los áridos bancos del Caimán á unas cien mujeres y criaturas. Fontenay, con otro buque, tomó por aquellos parajes algunos bucaneros más é intentó la reconquista de la isla; fué rechazado de ella, y su nombre quedó infamado porque quebrantó el juramento que había hecho de trasladarse á Francia.

Pero no es extraño que así abusara este mal francés de la generosidad de los españoles hallándose entre bucaneros con su hábito de San Juan de Jerusalén, cuando no faltaban franceses, escoria por supuesto de su nación, que en las mismas costas de Francia robaban á buques de naciones amigas y no españoles. Ya conozco que es difícil contenerse en el oficio cuando sin testigos puede ejercitarse.

«Sucedió, pues, nos dice Œxmeling, que estando todavía la expedición en que él vino á América por *engagé,* muy cerca de las costas de Francia, hallaron una nave de Ostende, la cual se quejó al almirante francés diciendo que «un corsario francés la había ro»bado por la mañana.» La almiranta destacó fuerzas en busca del corsario para castigarlo; mas no fué hallado, que de serlo, no hubiera, repito, quedado impune su delito.

Otra fecha funesta registran los anales

filibusteros, y repare el lector que sólo pongo lo de más bulto, tratando de las acometidas que dieron los españoles á sus más torreadas guaridas y emporios de sus más preciados latrocinios.

Según son vanas y desvariadas la multitud de hazañas llevadas á cabo por los filibusteros, no sería menester contradecirles; pero se han extendido tanto sus imaginadas heroicidades, sin que falten algunas verdaderamente tales, y yacen tan secretas é ignoradas las hechas en persecución de estos piratas, que no puedo hallar equitativo el dejar de insertar una que otra de éstas en estas páginas para ayudar así al conocimiento exacto de las cosas y para contribuir, cuanto en mi mano esté, al completo esclarecimiento de la verdad histórica.

Si en las defensas de sus, digámoslo así, plazas fuertes no hemos visto entre los filibusteros saguntinos ni numantinos, hemos echado de menos gerundenses y zaragozanos. Mudo de elemento, y con él de escena.

Andrés Manso de Contreras, saliendo de la Habana en una de sus frecuentes correrías á proteger la entrada de una nave, se vió acometido por una urca y un patache filibustero; tenía Contreras menos gente y piezas que el enemigo; sin embargo, tomó el pata-

che abordándolo, y obligó á la urca á que se alejase á todo trapo; pero un hecho suelto significa poco.

Levantó el espíritu de corso en la Isla de Cuba D. Francisco Dávila Orejón, y á su impulso se debió que los vecinos de la Habana, Trinidad y Santiago de Cuba, y aun los capitanes mercantes, se movieran á corsear entre los filibusteros todos, pero en particular con los que salían de Jamaica, ya isla inglesa.

Pidió Dávila permiso al Consejo de Indias para poder dar patentes de corso, y, obtenido, le parecieron útiles para el caso hasta los más insignificantes buquecillos del comercio; y para alentar á todos los vecinos de Cuba al corso contra los ingleses, ofreció por premio las dos terceras partes de las presas.

En los dos últimos años del gobierno de Dávila Orejón corsearon contra los inglèses sólo catorce ó quince buques, mandados unas veces por Felipe Geraldino, otras por Tomé Rodríguez y los hermanos Vázquez, otras por el valeroso Marcos de Alcalá, sargento mayor de la plaza de la Habana; unos y otros se apoderaron de los siguientes buques ingleses, todos de Jamaica, y algunos de más de doscientas toneladas: *Peter*, *Increase*, *Susanne*, *Anne*, *Mary and Rose*, *Beginning*,

Lennox, Virgine, *Greysound*, *Freeship*, *Seaflower*, *Sewill*, *William*, *Catron*, *Flyship*, *Rebecca*, *Oppenwell*, *Corinne and Mary*, *Walker*, *Fox*, *Normand*, *Dillon*, *Clarke*, *Browner*, *Parke*, *Coffius*, y algunos más de que no hace mención la lista oficial de que éstos están tomados.

Por el tratado de Aix-la-Chapelle se celebraron paces con la Gran Bretaña, sin que por eso suspendieran los filibusteros sus agresiones contra nuestros pueblos de América; decían, por el contrario, y no sin gracia, que ningún plenipotenciario los había representado en las conferencias del tratado.

Pero D. Francisco de Ledesma, que había sucedido á Dávila Orejón en el gobierno de la isla, no entendía de burlas, y así, excitada de nuevo la afición al corso contra los filibusteros, dió patentes para algunos capitanes mercantes de la carrera de Honduras y Campeche, los cuales, con Geraldino y Marcos de Alcalá, hicieron á los filibusteros ingleses muy buenas presas en las aguas occidentales de la isla.

Los corsarios de Santiago de Cuba se cebaron bien en los de Jamaica; les apresaron nueve buques cuyos cargamentos realizaron por 126.000 pesos fuertes.

Quejábase de estas desgracias el Gober-

nador de la Jamaica al Gobierno español; pero Doña Mariana de Austria, señora muy varonil y enérgica, y muy mal juzgada por nuestros historiadores, y, según entiendo, con plena libertad de imprenta calumniada, escribía á los Gobernadores de nuestros puertos que no usaran de componendas de ningún género con los piratas.

El saludable rigor que Dávila Orejón usó con ellos, los había hecho más humanos; ya no asesinaban á los rendidos é indefensos, pero seguían cayendo sobre nuestros buques de comercio y pueblos desarmados. El último día de Agosto de 1680 tomó el mando de la isla el Maestre de campo D. José Fernández de Córdova y Ponce de León, el cual prosiguió la batida contra los filibusteros con no menor ahinco que sus dos antecesores, Ledesma y Dávila Orejón.

La más señalada de las expediciones que armó fué la de Mayo de 1683, compuesta de 200 hombres, una piragua y la galeota guarda-costas llamada *Nuestra Señora del Rosario*. Con tan pocas fuerzas marchó á la isla de Siguatey, una de las Lucayas, donde los bucaneros franceses ya estaban poblando para formarse otra guarida mejor que la de la isla de la Tortuga. Arrasaron los españoles la naciente población, y sin grande esfuer-

zó tomaron algunos prisioneros y cosas de poco valor.

Pero lo que dejó totalmente admirados á todos los filibusteros de todas las naciones fué que, en Julio de 1684, huyera tan de prisa como lo hizo el holandés Lorenzo de Graff, celebérrimo entre aquellas celebridades. Estaba el holandés en la isla de Pinos (al Sur de la de Cuba) con una fragata; supiéronlo nuestros corsarios, y tomando una piragua y metiendo en ella gente muy escogida, dan sobre el temido holandés que, atónito del atrevimiento, sólo piensa en cortar los cables de sus anclas y en huir, dejando en tierra la gente que le cortaba leña, y que quedó toda ella prisionera de guerra. Este Graff era el mismo que un año antes, el de 1683, en unión de Jouqué, Godefroy y Grammont, con 1.200 filibusteros y seis buques, se apoderó de Veracruz, saqueándola á su sabor, como Grammont á Campeche en Julio de 1685.

Las autoridades de la Habana, temerosas de que esta ciudad experimentara un pesado golpe de mano de estos hombres que estaban en todo el apogeo de su pirática fuerza y gloria, pidieron al Consejo de Indias que les mandara de España 200 soldados para reponer las muchas bajas de la guarnición.

En el ínterin que venían sufrieron los piratas de la Española un terrible golpe, que si bien frustrado casi totalmente y con pérdida de las tres cuartas partes de los que lo dieron, causó el hecho en el filibusterismo penosísimo y deplorable efecto.

Blas Miguel Corso había perdido un hermano persiguiendo á los bucaneros; atribuyó su desgracia al temido Graff, y desde entonces abrigó en su pecho el deseo de una terrible represalia. Con una piragua, un buquecillo del tráfico costero y ochenta y cinco hombres aguerridos y bien armados, se propuso dar á Graff el golpe de gracia sorprendiéndole en el puerto de Petit-Soan, en la Española, su ordinaria residencia.

Y como lo pensó lo ejecutó; desembarcó sesenta de sus escogidos una noche, y al alborear la mañana siguiente pasó á cuchillo todos cuantos filibusteros cayeron en sus manos. Entretenido en el transporte del botín y en reunir más prisioneros de los que tenía, en vez de hacerse á la mar recién dado el golpe, se entretuvo en lo dicho, con lo cual todos los bucaneros de los contornos acudieron en número de 500 y cortaron la retirada á los de Corso que saqueaban los caseríos.

Instintivamente se encerraron en un re-

ducto, donde se defendieron valientemente hasta quedar sin un cartucho. Sin víveres y acosados por fuerzas casi décuples, fueron todos ahorcados, sin que uno sólo pidiera por su vida. Corso se hizo al mar con sus veinticuatro compañeros, viéndose imposibilitado de dar socorro á los que se encerraron en el fuerte. Al piloto y al segundo de la piragua los acabaron en el horrible suplicio de la rueda.

Si de propósito se pusiera uno á revolver en la mente buscando qué cosa cierta y bien averiguada fuera capaz de mortificar más el heroico valor y la audacia suma de la gente de mar, cuya vida, instituto y hechos estamos estudiando, no creo se hallará más propia para el caso que el recitar siquiera cuatro ó seis informaciones de diversas autoridades, en las que se pide, ruega y suplica á S. M. que no se quite de Cartagena [de Indias] lo que era defensa, seguridad y amparo de muchas leguas de costa.

Datos bien concretos obran en mi poder acerca de la seguridad obtenida en el mar del Norte por las fuerzas sutiles que á él se destinaron, verbigracia: en el memorial dirigido al Presidente del Consejo de Indias en 1585 por el licenciado Salazar, en el que

se lee: «Las galeras que guardan la costa de Tierrafirme han sido de tan grande importancia que, después que vinieron, no ha parecido corsario en el Cabo de la Vela, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y Veragua, los cuales antes nunca faltaron en aquella costa.»

Algún rumor de la supresión de las galeras debió de llegar á oídos del general don Luis Fajardo, cuando en 4 de Mayo de 1600 comunicó de oficio lo siguiente al Consejo de Indias:

«Si se quitasen de Cartagena las galeras, sería la total destrucción de los vecinos, porque toda la riqueza y comercio que le entra viene por mar, así de España como de todas las demás partes é islas de las Indias, de manera que por maravilla se ve día en que no entren fragatas y otros barcos cargados de bastimentos y otras mercaderías de tanta importancia, que hay fragata que trae 200 y 300 mil ducados, sin tener otra defensa más que de tres ó cuatro hombres y otros tantos muchachos para marear las velas; todo lo cual vendría á perderse, pues si no hubiese galeras en el puerto, los corsarios no tendrían dificultad de surgir en cualquiera de las dos bocas que tiene el puerto, sin que de la ciudad se le pueda de-

fender...; todo lo cual se prueba bien con que antes que se pusieran galeras en aquel puerto se entraban cada día los enemigos, y después que las hay, no se sabe que haya entrado ninguno.»

Y D. Francisco Coloma dice también en el mismo año «lo útil que han sido las galeras, aunque viejas y desarmadas».

No me queda escrúpulo alguno en creer que hay su exageración correspondiente en esto, pues ya dije que había negocios nada limpios al *socaire* de las galeras.

Pero lo que no puede ponerse en tela de juicio es que con tan débil guardia disminuyó considerablemente el contrabando, y que con él disminuyeron también las sorpresas de los corsarios.

Place traer nuevos testimonios, pues en las galeras de Cartagena hallaba tanta gente su alivio y conhorte contra los filibusteros.

El Gobernador D. Diego de Acuña á su Majestad en 1617.—Extracto de la carta.—«Señor: Cuando supliqué á V. M. se sirviese mandar quitar las galeras de la guardia de esta costa, lo hice por sólo informes que de las cosas de acá tenía; después que vine aquí he visto la verdad. En treinta y cinco años que hubo galeras en esta costa, nunca se vió que llegase á ellas ningún corsario;

y uno que vino al río de la Hacha, en tiempo del Gobernador D. Jerónimo de Zuazo, le tomó la galera con todas las presas que tenía, que eran cuatro fragatas, etc.»

La ciudad de Cartagena representó también al Consejo sobre lo mismo, diciendo en su comunicación que el quitar las galeras «fué la mayor destrucción y ruina que le pudo venir..., pues la defensa que es necesaria y precisa para Cartagena y su costa son las galeras que ha habido en ella.» Y á 24 de Julio de 1619, pidió la ciudad de Cartagena «se restituyan las galeras para que limpien las costas de corsarios, porque de galeoncetes ni otros bajeles tienen recelo alguno los corsarios respecto de que todos navegan con un tiempo, y las galeras, con las calmas, son señoras de la mar; y con sólo la voz de que las hay no se atreven á venir los corsarios donde las dichas galeras residen, como la experiencia lo ha mostrado.»

Representó por este tiempo la Audiencia de Panamá los grandes daños que se habían seguido por haber quitado las galeras de Cartagena, «porque es cierto que el tiempo que estuvieron estaba la costa segura y limpia, y no se padecían estos trabajos.»

Y como la Audiencia, representó el Go-

bierno en 18 de Agosto de 1619, lamentándose de los trabajos presentes que causaban los corsarios, trabajos que procuraba evitar, pues «todos ellos se padecen en este reino por no haber galeras en él que limpien las costas, pues mientras las hubo, nunca estos corsarios tuvieron semejante avilantez y atrevimiento.» Ni quiso ser menos el Sargento Mayor cuando manifestaba al Consejo de Indias la necesidad que había de reparar los castillos de Portobelo y de volver á poner las galeras «que mientras las hubo, no tuvo el comercio inconveniente ni lo tendrá en pasar las cargas por el río Chagre; con sola la opinión de que había galeras, no paraba corsario en esta costa.»

Paréceme algo más que medianamente temerario recusar semejantes y unánimes testimonios; todos evidentemente concuerdan en que los daños causados anteriormente por los corsarios cesaron desde el momento en que se estacionaron en Cartagena dos galeras con obligación de recorrer las costas del Nuevo Reino.

Poca fuerza era, á la verdad, para contener en tan larga extensión de costa á marinos tan audaces como los corsarios; ¡pero si el lector supiera lo que eran las susodichas galeras!... Sí lo sabe, porque ya lo ha

leído, pero ahora quedará la idea más fija repitiendo el párrafo. Dirálo D. Francisco de Venegas, nombrado, como ya dijimos, Cabo de las galeras de Tierrafirme, que son las nuestras. «Hallé en Cartagena dos galeras: *Santa Margarita*, capitana, y *Santa Catalina*, patrona, tan desmanteladas y faltas de todo, particularmente de gente de remo, y la patrona, tan quebrantada y vieja, que no puede salir á la mar ni navegar hasta la boca del puerto. La capitana está de servicio, aunque no para muchos años, por haber seis que se hizo, sin contar lo que estuvo en el astillero.» Así escribió Venegas al Consejo en 13 de Junio de 1609. Huelga todo comentario.

Y lo mejor es que Pero Gómez Herrero, en 20 de Mayo de 1610, confesando que los corsarios «ya, gloria á Dios, han desaparecido por haber más reparos, fortalezas, artillería y gente en las poblaciones de la costa y guarniciones que las aseguran», lo atribuye no á las galeras, «que lo han sido sólo en el nombre y gasto», sino á las fortificaciones de tierra, una de las cuales, San Matías, él mandaba en Cartagena.

Algunas particularidades casi inconcebibles, pero verdaderas, dieron pie á que los filibusteros engrandecieran sus hechos sin

pararse á considerar que si entonces asombraron al mundo, que no podía saber de ellos sino lo que ellos querían comunicar, no dejaría de llegar ocasión, andando el tiempo, de pasarlos por el tamiz espeso de la crítica y merced á él separar lo delicado y fino de lo grosero y ordinario.

Metido en los peligros de cruzar una flota española con toda tranquilidad y desvergüenza, se vió á un solo corsario francés en 1574, y aun aguantar intrépido el nutrido fuego que de todas partes se le hizo.

Cuánto hiciera esto lozanear la juvenil Talía de los franceses, adivínelo quien pueda; yo voy en tanto á copiar del Memorial de Juan Vázquez este reñido combate.

«Señor: en las dos naos de armada capitana y almiranta que van á Indias en guarda y defensa de las flotas, se entrega á cada soldado un arcabuz, y más de una vez ha sucedido no poder servir la mitad dellos por estar rompidos y sin llave algunos. Asimismo hay necesidad que V. S. provea y mande que los artilleros que se recibieren para las dos naos de armada, y que los que pasaren por artilleros en las naos de merchante, sean artilleros desaminados, y los vean apuntar y tirar artillería en el puerto de Sanlúcar, porque ha acaecido ó acaece pasar en

estas plazas personas que jamás usaron el tirar el arcabuz ni piezas de artillería, y yo he visto por esta causa pasar armado enemigo por medio de la flota, y muy cerca de todas las naos, y tirarle piezas y no darle ninguna ni aun pasarle cerca.»

Las naos mercantes que iban en flota llevaban una poca de artillería y alguna tropa armada; pero sucedía, como lo evidencia el Memorial, que los que querían pasar á América, no sólo no pagando, sino hasta cobrando por ir, se presentaban como artilleros y soldados, y ya unos engañando y cobrando, ya otros, y los más, dando á los maestres el estipendio que como tales militares cobraban, hacían gratis el viaje, aun exponiendo el buque á ser apresado por cualquier barquichuelo corsario que llevara unos cuantos soldados bien armados, como tantas veces sucedió, si se separaba de la flota.

En otro Memorial escrito por el caballero Maimó hay también qué reir y qué llorar acerca de esta materia. Oigamos ante todo el trozo de él que nos atañe.

«Vuestro General y el maestre de vuestra capitana, y vuestro Almirante y maestre della cargan sus navíos con tanta ropa y vino, que van bien en peligro, habiendo determinaciones de contrarios, los cuales

lo saben muy bien, que por la mucha carga no van para pelear. Y si cargadas salen de España para Indias, mucho más lo vienen de Indias (trata de la flota de Nueva España) con cueros, lanas y cochinilla.

»La flota que llegó á Sevilla por Agosto próximo pasado, yendo en demanda de la isla de Cuba, favoreció á un navío español pequeño que se arrimó á la popa de la almiranta huyendo de un corsario francés, el cual se desvergonzó hasta hacer su viaje también junto á la popa de la almiranta; y por la parte que ésta viraba, viraba el francés, siempre á quitarle el navío pequeño.

»La almiranta, por venir bien cargada, traía los tiros debajo de cubierta; empezaron los soldados á se desasosegar y tener miedo, porque la flota venía lejos, y vuestro Almirante comenzó á repartir arcabuces y poner la gente en orden de guerra; y llegados al efecto, los más de los soldados decían que no sabían tirar arcabuz; y luego llegó la noche y sacaron los tiros y pusieron dos en la popa de la almiranta, y cuando otra vez quiso el dicho francés embestir para quitar el navío pequeño que iba junto á la almiranta, soltaron los dos tiros, y el francés se fué como vió tan buena defensa.»

¡Qué diálogos y carcajadas no se oirían

después en las tabernas de la Tortuga y San Cristóbal, cuando entre jarros de vino y espesa nube de tabaco se comentara este suceso. Y en verdad que él se presta bien á servir por algún tiempo de chacota; pero autoriza un caso aislado, y cuyas circunstancias generalmente se desconocen para revolver cielos y elementos y llenar tantas páginas como novelistas é historiadores han llenado, contando las heroicidades de los bucaneros en sus reñidos combates con los buques españoles.

De cómo un filibustero persiguió por todo un día y una noche á dos navíos españoles, sin que éstos se atrevieran á hacerle frente; de cómo un intrépido corsario pasó por en medio de una escuadra española, desafiando el nutrido fuego de cañón que todos sus buques vomitaban, serán los encabezamientos de los dos sucesos recién narrados en más de cuatro verdaderas historias acerca de esta materia.

Quiero yo ahora dar á conocer á mis lectores un curioso episodio marítimo que dudé largo rato si debía ó no darle aquí cabida, por las razones que al discreto lector se le ocurrirán después que lo haya leído.

El 21 de Julio de 1640, salieron de Cádiz los galeones que escoltaban la flota de Tie-

rrafirme. A poco de salidos se toparon con la escuadra francesa, y al día siguiente 22 echó el francés un brulote á nuestra capitana de flota con tan buen acierto... que le pegó por la popa el fuego. «Causó esto gran turbación en los mercaderes y pasajeros que iban en la dicha capitana (que eran hombres de cuenta muchos, y muchos de gran caudal) con lo cual cada uno procuró salvar la persona arrojándose en los botes y chalupas.

»Contaba un hermano mío que iba embarcado en esta capitana, que de cuatrocientos y tantos hombres que iban en ella, solamente entraron en Cádiz treinta y tantos. Los que quedaron en la capitana desatracaron de ella el brulote, y apagaron el fuego que les había comunicado.

»Viéndose el General de la flota sin gente en su capitana, procuró arribar á Cádiz, en donde hacían rumbo los galeones.

»La capitana francesa venía en seguimiento de la de nuestra flota, y dándole cada vez más alcance; un hombre vecino de Cádiz, llamado Fulano de Lechuga, que tenía una tienda de carbón y aceite en dicha ciudad, y llevaba en nuestra capitana de flota plaza de cocinero, y bebía vino con exceso, cargó demasiadamente la mano vi-

sitando muchas veces la tina que se pone en el combés, y descalzo, en camisa y calzones blancos como estaba, se puso en la proa con una espada y un troquel desafiando á la capitana francesa, que por venir cerca lo podían oir, diciendo: «Ea, borrachos y »herejes franceses; venid, que aquí está el »valor de España aguardándoos»; y se quitó los calzones blancos enseñándoles las asentaderas por escarnio y burla; tiráronle los franceses muchos mosquetazos, y no le dió ninguna bala.

»Viendo el general D. Luis de Córdova el disparate, atrevimiento y borrachera del Lechuga, le dijo gritándole: «Pícaro borracho, »quítate de ahí.» Y volviéndose á mi hermano, que estaba cerca, le dijo: «Tírale á aquel »vinagre, y mátale.» Pero él mientras más le voceaban, más denuestos y malas palabras decía á los franceses, y éstos le tiraban más balazos.

»Lo que resultó fué que la capitana francesa, que venía con tanto brío al alcance de la nuestra, velegeó por otro lado, porque del atrevimiento del borracho de Lechuga debió de imaginar que todavía tendría gente y fuerza esta capitana para pelear y resistirle.»

(Copiado de los apuntes de Navarrete,

que lo trasladó de un códice manuscrito, rotulado *Memorias de Sevilla*, en la casa y librería del señor conde del Aguila.)

¿Qué autor, si en algo se estima, sería capaz de levantar este hecho hasta la categoría de la epopeya, y escribir «De cómo un cocinero español puso en vergonzosa fuga á la capitana de una escuadra francesa»?

No molesto más acerca de las heroicidades filibusteras; no puedo negar arrojo, planes bien combinados y valor no común en algunas de sus excursiones; pero que más del 90 por 100 se ha de rebajar de lo sorprendente que cuentan los anales, es de todo punto cierto.

De los furibundos asaltos que daban á las plazas bien defendidas y artilladas; de cómo forzaban los puertos y sacaban de ellos los navíos cargados de riquezas sinnúmero, etcétera, dará razón el siguiente documento, al que no pondré postdata alguna.

Esta descripción de Francisco Suárez de Anaya, hecha en 1.° de Junio de 1601, es interesantísima. Cuenta en ella muy circunstanciadamente la toma y saco de Portobelo por el corsario inglés Guillermo Parke, el 16 de Febrero de 1601. Es puramente confidencial.

Después de dar cuenta cómo entró Parke

por la noche y de que atacó simultáneamente al pueblo y á dos fragatas mercantes que había fondeadas en él, viene á lo que nos va á dar á conocer el inconcebible descuido con que vivían aquellos españoles en medio de tantos enemigos, los fraudes que se cometían en las obras públicas, el favor que se daba á gente inepta para determinados cargos, y el jamás interrumpido desorden [é irremediable] con que en asuntos de guerra se vivía en aquellos pueblos. El autor presenció la toma y saco que describe; pero lo principal, para nosotros, son los comentarios que siguen y dicen:

«A este presidio (esto es, á esta plaza) dió S. M. dos capitanes y un Sargento Mayor y sus oficiales, y á cada capitán dió 100 hombres; los capitanes son Pedro Meléndez y Lorenzo de Roa. Pero Meléndez estaba en esta ciudad y tenía en ella de toda su gente como treinta y ocho soldados, porque los demás estaban en Panamá, que serían hasta número de cincuenta y cuatro, los cuales estaban por ser el uno paje del Presidente, el otro su sobrino, y otros con licencia por sus fines [ó sea por tenerlos trabajando en provecho de alguna autoridad ó cosa análoga].

»El capitán Lorenzo de Roa, con la ma-

yor parte de su compañía estaba en Panamá, el cual había casi dos años estaba en ella, habiéndole llevado preso desta ciudad el Presidente porque en muchas ocasiones, en especial con D. Francisco Coloma y Sancho Pardo, Generales [de galeones], había dicho y publicado que las fuerzas no valían nada, y que fuera de ser malas, los materiales de la cal eran tan ruines [los que entraron en la construcción del castillo que defendía á Portobelo] que fácilmente se deshacían, lo cual alude á la pública voz y fama que hay que los artilleros no se atreven, ó no los dejan disparar las piezas mayores porque con el tronido no se caiga y se derrumbe lo hecho del edificio donde están.

»Y yo soy testigo de vista que estando dentro del castillo y encima de las dichas piezas me ha dicho un alférez de una de las dos compañías, que había orden que no se disparasen las dichas piezas por ningún caso.

»Del capitán Lorenzo de Roa no había por todos en esta ciudad treinta soldados, y todos estaban en el castillo de guardia que llaman San Felipe de Sotomayor, que es el que dicen está en defensa [¿del pueblo?] que tiene toda la artillería que hay, y por cabo de la dicha gente su alférez, el cual

era un muchacho capón y sobrino del Presidente; y así dado de su mano, no osó replicar el dicho capitán.

»La demás gente tenía el dicho capitán, digo la que faltaba para 100 en Panamá, porque había seis meses que le habían dado por libre y le habían mandado hacer gente en Panamá para rehacer las compañías al cumplimiento de los 200 que S. M. mandó; y aunque yo le he oído decir que pudo hacer toda la gente que faltaba al número de las dos compañías, no le dejaron hacer más que al cumplimiento de la suya, y ésa se la tuvieron en Panamá, y después de hecho el daño mandaron venir de socorro al dicho capitán y su gente.

»Asimismo estaba en esta ciudad el Sargento Mayor que se decía el capitán Gonzalo Franco de Ayala, el cual era un muy buen soldado, pero estaba en una cama muriéndose, que dentro de tres días le enterraron.

»De los capitanes de la tierra y personas que tenían oficios, que era Juan de la Barrera-Chacón, capitán, y Baltasar Maldonado, el escribano, alférez real, nombrados por el Presidente, se fueron huyendo al monte con sus mujeres, salvando lo que pudieron de sus haciendas y, sin hacer muestras de cosa alguna, se estuvieron en él hasta que

el enemigo se fué; al alférez capón, guarda del castillo, que merecía, según todos dicen, que le cortaran la cabeza, se hizo [esto es, lo castigaron] con la blandura de pariente; sólo ahorcaron á un muchacho inocente y desventurado que no tenía favor.

»Vino el Presidente á esta ciudad á cabo de doce ó catorce días que se había ido el enemigo; su venida fué para hacer las informaciones que á él le estaban bien en su descargo, y con esto se volvió luego á Panamá.

»Demás de los 201.000 pesos de plata ensayados [son más de 300 mil corrientes] empleados en el castillo, se ha gastado más de otro tanto en la gente de guerra; dígolo porque ha más de un año que le oí decir al Adelantado Mayor y comisario de estas fábricas, que era Miguel Ruiz, que había gastado ya el rey más de medio millón, y después acá han ido siempre gastando; y agora quieren comenzar otro castillo, etc.»

Ya no nos resta sino dar nuestro juicio acerca de la conducta seguida generalmente por los españoles con el bucanerismo. Seré lacónico en extremo.

Los españoles nunca entraron en componendas con esta gente; persiguiéronla cuanto pudieron, vindicando así sus indiscutibles derechos, y haciéndose acreedores

siquiera á la gratitud de los americanos, cuyas aguas y tierras trataron de limpiar de gente tan nociva.

No bien rendían un buque filibustero hacían comparecer al capitán, se le preguntaba su nombre y con permiso de quién navegaba por aquellos mares. Sacaba el filibustero la patente que le había dado el gobernador de Santo Domingo, de la Martinica, Barbada, Jamaica ó San Cristóbal; leíala despacio el español, y atándosela al aprehendido al cuello, lo ahorcaba *in continenti*.

Guillermo Blackstone, publicista inglés, dice que «el crimen de piratería ó robo y depredación en alta mar, es una ofensa á las más sagradas leyes de la sociedad, y denomina al pirata *hostis humani generis*,» esto es, «enemigo del género humano;» y lord Lowell observa «que para los piratas no hay tiempo de paz, pues en todo tiempo han sido los enemigos de todas las naciones, y se les sujeta, por tanto, á las medidas más severas de la guerra (1).»

Y el anteriormente citado Olivero Œxme-

---

(1) The crime of piracy, or robbery and depredation on the high seas, is an offence against the universal law of society: a pirate being as Blackstone expresses it hostis humanis generis. (4-Bl. 70.) With professed pirates, lord Lowell observes (2-Dods. 244) there

ling, dice que se inició «en el inicuo orden de los piratas ó salteadores de la mar». Este mismo historiador asegura que el rey de España había enviado embajadores á los de Inglaterra y Francia «lamentándose de las molestias que aquellos piratas causaban á los españoles en sus tierras de América, aun en la calma de la paz.» Dice también «que ambos le respondieron que aquellos hombres no les estaban sujetos ni eran vasallos suyos en las funciones de tales piraterías, por lo cual S. M. C. podía proceder contra ellos del modo y en la forma que creyese más á propósito.»

Y como los españoles, pensando como Blackstone y Lowell, creían que no había mejor modo de acabar con ellos que el de perseguirlos sin descanso, ni mejor forma que la ahorcada, así lo hacían é informaban. Es verdad que mientras el rey de Francia se sinceraba de los atropellos cometidos por franceses en nuestros dominios, y aseguraba «que no tenía fortaleza alguna en la Española (Santo Domingo) de que sacase tributo alguno», nombraba gobernadores de la isla de la

---

is not state of peace. They are the enemies of every country, and at all times, and therefore are universe" lly to the extreme rights of war.» (Citados por el señor Zaragoza.)

Tortuga, y aun de los bucaneros y filibusteros que ocupaban la parte occidental de Santo Domingo, á Mr. Beltrán Ogerón, encubridor y organizador de expediciones piráticas, y á Mr. de la Place, que proporcionó directamente un navío al feroz Lolonois para que fuese á buscar fortuna, ó sea á saquear á los españoles en mar ó en tierra.

Con sinceridad parecida respondió también el rey de Inglaterra «que jamás había dado patentes á los habitantes de Jamaica para cometer hostilidades contra los súbditos de S. M. C.», y hasta relevó á un gobernador de aquella isla para hacer más evidente la satisfacción; pero en tanto, salían de aquella guarida de mala gente, á la vista misma y con el consentimiento de las autoridades, numerosos buques piratas engalanados con la bandera inglesa que enarbolaban en las fortalezas españolas débiles ó que tenían la mala suerte de no poder resistir el empuje de los salteadores (1).

Con el advenimiento de la Casa de Borbón al trono de España, y como consecuencia de este suceso, se modificaron mucho las

---

(1) Se leerá con provecho el prólogo que el señor D. Justo Zaragoza pone á las *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española*, por D. Antonio de Alsedo.

leyes de Indias: las naciones empeñadas en arruinar á España tomaron distinto camino para hacerlo; y consultando mejor sus intereses, hallaron que les tenía más cuenta sorberse amigablemente casi toda la substancia de la América española á la sombra de tratados y concesiones tan elásticas como deseaban, que andarse cañoneando continuamente con las fuerzas españolas.

Convertidos los ingleses con este pensamiento á los rectos caminos de la equidad y la justicia, se declararon acérrimos enemigos del filibusterismo.

Industria naval en la Isla de Cuba.

PUDIERA decirse que este párrafo va exclusivamente dedicado á los que no saben de nuestra dominación americana sino poner dolencia en ella.

La ignorancia y el atraso de nuestras posesiones de América, el lamentable abandono de todas las industrias en que estuvo sumida, el egoísmo de la metrópoli cercenándole cuanto le pudiera servir de utilidad y progreso, han quedado reducidos, con cuanto llevamos expuesto en los ocho libros que acerca de las industrias van con éste publi-

cados, á nuevas y vacías declamaciones, hijas de crasa ignorancia en muchos y de refinada malicia en muchos más que, con tesón y empaque, trabajan por hacer desaparecer de la historia del Nuevo Mundo los trescientos treinta y dos años de la dominación española, cual período de abyección y oprobio para las florecientes naciones colombinas.

Quiero, pues, que en la cenagosa aluvión de nuestras mezquindades para con aquellos vasallos de la corona de España, quede flotando, digámoslo así, la poderosa escuadra fabricada en la Isla de Cuba, aunque permitamos perecer en el turbión y avenida de nuestras injusticias, tiranías y opresiones la demás muchedumbre de construcciones navales que, como hemos visto, se llevaron á cabo en otras tantas partes del continente americano.

Las construcciones marítimas en la Habana debieron, quizá, ser las primeras que se hicieron en toda la isla; la excelencia de su puerto, la posición geográfica que ocupa para el comercio con Méjico por Veracruz y el poderse tomar pronto desde él el canal llamado «nuevo de Bahama,» necesario camino entonces para venir á España, todo convidaba á que en dicho puerto se encontrara fácilmente embarcación que pudiera ocupar-

se en cualquiera de estos servicios, ó que pudiera cómodamente reemplazar á cualquiera de las que en ellos se inutilizaran.

Año de 1568 construyó en Bilbao Pero Menéndez seis galeones, que por la forma que les dió estaban llamados á hacer una revolución completa en el arte de fabricar navíos. Como cosa nueva, no salió completa; arredró á muchos la innovación, y así se quedó hasta hace pocos años. Consistió la novedad en darles poca manga y mucha eslora, que es la forma adoptada por los norteamericanos en sus clippers.

Pues el mismo constructor, no sé cuánto tiempo después, pero nunca mucho, viendo que una de las armadas que salían de Sevilla para América andaba algo escasa de galeones, dijo con este motivo al Consejo de Indias «que si era necesario añadir á la armada dos galeones, que tan bien se podían hacer en la Habana como en Vizcaya, y que serían mejores navíos de la vela..., que él *ha hecho en la Habana navíos*, y lo sabe, y esto dice que conviene, en Dios y en su ánima.»

Con motivo del nombramiento que Pero Menéndez de Avilés, comendador de Santa Cruz de la Zarza, dió de capitán de la fragata *Magdalena* á N., sabemos que el dicho

comendador hizo construir en el puerto de Bayamo de la isla de Cuba cuatro fragatas por orden de S. M.

En 1573 ya estaban concluídas, pues se dice en el nombramiento: «Os nombro por capitán de la fragata nombrada la *Magdalena*, una de las cuatro que están hechas en el Bayamo.»

De 1595 hay también documento que demuestra la fábrica de buques en la Habana en el mismo año; inserto el de Juan de Oribe Apallúa, tomado de la relación que dió á su Majestad del viaje que hizo de la Habana á Sanlúcar. Dice así: «Y porque tan solamente estaba acabada en la Habana la fragata *Texeda* y otra sin acabar los altos y árboles y aparejos, y las demás tan atrás, que pareció no ser posible poderse acabar á tiempo que trayéndolas todas pudiesen venir á estos reinos con la brevedad que V. M. mandaba, determiné acabar de poner á punto las dos que estaban en la mar y otras dos que de las del astillero estaban más adelante, y así con grandísimo cuidado y diligencia se puso la mano en ellas, trabajando de ordinario todos los días, hasta que se echaron á la mar, y en ella se acabaron de aderezar...; á los 10 de Febrero estuvieron de vergas en alto para hacerse á la vela.»

Llegaron estas fragatas con el resto dela escuadra á Sanlúcar el 19 de Marzo de 1595.

No hallo más datos de construcciones ni en la Habana ni en la Isla de Cuba hasta 1600; pero no dudo en asegurar que se hicieron muchas fábricas antes de esta fecha, puesto que los dos célebres hermanos Veas residieron mucho tiempo antes de ella en la Habana, donde hicieron un más que mediano capital.

Veo al uno de ellos, á Juan, proponer hacia 1600 la construcción de cuenta propia y en la Habana, de seis galeones y un carabelón para S. M. Debían tener de eslora cincuenta y nueve codos, diecisiete de manga, ocho y medio de puntal y cuarenta y seis de quilla, de tal modo que no discrepen el uno del otro en ninguna cosa, y los árboles (palos), velas, vergas, jarcias, poleame (motonería) y los demás pertrechos de los unos puedan servir á los otros.

Dice que se atendrá en la construcción á la forma y traza que mandan las ordenanzas, excepto de algunos particulares que innova. Ahora veamos el resto de las condiciones principales.

Los árboles, masteleros y vergas han de ser de pino prusa de Alemania, y la jarcia de Moscovia, de Holanda estufada ó de Nápoles.

Ha de hacer un carabelón que sirva de patache á los galeones, de las mismas trazas y medidas que los de Cartagena.

Se le pagarán 151.000 ducados por las fábricas dichas; 24.000 por cada galeón y 7.000 por el pataje, y los fabricará en el término de dos años y medio, contados desde el día que llegare á la Habana.

Se le darán 70.000 ducados adelantados en Sevilla, 50.000 en llegando á la Habana, 20.000 después de varados tres de ellos en el mar, y los 11.000 restantes para continuar los otros tres.

Se le dará licencia para llevar un navío ó dos desde Vizcaya y otros dos desde Alemania para conducir los pertrechos; de nada de ellos pagará derechos ni alcabalas en parte alguna; pero se perderán cuantas mercaderías llevaren los navíos fuera de las dichas para estas construcciones.

Hásele de dar permisión para que pueda llevar desde España treinta carpinteros y treinta calafates.

Por las dimensiones que habían de tener estas fábricas, se ve que, con arreglo á las ordenanzas de fábricas, serían de á 600 toneladas los galeones.

La noticia dada anteriormente acerca de la construcción de los galeoncetes de Car-

tagena, nos pone al tanto de que si Juan de Veas hizo esta contrata en Madrid, no fué él, sino su hermano Francisco, quien dirigió las construcciones en la Habana. No fueron, en verdad, desmerecidas las alabanzas que se dieron á estos galeones. Con ellas y todo, no se libraron de aquel ciclón reformatorio de 1614. Dos años después de esta fecha, á 4 de Noviembre de 1616, obtuvo asiento Alonso de Ferrera para fabricar en la Habana, á expensas de la renta llamada de *avería*, cuatro bajeles destinados á la defensa de las costas y de la navegación entre Santo Domingo y Veracruz. Corrió luego con esta contrata el antiguo General de galeones Juan Pérez de Oporto, que ocupado en toda clase de tratos, residió muchos años alternativamente en Cádiz y la Habana.

Desde 1620 á 1640 fueron muchos los buques que se fabricaron en el modesto astillero de Ferrera y Oporto, dice el señor don Jacobo de la Pezuela, de quien tomo este dato *. «Ocupaba el astillero, dice el mismo autor, todo el espacio de ribera que se extiende desde el actual muelle de la Machina hasta la alameda de Paula, saliendo de esta fábrica hasta galeones de los mejores para viajes trasatlánticos.»

Y efectivamente: entre los años que el

señor. Pezuela asigna de 1620 á 1640, tenemos el asiento hecho en 1625 con el capitán Francisco Díaz Pimienta, para que construyera en la Habana dos galeones, bajo estos artículos:

«1.°—Por su cuenta y costa, y de las medidas que le diere la Junta de guerra de Indias, el uno para capitana y para almiranta el otro.

»2.°—Se le prestarán 24.000 ducados de á once reales para ayuda de costa de la fábrica.

»3.°—Entregará los galeones dispuestos para navegar á fines de Junio de 1626, para que vengan á España en compañía de la flota de dicho año.

»4.°—Que pueda embarcar en el navío de su propiedad *Nuestra Señora de las Aguas Santas*, que fabricó en la Habana, de porte de 200 toneladas, la jarcia, clavazón, fierro, brea, lona, etc. [Esto se le autoriza para que, so pretexto de llevar tantas cosas, carguen de contrabando todo un buque.]

»5.°—Se le enviarán á la Habana los oficiales y aserradores y otras cosas necesarias, para que luego que lleguen, empiecen á cortar madera y á aserrar tablazón. Y dé fianza de que volverán á España dichos oficiales luego que se acaben las fábricas.

»6.°—Que en la flota de este año de 1625, se le lleven á la Habana los árboles y vergas para dichos galeones.»

En 18 de Noviembre de 1629 se despachó cédula para que los buques fabricados en la Habana fueran admitidos á la navegación de las flotas en el tercio de fabricadores. Dicha cédula es del tenor siguiente:

«Por cuanto por parte de la ciudad de San Cristóbal de la Habana se me ha hecho relación que los navíos que se fabrican en aquel puerto son de los mejores que navegan en la carrera de las Indias... y para que los vecinos de la dicha ciudad se animen á hacer semejantes fábricas, es conveniente y muy necesario que las naos que allí se fabriquen sean admitidas, etc.»

Esta cédula parece suponer que se quitó en fecha posterior á la de 1614 el permiso que en ella se concede. Porque en aquella célebre requisa de naves, de que no hace mucho dimos cuenta, hallamos las construídas en la Habana, mezcladas con todas las otras de la flota requisada.

Pueden servir de ejemplo la *Nuestra Señora de los Remedios*, la *Candelaria*, la *Santa María Magdalena*, la *Nuestra Señora de los Dolores* y otras.

Antes de aprovecharnos de unos precio-

sos datos que el Sr. Pezuela indica en la nota de la página 93 del tomo II de su citada obra, voy yo á dar otros de menor valor y menos sabidos, como son los que se refieren á las construcciones navales de Santiago de Cuba, arsenal que ya nos es conocido desde los tiempos de Velázquez, el armador de aquellas expediciones que dieron por resultado el descubrimiento y conquista del gran Imperio mejicano, gracias al cual empezó América á pesar algo en la apreciación pública de los españoles y del mundo civilizado.

Es lo que sigue un traslado que en el legajo del Archivo de Indias, adonde corresponde, tiene por fecha la de 1641, y dice así en lo que nos interesa:

«El capitán Andrés Garnica ha estado diferentes veces en Santiago de Cuba, y certifica que este puerto es muy suficiente para fabricar en él todo el número de galeones que S. M. fuere servido, por ser sus montes muy abundantes de las mejores maderas de las Indias, que se pueden conducir á él de todo su distrito por mar y tierra con mucha facilidad.

»Dentro del dicho puerto, que tiene dos leguas de mar, hay extremados sitios para asentar los astilleros muy fondables, particularmente en la isleta que está un tiro de

mosquete de la ciudad, donde el año pasado de 1617 se fabricó el galeón la *Cubana*, de más de 600 toneladas, del capitán Manuel Francisco, que tomó el enemigo el año de 627, viniendo por almiranta de Honduras.

»Y asimismo el año de 1618 fabricó el Contador Juan de Eguiluz otro navío de 300 toneladas para conducir el cobre de aquellas minas á la Habana, donde labró dieciséis piezas de bronce para armarlo; y el año de 622 fabricó otro navío el capitán Pedro de Armenteras, de 400 toneladas.

»Demás de éstos, se han fabricado muchas naos y fragatas; es también puerto muy suficiente en los fracasos que sobrevienen á galeones y naos de las flotas que desarbolan y desaparejan viniendo para España. El año de 630 entró el galeón del capitán Martín Lasón desarbolado, de 900 toneladas, y se arboló, carpinteó y prosiguió su viaje; lo mismo sucedió á otros dos galeones de 800 toneladas el año de 634, nombrados la *Candelaria* y la *Serena*.

»Es, además, este tal puerto muy abundante de bastimentos para la provisión de los dichos galeones, y la persona del capitán Diego López de Guitián es muy capaz y suficiente para fabricarlos, como tan entendido y ejercitado en esta materia.»

Ampliando ahora lo que el Sr. Pezuela pone en su citada nota, diré que era, efectivamente, el astillero de la Habana de mucho recurso para las necesidades de aquellos mares. Entre los mil y mil documentos que lo comprueban y hacen buena la expresión, sea uno de ellos la hermosa relación marítima del General Tomás de Larraspuru, una de las mejores que conozco en su clase, y muy digna de ser leída por los que deseen saber las vicisitudes y dificultades con que de ordinario tropezaban los Generales de flotas y armadas desde que llegaban á América hasta que salían del canal nuevo de Bahama.

La parte que de dicha relación arma á nuestro objeto es ésta, aunque tenga que interrumpir con frecuencia todo el texto.

«El duque de Medina Sidonia, á quien V. M. cometió la elección de galeones y de todos los demás despachos de esta armada, no sólo los buscó á propósito para ir en demanda del enemigo, sino que previno que de los diez fuesen los seis tales, que con *el beneficio y aderezo que en las Indias se les había de hacer*, como se hizo, y con la capitana y almiranta que suponía habían de ser los dos galeones de V. M. fabricados en la Habana, etcétera.»

Deducción. Buen estado del arsenal ó astillero que en breve y determinado tiempo carena por lo menos seis galeones de armada. Honra para los constructores de la Habana que en 1620, próximamente, sacan de su astillero los dos mejores buques de la flota. Sigamos.

«Estando en la Habana Larraspuru recibió cartas de S. M. de 21 de Junio (1624) comunicándole la pérdida de la almiranta y galeón *Espíritu Santo*, ordenándole que reparta el tesoro que traiga en su capitana y en la capitana y almiranta de flota y galeón *Santa Ana*, todos de la fábrica de la Habana.» El concepto que entonces se tenía de las construcciones criollas de la Habana, no puede ser más satisfactorio, pues á ellos se les confía de preferencia todo el *desiderátum* del Conde-duque de Olivares.

Continúa Larraspuru su narración, y acaba como todos, esto es, pidiendo dinero, pero de la siguiente razonable manera: «Esta capitana fabriqué yo en la Habana con licencia de V. M., y tan fuerte y buena que me tiene empeñado su valor, que es de más de 45.000 ducados, sólo á fin de servir á V. M. con ella en todas ocasiones, y luego que V. M. me mandó la aprestase para este viaje de tantos peligros, lo ejecuté con suma breve-

dad y voluntad en que gasté muchos ducados... Suplico á V. M. humildemente se sirva de mandar se me pague el sueldo del galeón y de mi persona, para que pueda pagar mis deudas y tener en pie el crédito de mi persona.»

Las construcciones, tanto en la Habana como en la mayor parte de los astilleros americanos, traían sus perjuicios al comercio. Porque se ha de tener por indubitable que cuantas veces se sacaban privilegios para llevar á América jarcias, lonas, brea, etc., por cada bulto que iba verdaderamente ocupado de estas especies, iban diez de contrabando y de otros géneros, sin que hubiera fuerzas humanas capaces de evitarlo.

Si la probidad de los empleados de la Casa de la Contratación de Sevilla se resistía á que se embarcaran fardos de contrabando, se metían en el mar al segundo ó tercer día de salida, donde con todo cinismo y desvergüenza las flotas esperaban á los buques que los habían de traer, ó se tomaban dichos fardos en Canarias.

Si los Generales de flotas no accedían á esto, los embarcaban en los puertos los de la Contratación; y si unos y otros se negaban, cosa no muy fácil, había mil medios de burlar la vigilancia de ambos, sobornando á los

maestros de naos y marineros, llenando, verbigracia, las pipas para aguada, no de agua, sino de cintas finas y galonería, y así en otras cosas.

Ya trataremos de esto en otro sitio; lo decimos ahora para que si alguna vez tropezara el lector con las cláusulas del Consejo de Indias prohibiendo se llevaran á América tales ó cuales cosas en beneficio de estas ó aquellas industrias, no se baldone á aquel sesudo tribunal, que estaba muy al tanto de los fraudes que á la sombra de estas concesiones se cometían y de los daños que irrogaban al comercio.

Hacia mediados del siglo XVII se presentó por parte del capitán Diego López de Guitián Sotomayor un memorial para emprender la construcción de unos navíos para S. M. Hubo en ello sus altercados y quejas, y para muestra de estas reyertas y para conocimiento de las exigencias de los asentistas, voy á copiar las respuestas que los oficiales reales dieron á López de Guitián, por las cuales fácilmente se viene en conocimiento de lo representado por éste. Es documento que, además de esta enseñanza, da noticias de buques construídos en la isla y otras de no corto interés para todas las industrias.

Advertencias ó reparos al memorial de Diego López de Guitián Sotomayor sobre la fábrica de los navíos á que se quiere obligar.—En la prefación se le nota y manda testar el decir que S. M. no cumple por su parte los asientos que hace «pues antes siempre los que dejan de cumplir son los asentistas.»

También se nota lo que opone á la fábrica que hizo en la Habana el Sr. Marqués de Oropesa, porque antes se tuvo por buena y menos costosa que la que ahora se propone, y excusó las adealas que se piden, que vienen á montar más que el principal.

Dice que no sabe cómo cumplirá Pedro Enríquez de Almeyda el asiento que hizo el año pasado, sin embargo de las seguridades que dió.—Replícase que si esto es cierto, lo mismo se podrá temer de las suyas, porque al ofrecer pocos son cortos, y al cumplir pocos hay liberales.

Dice que la fábrica que ofrece, la pretende hacer en el puerto de Santiago de Cuba y en la forma, del porte, medida y fortificaciones de Almeyda.—En esto se nota que no se tiene noticia de que jamás se haya hecho fábrica alguna en este puerto de Cuba, y en lo demás que convendrá reconocer despacio el asiento de Almeyda, para ver si conviene

seguirla ó hay algo en que mejorarle (1).

En el núm. 1.° dice que hace baja en los doce galeones de 18.000 ducados.—Parece que no sólo no la hace, pero antes, junto todo lo que pide, excede á la mayor cantidad que jamás se ha pedido y que no se hallará símil en cuantos asientos se han hecho.

Dice que cada navío ha de tener su precio de 28.500 ducados, suponiendo que será de 550 toneladas.— En que se advierte que no conviene regular el precio por las toneladas, sino asentar primero con claridad las que han de tener, y luego precio fijo para cada navío.

Dice que las obras y madera serán como las de Almeyda, excepto si tuvieren necesidad de alguna enmienda, la cual propondrá á su tiempo. — Adviértese que si tiene algo que enmendar ó mejorar, es más conveniente que lo declare luego antes de hacer el asiento para ajustarlo.

En el núm. 3 dice que la paga de los doce galeones ha de ser dándole en Sevilla 54.000 ducados de plata adelantados, de que se obli-

(1) Por las certificaciones del gobernador Francisco Núñez Melián y otros consta los muchos navíos de mayor y menor porte que allí se han fabricado, por ser de los mejores de las Indias.

ga á dar fianzas, á satisfacción de la Casa de la Contratación, y la paga de los demás ha de ser en las Cajas Reales de Panamá ó Cartagena, de manera que el valor y precio de dos de ellos esté siempre adelantado.—Se repara en esta condición, que respecto del estado en que hoy se halla S. M., no sólo es dificultoso, sino imposible, y que no es asiento el pretender obligar á S. M. á que siempre pague adelantado el precio de dos navíos, porque lo ordinario suele ser que S. M. los socorra con algo; pero ellos ponen y adelantan lo demás de su hacienda, lo cual no trata de hacer el capitán Guitián.

En el número 4 dice se le ha de dar permiso de ocho urcas extranjeras cada año para llevar los armamentos de esta fábrica, con la mitad de gente extranjera, como se concedió á Almeyda licencia para tres (urcas) en los tres años de su asiento.—En que se repara que si á Pedro Enríquez se concedieron tres urcas para fabricar seis galeones, no corresponde conceder ocho para doce galeones, ni abrir puerta para que sean con mitad de gente extranjera, porque esto ni se concedió á Almeyda, ni hoy conviene concederse, por militar mayores inconvenientes que en lo pasado, y por lo menos debe declarar de que naciones.

En el núm. 6 dice tomará por asiento las minas de cobre de Cuba para labrar la artillería necesaria para guarnecer estos galeones; pero que ante todas cosas se le ha de dar licencia para reconocerlas y ver el estado que tienen.—En esta condición se repara que no ajusta el capitán Guitián cosa alguna en que por ello haya de quedar obligado, y se reconocen inconvenientes y hay mucha variedad de asientos de galeones al de minas de cobre.

Dice en el mismo número, que fundirá allí artillería, y que se obligará á llevar allí para esto á su costa un maestro de fundición, etc.—En lo cual se hace el mismo reparo que en lo pasado, porque esta ocupación es muy distinta de la de los galeones y que requiere particular asistencia, y cuando se le conceda que se encargue de ellas y lleve el maestro que dice, convendrá que este sea aprobado por el señor Capitán general de la artillería de España.

En el núm. 7 dice que esta fábrica se repartirá en los puertos de la Habana, Cartagena (de Indias), Puerto Rico, Jamaica y otros, y cómo se ha de haber con los que allí le ayudarán y en los cortes y condición de las maderas.—Pónese en consideración que Cartagena nunca se tuvo por puerto á propó-

sito para tales fábricas, porque se cría en él mucha broma, y ahora se dice que aun se va cegando. Y también se deben reparar los inconvenientes y dificultades que se recrecerán de tanta variedad de puertos... y así no será conveniente conceder lo que se pide.

En el núm. 10 pide que para mejor entender en esta fábrica, se le dé el gobierno de Cuba por ocho años y título de Capitán general para todas las cosas de guerra, con inhibición del gobernador de la Habana, á quien éstas suelen estar subordinadas, por los inconvenientes que en este apunta y por la gran distancia.—En que se repara que este gobierno de Cuba es muy calificado y le quiere como por adeala de la fábrica que ofrece, y entrar á gozar dél y de los dineros y otras mercedes que pide antes de poner mano en la obra ni haber armado una quilla. Y darle lo militar y quitarlo al gobernador de la Habana es introducir novedad, y en perjuicio de tercero, y no parece se deba proceder á esto sin pedir informes y entender bien si de ello pueden resultar algunos inconvenientes, porque los que el capitán representa en este número, nunca se han tenido por considerables en la Junta de guerra ni en el Consejo, por donde ha corrido la provisión ó consulta de estos cargos.

En el núm. 11 propone lo que se le ha de permitir cargar y traer á España por su cuenta y riesgo y para su aprovechamiento en cada uno de los galeones que fabricare. —En lo cual se repara que esta merced que pide como por adeala de poca substáncia, es cuantiosísima y de grande aprovechamiento, y así, caso que se le conceda, ó en todo ó en parte, se debe hacer por la del capitán Diego López alguna rebaja muy considerable del precio del dinero, y todavía le quedará mucho de interés y ganancia en las cargazones y contrataciones que pide.

En el núm. 12 pide otra merced de título de Superintendente general de todas las fábricas de galeras de las Indias (luego se construían en ellas), como la que dice haberse concedido al General Francisco Díaz Pimienta los años pasados.—En que se repara que esta merced es para concedida por elección de la persona cual convenga á S. M., no por capitulación de Asiento, que es una gran autoridad y mano para hacer pasajes y molestias á los fabricadores.

En el núm. 13 pide cuatro hábitos de las Ordenes militares con pruebas en esta corte. — En que se repara que esta merced no se compadece con fábrica de navíos, ni parece viene á propósito, y que el permitir prue-

bas aquí tiene grandes inconvenientes, y va cerrando la puerta á ello S. M.

En el mismo número dice que ha de poder nombrar para cada uno de los dichos doce galeones maestre, contramaestre y escribano á su satisfacción.—En que se repara que con estas y otras cosas que pide, en cierta manera se hace ó quiere hacer tan absoluto dueño destos galeones, como si no tuviera en ello parte S. M.; y puede ser que elija personas menos idóneas para estos oficios, ó que venda los nombramientos á personas que no sean capaces para gobernarlos, con lo cual irán en conocido riesgo de perderse los dichos galeones.

Y así es conveniente que esto y lo demás que va apuntado se repare mucho, y que el capitán Diego López, pues se muestra tan plático de estas materias y tan celoso de hacer servicio en ellas á S. M., se ajuste á lo que pide la razón y la conveniencia del caso que se trata.

Ultra de las construcciones que aquí se citan, y de las que nosotros en diversos sitios de estos tomos hemos dado noticia más ó menos lata, y de los proyectos que tanto para hacerlos, como verbigracia el de Luis Fernández de Gamboa en 1644 en su «Memorial demostrativo de la utilidad de establecer

astillero en el puerto de Sagua de la Isla de Cuba»; el de Juan Tomás de Zayas Bazán para «construir en diez años veinte bajeles en el puerto de Jagua» en 1750, aún podemos añadir que Juan de Borja Enríquez construyó en 1609, y en la Habana, varios galeones por cuenta de la casa de la Contratación de Sevilla.

Llegamos al gran núcleo de las construcciones navales: de él salieron navíos que tomaron activísima parte en Trafalgar y otros combates, y en él se carenaron las escuadras destinadas á las costas de Méjico y Antillas.

El astillero de la Habana fué este núcleo de fábricas que invadió verdaderamente las costas y mares del Atlántico. A las construcciones de que dimos cuenta páginas atrás, se añadieron otras muchas, hijas de las guerras que después de la de sucesión nos trajeron el sin juicio de Riperdá, y el turbulento Alberoni.

Y como si ellas no hubieran sido calamidad suficiente, Carlos III, dejando la prudente senda seguida por su medio hermano Fernando VI el Pacífico, envolvió á la nación en otras tan impolíticas como ingloriosas.

Las posesiones españolas en América presentaban apetitoso cebo al enemigo, más

por lo que ellos las estimaban, que por lo que en sí realmente valían. Con esto, y con el daño que se seguiría á España interceptando el comercio y los caudales provenientes de América, fueron sus mares, el Atlántico en particular, cruzados por considerables escuadras enemigas.

Cuanto más á punto se pusiera el remedio, más se fortalecía el ánimo de los habitantes de las islas y puertos de Tierrafirme, muy castigados siempre de enemigos marítimos. Pensóse, pues, en dar mayor ensanche al astillero de la Habana haciéndolo apostadero, y como se pensó se hizo. Fué su primer comandante D. Antonio de la Colina.

Por la abundancia de datos que acerca de esta materia nos ha dejado el Sr. D. Jacobo de la Pezuela en su *Historia de la Isla de Cuba*, me serviré de ella en gran parte de lo que sigue, juntándole otros datos que yo he logrado reunir en mis rebuscos históricos.

« De la propiedad del Gobierno dice el citado historiador no quedaban ya en la Habana más que el guardacostas y las piraguas que solía mandar Mendieta. Los demás barcos corsarios se habían perdido ó destinado á otros objetos por sus dueños.

»Reconociendo la necesidad de reponer

buques bastantes para un servicio tan activo, donde los elementos para construirlos no escaseaban, resucitó aquel gobernador (el brigadier D. Dionisio Martínez de la Vega) con ahinco un expediente propuesto en 1713 por D. Andrés de Arriola para la creación de un astillero (1) en la Habana.

»Aunque aceptaron ese proyecto el Consejo de Indias y el general D. Antonio Gastañeta, á la sazón de gran mano en la armada, quedó sin ejecución hasta principios de 1725, en que cedió el ministro Patiño á las instancias de Martínez de la Vega y á las demostraciones del despejado comisario de marina, D. José del Campillo y Cosío, que había regresado á España de aquel puerto, donde permaneció como dos años ocupándose en estudiar y proponer los medios y la forma de plantear aquel útil pensamiento.

»Desde entonces permitió el Rey la construcción continua de buques de guerra en aquella capital, y recibieron orden las Cajas de Méjico para pagar, de la misma manera que las demás cargas de la Isla, el presupuesto de la maestranza de operarios que propusieron D. Fernando Chacón, Arriola y el mismo Gastañeta.

(1) Entiéndase un astillero real, pues el de particulares ya sabemos hacía años que estaba establecido.

»Durante los primeros años se establecieron los talleres en la ribera de la bahía que media entre la fuerza y el edificio actual de la Intendencia. Pero sin que fuese muy considerable el movimiento de buques en el puerto, oponía tales embarazos la construcción al comercio en aquel sitio, que unos diez años después se levantaron otros talleres en mayor escala en el que se destinó luego á arsenal, en el mismo que, engrandecido después, sigue ocupando tan importante y vasta dependencia marítima.

»Con su mando corrió desde un principio un jefe de la armada, auxiliándole algunos oficiales; y con su administración un comisario de marina y varios dependientes. Fué el primer capitán de la maestranza un práctico marino que vivía en la Habana, llamado Juan de Acosta.

»Á proporción de sus recursos y sus brazos ningún establecimiento de su clase preludió bajo auspicios más felices. En menos de tres años, tres navíos de guerra de á cincuenta piezas, el *San Juan*, el *San Lorenzo* y el *Retiro*, se deslizaron de sus gradas á reforzar el poder y el brillo de la armada. Así que se reconoció la superioridad de su andar y la solidez de sus maderas, acaloró el ministro Patiño la construcción de más

bajeles en el nuevo arsenal, llamado astillero en sus primeros tiempos.

»Recibió nuevos é inteligentes operarios, y aumentada considerablemente su maestranza, al cabo de seis años engrandeció aquel establecimiento á la marina nacional con seis navíos mayores, el *Fuerte*, el *Constante*, el *África*, el *Europa*, de á setenta; el *San Dionisio*, de á cincuenta y cuatro, y la *Virgen del Carmen*, de á sesenta y cuatro. Construyéronse también al mismo tiempo la fragata *Santa Bárbara* ó la *Chata*, de á veintidós piezas, y los paquebotes *Triunfo*, *Marte* y *Júpiter*, de á dieciséis, buques ligeros muy comunes ya en Francia é Inglaterra, que empezó Patiño á aplicar al servicio de correos marítimos y de comunicación entre los puertos de las posesiones de Ultramar... Auxiliado por frecuentes remesas de dinero y el apoyo del célebre Patiño, continuó el astillero de la Habana enriqueciendo á la marina nacional con sólidas y elegantes construcciones dirigidas por D. Juan de Acosta.

»Además de las que quedan referidas, se deslizó majestuosamente por sus gradas en 1731 el *San Cristóbal*, magnífico navío de á setenta cañones, y quedaban muy adelantadas otras obras.

»Esos talleres, los acopios de maderas y el extraordinario aumento que desde entonces recibieron las consignaciones pecuniarias de la isla, fueron el principio efectivo y verdadero de la opulencia de su capital y del desarrollo que fué tomando la riqueza agrícola de su territorio.»

Por los años de 1737 se fundó la «Real Compañía de Comercio de la Habana» entre no pocas dificultades y contradicciones; las bases de su asiento no nos pertenecen, pero sí las obligaciones con que se le ligó, á saber: construir bajeles para la marina de guerra y mercante en *su astillero;* abastecer á los buques de guerra que fondeasen en la Habana y sostener diez embarcaciones armadas, tanto para perseguir el contrabando, como para llevar á Cádiz los artículos del país y retornar con los de España. Esta Compañía se extinguió en 1763.

Fué célebre en toda la isla de Cuba el huracán que llamaron de Santa Teresa, por haber desfogado el 15 de Octubre, causando grandes daños por cuantas partes pasó. Una de ellas fué la Habana. Pues en el parte oficial que dió D. Antonio Burcareli, dice así acerca de las averías causadas en dicho puerto por el ciclón: «De las embarcaciones, sólo las fragatas del rey *Juno* y *Flecha* pu-

dieron conservar sus anclas sin recibir daño. Las demás, hasta el número de sesenta y nueve, después de andar errantes en el puerto, ó zozobraron, ó vararon en sus costas... Los tres navíos que están en grada (esto es, en construcción) se mantuvieron sin haber sufrido la menor lesión, contra lo que temíamos los que sufríamos el temporal.»

Por esta fecha había vuelto á la Habana, ya con la alta graduación de jefe de escuadra (hoy se llaman contraalmirantes), Don Juan Antonio de la Colina, con el encargo de establecer de asiento el apostadero general en dicho puerto, y dar cuanto impulso pudiera á las construcciones de buques.

Tenía Colina especial afecto al astillero de la Habana, pues fué, como vimos, el primer Comandante militar que tuvo cuando fué creado apostadero. «En menos de cinco años que duró su mando dice el Sr. de la Pezuela enriqueció con quince bajeles á la armada, entre ellos seis navíos de guerra, con el célebre *Santísima Trinidad*, de 112 piezas, postrer baluarte luego del poder naval de España en la más funesta jornada de su historia.»

No fué menos activo el vicealmirante don Juan Bonet, aunque sí más aventajado en el

conocimiento de las fábricas de buques. Los navíos *Bahama* y *San Ramón*, de á setenta y sesenta, respectivamente; las fragatas *Santa Agueda*, *Santa Cecilia*, *Santa Matilde*, *Santa Clara* y *Virgen de la O*, de cuarenta y seis y cuarenta cañones; nueve bergantines y goletas de á dieciséis, dieciocho y catorce, fueron, puede decirse, obras suyas.

Y si las atenciones de la guerra de la Florida no hubieran ocupado la maestranza del apostadero, dejara del todo listo los navíos *Conde de Regla* y *Mejicano*, los dos más poderosos de toda la armada española, con 114 piezas cada uno, regalos de un opulento español (de España) que se había enriquecido en Méjico con el negocio de las minas.

Aunque sé de cierto que faltan varios buques en la planilla siguiente, y que es muy defectuosa, como lo son los documentos de donde he tomado los datos que en ella figuran, con todo, no he dudado en ponerla, porque estos errores no pesan gran cosa para nuestro propósito; hace á él muy poco que el navío A se construyera en el año N ó en el $N \pm n$, en la seguridad que fué en el siglo XVIII, y si el navío B ó la fragata C tenía tantos ó cuantos cañones. Como no creo fácil averiguarlo con exactitud, no me ocupo en ello.

Hay, sin embargo, que observar acerca de la diversidad de fechas que se encuentran, acerca de la edad de un mismo buque, que unas se refieren al año en que se botó al agua; otras á aquel en que se les puso la quilla, y otras á cuando se dió por bueno. Los errores de los copistas entran, y por mucho, para aumentar la confusión, á no ser que sean del calibre del siguiente: «El navío *San Fernando* se botó al agua en la Habana en 29 de Julio de 1765, y naufragó en Marbella en Octubre de 1760.»

BUQUES DE GUERRA FABRICADOS EN LA HABANA

DESDE 1734 Á 1781.

Navíos.

	Cañs.		Cañs.
San Juan	50	*Astuto*	60
San Lorenzo	50	*San José*	»
Retiro	50	*Asia*	»
Fuerte	70	*Soberano*	74
Constante	70	*Príncipe de Asturias*	112
África	70	*Invencible*	70
San Dionisio	54	*Conquistador*	66
Virgen del Carmen	64	*Dragón*	66
San Cristóbal	70	*Nueva España*	60
Glorioso	70	*Rayo*	80
Bahama	70	*Conde de Regla*	114
San Ramón	60	*Mejicano*	114
San Fernando	80	*Galicia*	70
Santísima Trinidad	112	*Princesa*	74
San Ant.º la América	64	*San Luis*	92
San Pedro Alcántara	64	*San Francisco de Paula*	70

	Cañs.		Cañs.
San Rafael	70	*San Carlos*	80
San Miguel	70	*San Hermenegildo*	112
Fénix	80	*Real Carlos*	112
Santiago	64	*Real Familia*	112
San Jenaro	60	*Pelayo*	74

Fragatas.

	Cañs.		Cañs.
Nuestra Señora de la O.	40	*Santa Bárbara*	22
Santa Clara	40	*Atocha*	40
Santa Matilde	40	*Minerva*	40
Flecha	"	*Anfitrite*	42
Juno	"	*Ceres*	40
Ntra. Sra. de la Paz	30	*Gloria*	40
Santa Lucía	30	*Santa María de la Cabeza*	34
Santa Águeda	30	*Guadalupe*	34
Mercedes	34	*Santa Catalina*	34
Santa Cecilia	30		

Paquebotes y goletas.

	Cañs.		Cañs.
Volante	18	*Júpiter*	16
Pájaro	14	*Marte*	16
Rafaela	14	*Triunfo*	16

Los constructores de estas fábricas fueron Torres, Acosta, Millán, Gauthier (sus planos) y algún otro. El *Rayo* se construyó á cuenta de la Compañía de la Habana, y costó 143.640 pesos fuertes. El *San Jenaro* costó en rosca 70.000. El *Dragón* sirvió treinta y dos años sin carenarse; veinte lo estuvieron el *Fénix* y el *Rayo*; diecinueve

el *Princesa*; catorce el *Astuto*, y el *Galicia* once.

Hay un estadito comparativo de la duración de los buques hechos en la Habana con la de los fabricados en España.

El que hizo la comparación tomó seis de los primeros y treinta y dos de los segundos, y el resultado que se deduce es, que los construídos en la Habana duraron hasta la primera carena diecinueve años y tres meses, y los hechos en España sólo diez años y tres meses.

Está firmado este cotejo por D. Honorato Bouyón, en Madrid, á 18 de Septiembre de 1806.

Industria naval en las colonias francesas é inglesas.

Un postrer examen nos queda por hacer, como lo teníamos ha tiempo prometido; y es el que versa acerca de la industria naval que franceses é ingleses desarrollaron en sus respectivas colonias de América. Suprimo las de los holandeses porque no hicieron absolutamente nada de importancia en ellas, y así parece debía de ser,

dadas las condiciones de la Holanda constructora. Plumazo análogo llevan todas las colonias francesas, de islas y continentes, excepto la que tuvo á Quebec por capital. Situada á maravilla para tener un hermoso astillero con todas las cosas necesarias para su fácil proveimiento, debió de aclimatar alguna pequeña industria naval, pues el rey de Francia mantenía en el puerto un constructor en jefe con su correspondiente maestranza, pero de poca monta. Las quejas verdaderas ó interesadas para que allí no se construyeran embarcaciones, las mismas exactamente que leímos tratándose de nuestros astilleros del Pacífico y Atlántico: que costaban mucho los buques y que duraban poco. Los interesados en que tuviera vida el astillero oponían las razones consabidas: que se cortaba la madera en mala ocasión, etc. Voluntad de franceses para construir fuera de Francia, no debe esperarse muy crecida. Qué empuje dieron á las demás industrias en sus colonias, qué cortapisas les pusieron, qué indiferencia mostraron por ellas, ya lo dejé dicho y calzado en el libro VIII.

Hallo, sin embargo, alguna atenuación y disculpa en esta falta de industria naval en la tierra canadiense mientras fué francesa, á saber, las frecuentes guerras con la

Gran Bretaña, de las que Francia llevó en el Canadá muy lastimosa parte.

De verdadera consideración fué en cambio la fábrica y construcción de buques en las colonias inglesas; la formación de ellas, la situación de sus principales puntos á orillas de los ríos, ya á la boca, bien al largo de ellos, todo reclamaba de necesidad absoluta la comunicación por agua. Materiales abundantísimos para construir, mirarse respectivamente y ser corta la distancia entre Europa y los puertos coloniales de Inglaterra, facilidades y grandes son para activas fábricas navales. Con ellas concurría la necesidad de transportar de Europa á América multitud de objetos, pues como quedó probado en el libro VI, la industria colonial inglesa no era nada, y las fortunas trasladadas de Inglaterra, Países Bajos y Francia especialmente, no dejaban de ser considerables en las familias que huían de estos países por asuntos religiosos.

Pero llegó Cromwell y, celoso del poder marítimo de Holanda y del activo comercio que esta nación sostenía con las colonias inglesas, ideó acabar con él haciendo á Inglaterra depósito de todas las mercancías. Para conseguirlo dió el Parlamento la famosa *Acta de Navegación* (1651), por la cual el

comercio de Inglaterra con sus colonias y con el resto del mundo sólo podía hacerse en buques de posesión inglesa, construídos en los astilleros de Inglaterra y totalmente equipados por ingleses. A los extranjeros sólo se les permitía llevar sus productos á Inglaterra. Por adiciones sucesivas se concedió que una cuarta parte de la marinería fuera extranjera; pero se restringió aun más el monopolio prohibiéndose á las colonias anglo-americanas que comerciaran entre sí. Dicho se está que con estos golpes lo llevó y grande el movimiento marítimo, y por ende la construcción de buques en las colonias inglesas.

Otra gravísima restricción entorpecía el mutuo tráfico, y era que los capitanes de los buques ó sus propietarios, cuando salían de las colonias con rumbo á Inglaterra, debían dejar en depósito una cantidad proporcionada al tonelaje del buque, para así evitar el que llevaran á otra parte el cargamento.

De entre todas las colonias inglesas fué Nueva Inglaterra la que tuvo mayor industria naval; en ella no sólo se construía para sus propias atenciones, sino que era como el mercado de buques para todas las demás y para los que deseaban tenerlos en las islas.

No me ocurre otra cosa alguna que añadir

á lo dicho, ni acerca de Francia ni de la marítima Inglaterra con respecto á esta industria naval en ninguna de sus colonias americanas.

Conclusión de la tercera parte.

Cuanto acerca de lo que he llamado industrias mecánicas encontré digno de saberse, queda dicho en esta tercera parte de mi obra. Todos los tomos que comprende podrán enriquecerse de más datos y de no escaso interés. Absolutamente sólo para cuanto se roza con la materia expuesta desde el primer libro hasta éste, habré dejado de poner en todos cosas cuya omisión recomienda poco la diligencia del autor.

Si se me remiten por medio de la casa editorial, cumpliré fielmente lo que varias veces he prometido, y es darles cabida en el primer libro que publique, sin omitir el origen de que procedan.

Ingrata y larga es la labor que me he tomado: sé que no ha dejado de dar buen fruto la semilla sembrada en los once libros anteriores á éste que llevo publicados, por más que las espinas han ahogado también su bue-

na parte. Iguales felices resultados me prometo en la parte que seguirá, Dios mediante, á ésta, cual es el estudio de las «Bellas artes» en la América española durante nuestra dominación en ella.

Por lo demás, y como quiera que mi trabajo haya hasta aquí salido, es muy suficiente para probar que los juicios emitidos por la gran mayoría de los escritores hispano-americanos acerca del atraso industrial de nuestras posesiones colombinas, no tienen hondo, y son puramente gratuitos é injuriosos.

Lo diré de nuevo: la justa y razonable unión que debe reinar entre España y las naciones hispano-americanas, más aún que en la unidad de raza, debe cimentarse en el verdadero conocimiento de la historia y no en la estudiada benevolencia de que hoy se alardea en algunas Repúblicas de América para con la madre patria.

Este piadoso amor filial que quiere correr un velo que oculte las faltas de la madre España, en modo alguno debemos los españoles admitirlo: la historia, si ha de ser tal, no puede escribirse corriendo velos, sino descorriéndolos y aun rasgándolos con mano osada y firme, cuando otra cosa no se pueda.

Si los latino-americanos aman la verdad

de su historia patria en los tres primeros siglos de su existencia, será prudente, muy prudente, que no la busquen en cualquier libro extranjero.

Acaban de ver en éste, y en los dos anteriores á éste, cuán grande fué la industria naviera en nuestras posesiones de América: oigan acerca de ella el siguiente juicio de un autor francés, de Mr. Blanqui, comisionado á España no hace muchos años por su Gobierno para representarlo en una de las exposiciones nacionales, miembro del Instituto francés, director de la escuela especial de comercio, etc. «Il fut défendu aux Américains de construire de navires» *. Esto es: «Los españoles tenían prohibida en América la construcción de buques.»

Así lo ha estampado en su tercera edición un miembro del Instituto de Francia, ¡un académico de la Historia! ¡Y lo peor es que se le cree!

Apéndices.

I

CORSARIOS FRANCESES Y ESPAÑOLES

En 1559, después de la publicación de la paz, el capitán Guillén Mengandet, vecino de Honfleur, robó en su navío *Lafoy* mucha cantidad de azúcar de las Canarias y Puerto Rico, en cantidad de doce mil escudos y más.

1559.—El navío la *Pucella*, de que era dueño Pierre de Comptes, salió del Havre de Grace llevando por capitán á Juan de la Roche y por piloto al portugués Francisco Díaz; robaron en la costa de Cartagena y carrera de las Indias mucha cochinilla, oro, plata, otras mercaderías y muchas fragatas y navíos.

1560.—Francisco Vissin (a) Vitamial, con el *Águila*, robó cantidad de oro, plata y mercaderías.

1564.—Defellamp, capitán del *Privier*, robó una nao de españoles que venía de Indias con muchas mercaderías.

1567.—Juan de Bontemps, vecino del Havre, en la Margarita, en la Española y otras partes, se apoderó de muchas mercaderías y además de cincuenta marcos y dos onzas de oro, 287 marcos de plata, 152 marcos de plata en moneda. Cerca de Canarias abordó á una urca flamenca y le tomó cuatro piezas de artillería de bronce, muchos tarros de aceite y algunas pipas de vino.

En 1570 este mismo corsario robó con sus tres navíos, en la Margarita y Española, más de nueve mil cueros de toro, catorce libras de oro y algunos barriles de Cañafístola.

Nota. Bontemps saltó á tierra en la isla de Curazao para proveerse de carne; tuvo unas palabras con un portugués que quiso defender el robo que se hacía á su señor, que estaba en Santo Domingo. Irritado el pirata, echó en la isla sesenta y nueve ó setenta hombres bien armados, y cuando se habían internado cosa de tres leguas, cayóles tan copiosa lluvia que, no pudiendo servirse de los arcabuces, acabaron todos y Bontemps á manos del portugués y de treinta indios que llevó consigo.

1568.—La nao nombrada *Don de Dieu*, al mando de Paulo Blondet, apresó en la costa de Tierrafirme una fragata cargada de mucho oro y plata y otras joyas de gran valor que

importaba más de ciento cincuenta mil pesos, de que tocaba una parte á Juan Ortiz de Zárate.

1568. — La *Salamandra*, de 400 toneladas, mandada por Nicolás Balier, de Dieppe, y otra nave de cincuenta y cinco, al mando de Pedro de Den, tomaron en Puerto-Francés más de diez mil cueros, cantidad de oro y plata y otras mercaderías en que cargaron sus navíos.

Al mismo tiempo otro francés de Camp, llamado Juan de la Bota, con su nao nombrada la *Salamandra*, robó, viniendo de las Indias, una nao más rica que la de Juan Ortiz de Zárate.

1565 ó 66.—Juan Carcel, señor de Preavex, hereje vecino de Toucque en la baja Normandía, con una nao suya nombrada el *Esmerillón* ó *Meantrix*, robó cantidad de oro y plata y moneda é otras mercaderías.

1567.—Pedro Barc, capitán de una nao nombrada la *Negresa*, de que era dueño Guillermo Sugni de Roan, hereje, robó lo siguiente: treinta y ocho libras y seis onzas de oro, veintitrés libras y una onza de plata, tres onzas y siete gruesas de simientes de merlas y otras mercaderías.

1569.—Llegó á Honfleur, que es en la baja Normandía, una nao de 180 toneladas

nombrada el *Delfín*, que era del Sr. de Bonebaoc, capitán Etmon, vecino de Honfleur, el cual robó en la costa de Cartagena y otras partes lo siguiente: 140 ó 180 planchas de plata, treinta tortas de oro, un aparador de plata y oro, entre platos, jarros, vacines, saleros, cucharas, tazas y otras joyas; una cadena de oro de 200 escudos, una ensena en que había pedrería de mucho valor, diez cajas de azúcares de Canarias, veinte botas de vino, 147 cueros grandes y pequeños y otras mercaderías.

El capitán Nepeville, normando, tomó y robó una urca yendo en el armada de Pedro Menéndez, en la cual iba una dama española con otras mujeres y dos hijos, y cincuenta y ocho religiosos é otros muchos pasajeros y marineros, en que había 205 personas, á todos los cuales les echó á la mar; y con más de cien mil escudos de valor que halló, condujo la urca á Brest.

Este mismo Nepeville quemó un pueblo llamado Tolú en la provincia de Cartagena.

1570. — Honfleur, con su nao llamada la *Felipa*, de que era capitán uno llamado Clerise, y piloto Juan de Orleans, en el Puerto Real tomaron tres naos españolas; sus dueños, un Rodríguez, vecino de La Palma, Bartolomé Madera, vecino de Sevilla, y Gon-

zalo González, vecino de la dicha Palma, que estaban á la carga con mucha cantidad de mercaderías, artillería é aderezos, é más de cuatro mil cueros é cantidad de cañafístola, y dejando la suya que hacía agua, llevaron á Francia la mayor de las tres españolas con la mercancía, artillería y aparejos de todas las demás, y llegaron á Honfleur en Diciembre del 70.

El mismo año, el capitán Nicolás de Sisles, con su nao de cuarenta y cinco toneladas, nombrada la *Esperanza*, robó en la ribera del río Chagre, dieciocho leguas del Nombre de Dios, 24.000 escudos de sedas, pertenecientes á Baltasar de Melo, vecino del mismo nombre de Dios, y condujeron las mercaderías á Honfleur por Abril.

Este mismo corsario tomó en la Margarita una carabela de cuarenta pipas de vino, y otra cargada de carne, de que era capitán Bernad, italiano, casado en Triana, *carenero* de S. M., al cual llevaron preso á Honfleur.

Teniendo noticia este mismo corsario que en la aduana de Chagres había mucho oro y plata y mercaderías, después de haber robado las sedas, envió un barco de treinta y tres hombres, á los cuales corrieron dos fragatas de Cartagena, y se escaparon sin ha-

cer el efecto para que habían salido, y vinieron á Zamba, donde diez de ellos tomaron á Vicente Estévez, casado en Jamaica, con su fragata, y la llevaron también á Honfleur, y antes había robado algunas iglesias y más de ciento diez fardeles de telas de algodón.

1571.—Una nao de 160 toneladas nombrada la *Condesa*, maestre Geraldo Tetu, robó en Indias 6.000 cueros y de treinta y cinco á cuarenta libras de oro, algunos barriles de cañafístola y tres piezas de artillería de bronce y fierro y un navío pequeño de 45 toneladas.

Un capitán, Cocheur, vecino del Havre de Grace (Abra de Gracia), que es el mayor pirata de Francia, ha hecho grandes robos en esta forma.

En la isla de Lanzarote hizo romper todo el maderaje que había en ella, y lo llevó á su nao para hacer fuego. Tomó hasta cuarenta cabras en la dicha isla para su provisión. En la Gomera tomó una carabela, otra y su barco en Cabo Blanco, y algunos cueros y vituallas.

Yendo de Cabo Blanco á Perú tomó una carabela y en ella cincuenta y cinco negros, los diez de ellos cristianos, y dos piezas de artillería de bronce, y cuatro cofres y otras

mercaderías, y á la gente que en ella iba tomó mucho oro y dinero y les dió de palos.

Por el mes de Julio de este año (1570), habiendo ido á la isla de la Margarita, donde no le quisieron dar entrada, descubrió una nao española, y la tomó con lo que había en ella, con haberle muerto algunos hombres, y en la ida y venida de las Indias ha hecho otros daños semejantes á estos.—*Juan de Ledesma* *.

A nadie, supongo, ofenderá que yo contraponga á estas campañas marítimas otras hechas por buques guipuzcoanos en contra de naves francesas, precisamente de los mismos puertos de que eran las que tan lozana y afortunadamente cinglaron los mares antillanos.

Presas de franceses que hicieron las naos que salieron de Pasajes con el capitán don Luis de Carvajal y otros, año de 1580.—De las salidas á corsear la armada francesa habían vuelto ocho hasta aquel día, con las presas siguientes:

La nao de D. Luis de Carvajal, trajo una de porte de 130 toneles cargada de bacalaos; nao fuerte de Crusique, que se defendió harto.

Juan de Hebora, encontró con cuatro ar-

mados de Crusique el día de la Magdalena, y todos desbarató; tomó el uno de ellos, y otro, teniéndole rendido, se le fué, por ir á alcanzar los otros dos que iban huyendo; á la nao que tomó le quitó cuanto tenía dentro: artillería, municiones, armas y cuarenta pipas de vino; dejóle un viejo y un muchacho para que se fueran donde quisiesen.

Otro día siguiente encontró con cuarenta y dos navíos de Terranova, pasó por en medio de ellos y pudo quitarles cuatro, que valen hasta 8.000 ducados.

El galeón de Santa Clara ha traído y enviado con la carabela, seis navíos gruesos, en especial uno de 200 toneles, muy fuerte nao. Valen las presas 10.000 ducados.

La nao de Bartolo de Luguildo topó con ocho navíos de Tierranueva; tomó los cuatro dellos, y viniendo con ellos topó con cinco navíos armados de San Juan de Luz y les quitaron los dos de ellos: valdrán los dos que trajo 3.000 ducados.

Los galeones de Martín Sanz de Anoeta, y Martín Santos de Lezo, que eran de Compañía, trajeron siete navíos de Terranova, que valdrán 12.000 ducados.

El de Domingo de Zubieta ha traído seis navíos dende Tierranueva, que allí los fué á buscar, todos cargados de bacallao seco;

traerán 2.000 cargas, que con los navíos valdrán por lo menos 12.000 ducados.

El de Gurelén de Londres trajo tres navíos, que también los fué á buscar á Terranova; era pequeño y no llevó mucha gente; á esta causa no trajo más presas: valdrán más de 5.000 ducados.

Todavía á lo que se estima valdrán las presas que han venido de quince días á esta parte más de 47.000 ducados.

Fuera, en la mar, hay cuatro navíos gruesos de particulares que llevan al pie de 800 hombres; espéranse cada día, y no se sabe lo que traerán: toda la gente dellos es del Pasaje, Fuenterravía, Oyarzún y Rentería.»

II

«Convendría que V. M. fuese servido de mandar que aquí (Santo Domingo) hobiese dos galeras bien artilladas é aderezadas, que corriesen para estos puertos á la continua, como otras muchas veces habemos hecho relación; y pues la necesidad presente parece que así lo requiere, á V. M. suplicamos sea servido de lo mandar proveer, ó dar comisión para que acá se hagan y aderecen, pues hay tantos buenos aparejos para ello» *.

«Convendría que V. M. mandase que á la continua anduviesen corriendo estas mares dos carabelas de Armada, la una mayor y la otra de hasta ochenta toneles, *emplomadas*, con el artillería y otras municiones, etc» *.

Diego Cavallero rogaba á S. M., en carta de 15 de Marzo de 1549, que en atención á los muchos robos que hacían los corsarios franceses, provea que á la continua anden por aquellos mares dos armadas compuestas de dos carabelas y un patax.

Á 15 de Marzo de 1549 pedían los oficiales reales á S. M., que aunque fuese á costa de uno por ciento de avería, enviase cada año una armada de cuatro ó cinco navíos buenos, que bastaba para castigar aquellos ladrones (de franceses) y asegurar los mares de Indias.

El Gobernador de Puerto Rico, con fecha 12 de Octubre de 1554, dando cuenta de los robos causados en su isla y en otros sitios por los corsarios franceses, proponía que en el puerto y capital de la isla hubiese armada constante, por ser la frontera de las Indias,

y tener el barlovento de cuantas partes puedan ser visitadas de franceses.

En 1568 la Justicia y Regimiento de Nombre de Dios hicieron relación al Rey de los daños que los corsarios franceses é ingleses ejecutaron en aquellas costas; piden que se les acabara la fortaleza empezada, que se les remitan ocho ó diez piezas para ella, y que se haga una armadilla de seis galeras que en dos divisiones recorran la costa, desde Cabo Vela hasta Veragua, pudiendo suplirse las galeras por barcos bajos de remos.

El memorial dirigido á la Junta de guerra de Indias en 1584 pidiendo que se aumentara una galera más á las dos que guardaban las costas de la Española, da las razones de ello, que son:

La primera, porque muchas veces vienen á la dicha isla y las comarcanas á ella, cuatro, seis y ocho navíos de corsarios con sus lanchas, y bien armados, y se suelen juntar en diversos puertos... y para acometer á tanto número de navíos y hacer algún efecto, es poco el de dos galeras, y añadiéndose otra más, será de mucho.

La segunda, porque los enemigos, de ordinario, antes de llegar á la Española, to-

man lenguas si las galeras están en la banda del N. ó en la del S., y acuden á la que está sin ellas; y cuando las galeras llegan, ya han hecho los corsarios presas, particularmente de barcos cargados de azúcar.

Precio: tres pesetas.

A. M. D. G.

ADVERTENCIA

Pág. 6. — Golpes de cañón y otras frases y giros que Llano Zapata emplea, justifican lo acertado que estuvo Mayans y Ciscar cuando dijo á aquél que sus Memorias histórico-políticas, etc., abundaban en galicismos. Verdaderamente que Llano Zapata está en ésta, como en todas las demás relaciones de piratas, verdaderamente detestable por lo que hace al estilo. Me he tomado la libertad de corregirle un poco algunas veces.

ERRATAS PRINCIPALES

PÁG.	LÍNEA	DICE	DEBE DECIR
32	5	Chincla.	Chincha
32	9	claro	clavo
85	7	3.950	3.350
97	28	punto	puerto
98	9	las	sus
138	24	como amaneció sobre los farallones de Guaura,	como amaneció, sobre los farallones de Suaura
139	15	bombas, granadas	bombas-granadas
141	26	y la española, criolla y europea	y la española criolla y europea
155	11	el mar	al mar
177	12	Nicaruaga	Nicaragua

OBRAS DEL MISMO AUTOR

	Ptas.
La Inquisición Española.....	3
Tratado de Cosmografía.....	5

Publicado hasta ahora de los «Estudios Críticos»

PARTE PRIMERA

I.—*Colón y los españoles:* tercera edición.	3

PARTE SEGUNDA

II.—*¿Hubo derecho á conquistar la América? Análisis político del imperio incásico:* tercera edición.....	3
III.—*La conquista de el Perú:* íd.....	3
IV.—*Las guerras civiles y la anarquía:* íd..	3

PARTE TERCERA

V.—*Industria agrícola-pecuaria llevada á América por los españoles*.....	3
VI.—*Continúa la misma materia, y se coteja el estado agrícola de las colonias con el de la metrópoli*.....	3
VII.—*Industria fabril que los españoles fomentaron y arruinaron en América.*	3
VIII.—*Industrias mecánicas*.....	3
IX.—*Continúa la materia del libro anterior (Industrias mecánicas)*.....	3
X.—*Industria naval* (Continuará).....	3
XI.—*Industria naval* (continuará).....	3
XII.—*Industria naval*.....	3

Se hallan de venta en Madrid en casa del editor, y en las librerías de Hernández, Suárez, López y Sociedad Editorial de San Francisco de Sales. — Precio de cada tomo: 3 pesetas.

CAPPA

ESTUDIOS CRITICOS

ACERCA DE LA

DOMINACION

ESPAÑOLA

EN AMERICA

INDUSTRIA NAVAL

XII

M. DE