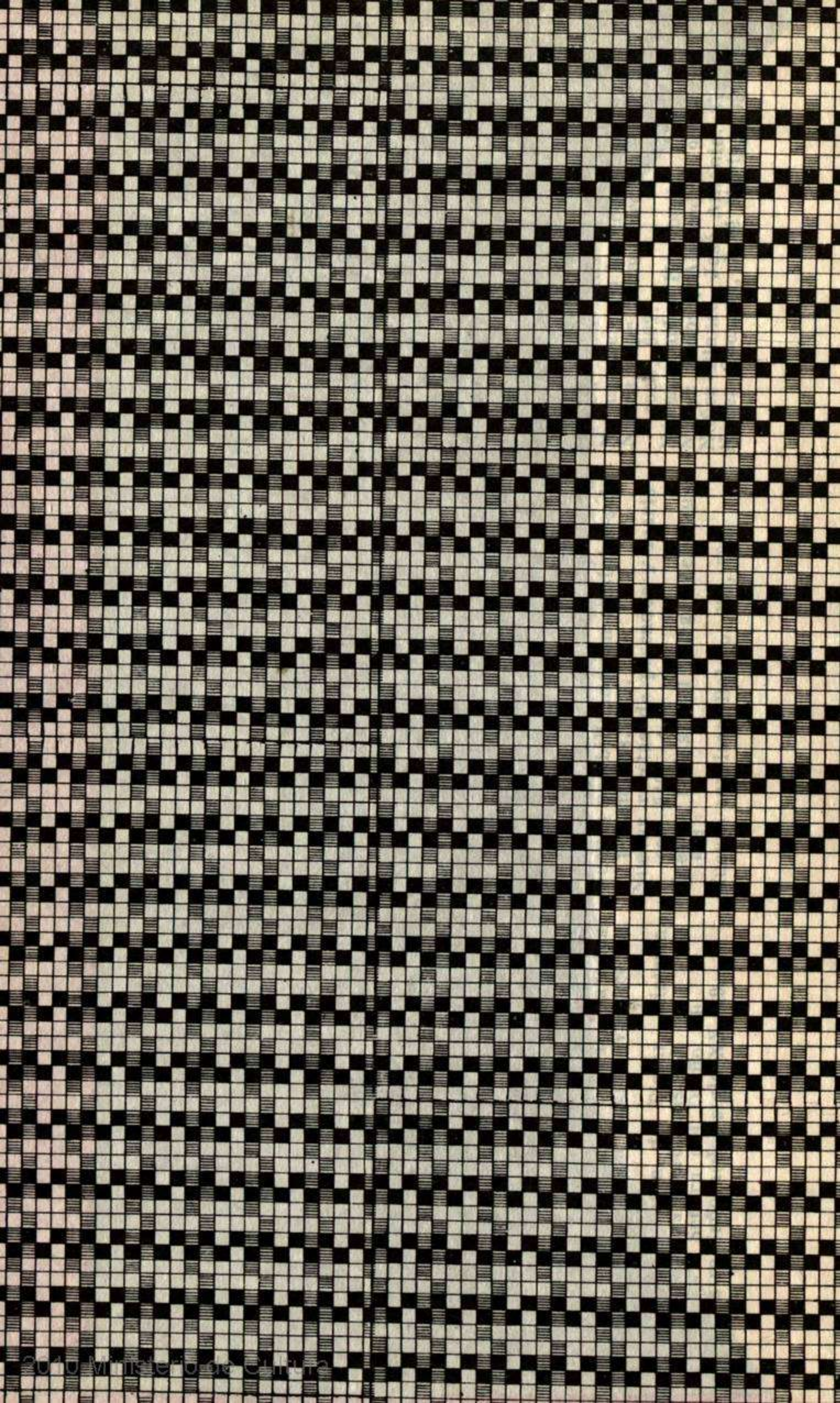
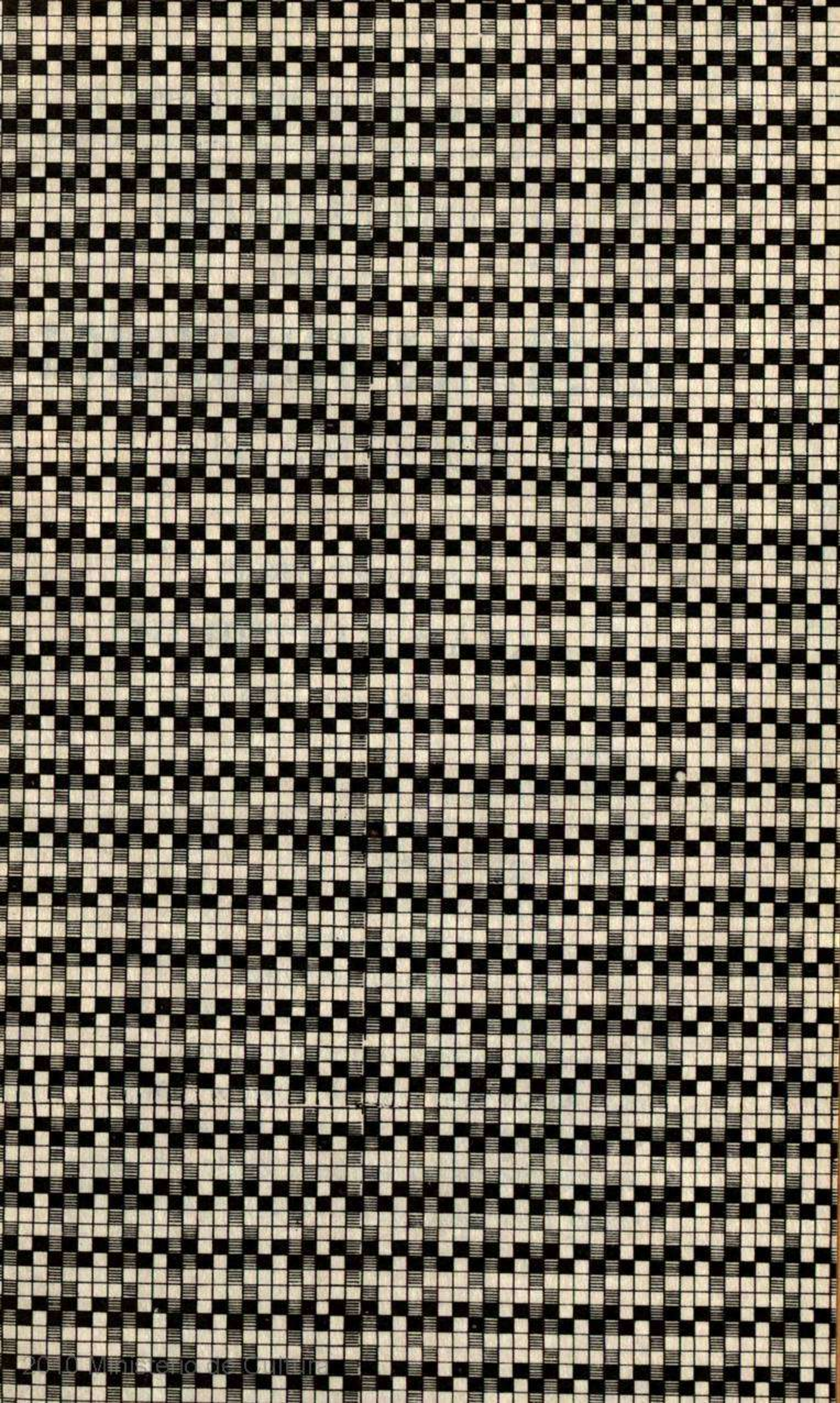




80





93 (7+8)
CAP 2
est

P. RICARDO CAPPÀ, de la Compañía de Jesús.

ESTUDIOS CRITICOS

ACERCA DE LA

DOMINACIÓN ESPAÑOLA

EN AMÉRICA

PARTE TERCERA

INDUSTRIA NAVAL

(Continuará.)

XI

Con las

LIB

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Construcciones navales en el Perú (siglo xvii)..	1
De los recursos de la Real Hacienda en el Perú para sostener la armada y fábrica de buques .	57
Industria naval en el virreinato de Méjico.....	70
Piratas en el Pacífico (siglo xvii).....	92
Industria naviera fluvial.....	117
Piratas en el Pacífico (siglo xvii).....	157
Industria naval mediterránea.....	185
Industria naval en el Perú (1689-1745)... .	191
Piratas en el Pacífico (siglo xvii).....	230

NOTAS

...co Vázquez.

... de D. Juan de Vargas

...lor de Madrid, 1562.

... 138.

... Gutiérrez de la



INDUSTRIA NAVAL

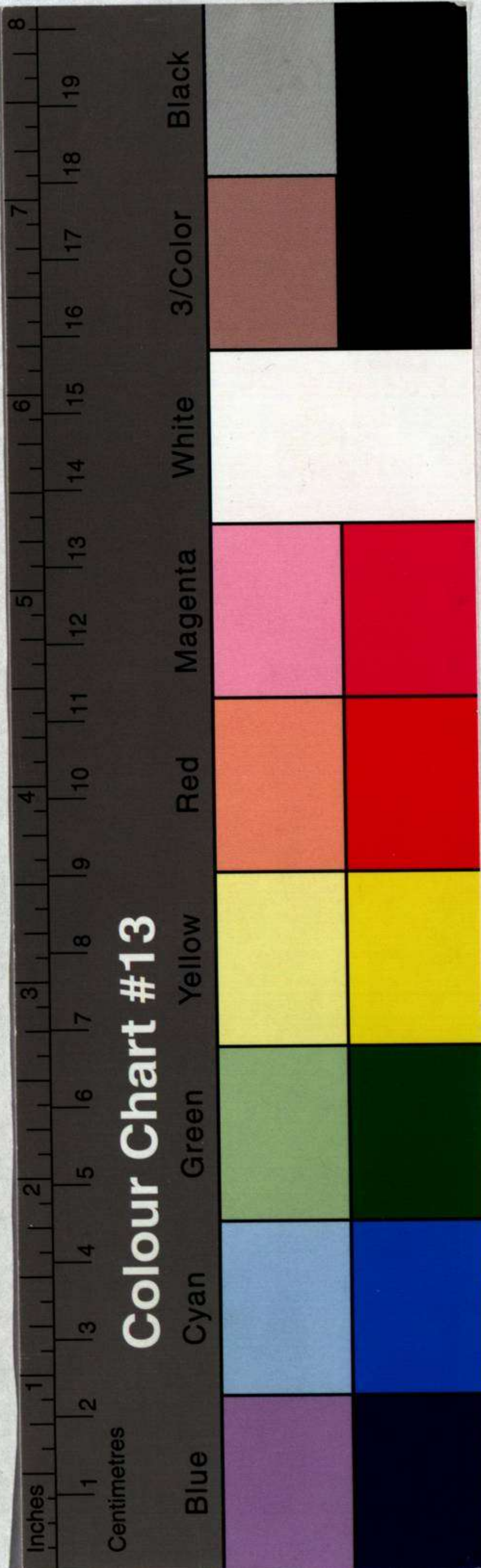
Construcciones navales en el Perú (siglo XVII).

ENCAUZADA ya la materia con cuanto hemos dicho en el párrafo precedente, no seguiremos paso á paso las construcciones navales que en los diversos astilleros se llevaron á cabo durante los siglos XVII y XVIII. Nuestro trabajo quedará, pues, circunscrito á hacer notar que, lejos de decaer, fué continuamente creciendo.

Ayudará mucho á sustentar esta verdad, primeramente, la noticia historial de los virreyes, bien tomada de las relaciones que dejaron á sus sucesores acerca del gobierno, bien de otras fuentes no envenenadas con mentiras puestas á sabiendas para enal-



19 0026



tecer lo que de su naturaleza es incapaz de alzar el vuelo, bien de las relaciones que Llano-Zapata escribió por vía de nota en sus *Memorias histórico-políticas*, etc., en las que no parece ande fruncida la verdad, sino lisa y llana, y que verán en este libro la luz pública tales cuales él las dejó en su citada obra.

Como las bien entendidas libertades que hubo en la América española durante el reinado de la Casa de Austria exigían pocos trámites gubernamentales, pocas y levísimas contribuciones para el desarrollo de toda clase de industria que se implantara en el país, de ahí que, faltando los documentos de tramitaciones é impuestos, no sea posible concretar el número de buques mercantes que se construyeron en los diversos astilleros de que ya hemos dado cuenta como comprendidos en los límites del virreinato, y en los que no lo estaban, como Realejo, Nicoya, Panamá, etc., pero que eran comunes para todos los navieros del Pacífico.

Podría servir de prueba, si no enteramente positiva, al menos bien fundada para ver la imposibilidad moral ó quizá física que hay en saber el número de vasos construídos en los astilleros del Pacífico, siquiera en los siglos XVII y XVIII, lo que dice D. An-

tonio de Alcedo en su *Diccionario de América* acerca de Nicoya, y es esto: «Tiene un puerto muy bueno y cómodo, con excelente astillero, en que se han construído infinitas embarcaciones.»

Sin registros de ninguna clase en Nicoya, y como en Nicoya en los demás astilleros, exceptuando Guayaquil, mal pudo don Dionisio de Alcedo, más autor del Diccionario que su hijo D. Antonio, concretar en él el número fije y determinado de construcciones, no obstante su diligencia y aplicación y de la facilidad que tuvo para, á ser posible, saberlo, por los cargos que desempeñó en el Perú y en Méjico.

Por lo que á los buques de guerra hace, la dificultad parece superable, pues, como en otra parte he dicho, existirán en el Archivo de Indias las cuentas de gastos hechos en las construcciones y carenas de navíos, galeones, etc., y pasadas al Consejo por las respectivas Contadurías de Indias. Queda así este asunto meramente limitado á paciencia y tiempo.

Si este mi trabajo se enderezara á dejar en él siquiera una mediana historia de la industria naval que bajo el dominio español hubo en sus posesiones de América, algo más lo adelgazaría; pero, como he dicho y

Nicoya

repetido en cuantas materias de industria llevo tratadas, más que la historia de ellas escribo sus sinopsis, pues cuadran suficientemente al fin que en estos *Estudios* me he propuesto. De la poca necesidad que había de gruesa armada en toda la costa del Pacífico parece desatino escribir algo, cuanto más tratar de probarlo; y así me detendré poco en esto, porque hizo ya por mí la prueba el limeño D. José Antonio Borda y Orozco, si no directamente, al menos en consecuencia lógica de lo que dijo acerca de las expediciones piráticas al mar del Sur, y de ello no defraudaremos á nuestros lectores.

Mas como sus razones están tomadas, unas de circunstancias locales, otras de la generosidad con que el comercio de Lima acudió siempre á cubrir los gastos ocasionados para los armamentos en corso, excluyendo así los buques de guerra permanentes, otras de la prontitud con que los jóvenes de las más distinguidas familias de Lima se aprestaban á embarcarse en cualquier clase de buques y salir con toda presteza al enemigo, etc., yo juntaré á tan atendibles causas otras, á mi juicio, de más peso.

Y era la primera de ellas la determinación que se tomaba, y realmente se cumplía, de retirar de la costa víveres y gana-

dos apenas se anunciaba la aparición de algún corsario en costas de Chile.

Esta medida tan sencilla y tan económica para las cajas reales, imposibilitaba á los corsarios la adquisición de víveres en la dilatadísima costa que corre por espacio de 600 leguas desde Coquimbo, hasta la desembocadura del Guayas, cerca de Túmbez. Costa de sempiternos arenales cortados sólo por valles estrechos y formados por las corrientes de las aguas que bajan de la sierra en determinados meses del año, ó poblados por algunos centenares de familias reunidas en pueblos á las bocas de los ríos, desde donde con facilidad emigraban á las poblaciones sitas en las cejas occidentales de la gran cordillera andina.

Esta fué la convicción del marqués de Montesclaros, como en la Memoria de su gobierno lo dejó dicho á su sucesor D. Francisco de Borja y Aragón, príncipe de Esquilache. En ella opina contra todo plan de fortificar puertos: en la larga é indefensa costa peruana « todos son abiertos, y los pueblos tan pequeños y de casas tan humildes que sería impertinente cualquier gasto ni empeño en la defensa, sino que la mayor se reduzca á retirar la gente y alzar los bastimentos, excepto en el Callao, que es nece-

sario tenerle siempre defendible...; lo más sustancial consiste en las fuerzas de la mar; para esto tiene S. M. galeones.» Como Montesclaros pensaron todos acerca del alza de los bastimentos, y era la primera orden que se daba no bien se sospechaba fundadamente la entrada de piratas al Pacífico.

Por esta razón tenían lugar las detenciones de los piratas en las costas chilenas, al Sur de Coquimbo, donde la vegetación es lozana, las aguas abundantes y las probabilidades de hacerse de algún ganado cerca de la costa, no remotas.

Veíanse, pues, obligados los piratas á mantenerse, casi todo el tiempo de sus excursiones por el Pacífico, con los víveres sacados de los puertos de Europa, tanto tiempo navegados hasta el Pacífico, y siempre conservados, los mejores y más nutritivos, en salmuera, precursora, á la corta ó la larga, del terrible escorbuto y de la tenaz disentería. Este remontar los víveres y ganados, alejándolos de las inhospitalarias costas peruanas, excusaba en buena parte la existencia de una escuadra.

Los puertos de la costa, en sí mismos considerados, prestaban poco cebo á la rapacidad de los piratas, y los que pudieran excitarlo se hallaban con fortificaciones ca-

paces de resistir á la generalidad de ellos, como veremos se efectuó en más de una ocasión.

Traeré á la consideración del juicioso lector que, á medida que era mayor el número de buques que á estas expediciones traían los piratas, tanta mayor dificultad encontraban en procurarse auxilios de víveres en las costas peruanas ó en los buques del país que las corrían.

Quizá obedeciera también á esto no armar en Inglaterra y Holanda sino expediciones de corto número de buques, como fueron cuantas vinieron al Pacífico, á excepción de alguna que otra, como veremos páginas adelante. Era, pues, ésta otra razón para excusar la manutención de una considerable fuerza naval en las aguas del Pacífico.

La autoridad de algunos virreyes, que en lo posible procuraron excusar hasta lo casi preciso de armamento naval, no deja de venir en mi abono, por más que otros pusieran en él todo el nervio de la tranquilidad y riqueza pública, y se aplicaran por ende á tener la armada de guerra numerosa y siempre á punto para cañonear á los atrevidos invasores.

Otra razón para excusarla crecida encuentro yo en el ingente é inútil gasto que

causaba. Inútil por serlo ella; pues sobre las razones dichas pueden añadirse otras de entidad no despreciable, y sea la primera que no teniendo sino dos fines los buques de guerra en el Pacífico, como eran el de acompañar á los mercantes que traían las barras de plata desde Arica al Callao, y llevarlas desde este punto á Panamá, y el de salir en busca de los piratas cuando se tenía noticia de ellos, digo que uno y otro estaban debidamente cumplidos con una escuadrilla de cuatro ó seis buques entre chicos y grandes, aptos para las navegaciones del Pacífico.

Porque, en primer lugar, fueron muchas las veces que se hizo dicho trasiego de barras sin más escolta á los buques que las llevaron, sino la de dos navíos mercantes armados en guerra, y rara vez dejaron de llegar las barras con felicidad á su destino.

Sobre esto fueron también muy contadas las veces que salió la armadilla de la plata, y tras de ella el navío rezagado que llamaban *del oro*, con alguna fundada sospecha de haberse visto corsarios, pues de ordinario se detenía la salida cuando los había, lo cual, si no dejaba de irrogar sus daños al comercio, eran muy inferiores á los que forzosamente habían de causar una escuadra

de mayor número de vasos que los dichos, y que sólo *una vez al año* debía convoyar á los que llevaban la plata.

A esto se junta que la entrada de piratas al Pacífico no estaba sujeta, ni á determinado período de tiempo, ni á número fijo de buques, ni á estación alguna del año; pasáronse algunos intervalos de tiempo sin que pirata alguno, ó al menos de consideración, cruzara aquellas aguas; y á todo esto, tan contingente, no era razonable correspondiera una escuadra de consideración que, fuera de gastar mucho, no tenía en qué ocuparse largas temporadas.

¿Pues qué diré de la enorme dificultad con que se tropezaba para proporcionarse la dotación de tropa y marinería? Explanaré este punto en el libro que trate de las «flotas, armadas y buques sueltos que navegaron las aguas de la América sujeta al dominio español», y en él insistiré en probar que con los muchos extranjeros domiciliados en los puntos principales de la costa, espías en su mayor parte de los piratas que venían á recorrerlas, era muy difícil encontrarlos, fueran pocos, fueran muchos los buques destinados á ello.

Ya tocó esto Borda y Orozco, y así lo dejaré ahora sin más explanación.

Ninguna escuadra enemiga de las que por los estrechos del Sur ó montando el cabo de Hornos penetraron al Pacífico, fué, como ya dije, de consideración alguna, fuera de la de Jacobo (Heremita) Clerk, y aun ésta valía bien poco si se la compara con las que muy frecuentemente llevaron á los mares de la parte oriental de América ingleses, franceses y holandeses.

¿Por qué, pues, á pocas fuerzas navales de enemigos en el Pacífico habíamos de oponer muchas? Y á fe, á fe que eran bien justificadas las causas por qué ni franceses, ni holandeses, ni ingleses mandaron gruesas escuadras al Pacífico. ¿Qué podían hallar en él? Alguno que otro buque con valioso cargamento, pobre objetivo para tamañas excursiones.

Lo seguro era caer sobre todo el tesoro de Indias junto; éste, como las ballenas, tenía su ruta fija é inmutable, y á él aguardaban bien apostados los corsarios.

mercaderías
La plata, perlas, oro y ricas mercancías del Perú y Tierrafirme se llevaban por mar á Panamá, y de aquí por tierra á Nombre de Dios ó Portobelo, donde, junto con la del Nuevo Reino, se embarcaba en los galeones ó flotas para conducirlo todo á la Habana. En este hermoso puerto concurría con pocos

días de diferencia el tesoro de Méjico, y todo junto desembocaba el canal nuevo de Bahama con dirección á Europa.

Tres hermosas estaciones de saqueo se presentaban á los argirófilos corsarios, y todas ellas bien ajenas al Pacífico.

La primera es el trayecto de Nombre de Dios ó Portobelo hasta la Habana; la segunda á la entrada ó salida del canal nuevo de Bahama; la tercera en la recalada á las Azores. Para estos puntos eran de necesidad absoluta numerosas y bien equipadas escuadras: no faltaron, como espero veremos. En el Pacífico no tenían razón de ser.

No se acuse, pues, á las autoridades españolas de tibias y remisas en esto, y de poco favorecedoras de la industria naval bajo este aspecto bélico; hicieron lo que debía hacerse, generalmente hablando.

Ni escuadras numerosas, según lo dicho, inútiles, ni tan lamentable abandono que se pueda llamar con fundamento incuria ó apatía. Pecaron unos virreyes por exceso, dedicando enormes sumas á las construcciones navales de guerra; otros pecaron por defecto, no teniendo ni aun lo necesario; los más guardaron un razonable justo medio, como nos lo han de probar los documentos de que dispongo.

Expondremos luego, siquiera á la ligera, lo que costaba la manutención, carena y otros gastos de los buques de guerra dependientes del histórico virreinato del Perú.

Si los gastos no guardaban la proporción debida con los recursos ordinarios que producían las rentas de la Corona, sino que de mucho la superaban, desatendiéndose por su causa obligaciones no menos estrechas que las de ahuyentar los piratas, no puede en justicia acusarse á los virreyes de tibios y remisos en el fomento de la armada de guerra para la custodia del mar que bañaba las costas confiadas á su vigilancia, valor y discreción.

Al poner ahora con cierto orden las medidas tomadas por los virreyes para que no faltaran buques de guerra que guardaran las costas y llenaran cualquiera otra urgencia, se irá confirmando sin esfuerzo alguno cuanto dejamos apuntado desde el comienzo de este párrafo hasta aquí.

Limitaremos nuestra disquisición al siglo XVII, sin perjuicio de continuarla, por lo que hace al siguiente, en otro párrafo.

El orden que seguiremos será éste: ante todo exponer las resoluciones adoptadas para las construcciones de buques de guerra propiamente tales, y de paso decir lo

que sepamos acerca de los armados en curso; uno y otro llevan al conocimiento de la industria naviera.

En segundo lugar presentaremos los gastos ocasionados por las naos de armada, galeras, galeones, navíos ó como quiera llamarse á los buques de guerra que, bajo diversas construcciones, prestaron los servicios en las aguas del Pacífico, y también los expedidos en el sostenimiento de los mercantes cuando armados salían en busca del enemigo ó escoltando los caudales. De una y otra expedición brotarán noticias desconocidas y no desnudas de interés.

Mucho antes que el pirata holandés Jorge Spilberg entrara al Estrecho de Magallanes (28 de Abril de 1615), para pasar luego por él al mar Pacífico, decían los oficiales reales á S. M. en carta de 28 de Marzo de 1611: «Para la conservación de la armada de este puerto ha parecido conveniente fabricar otros dos galeones, porque los que hay se van envejeciendo, y así ha enviado el virrey al puerto de Guayaquil, que es la parte más á propósito para esto, personas y oficiales con las medidas y proporción que se ha de fabricar.»

Encargó la Superintendencia general de esta obra á D. Antonio de Viamonte y Na-

varra, general de inteligencia y experiencia en cosas del asunto, asesorándole los capitanes Luis de Aréchaga, muy ejercitado en las construcciones navales de Vizcaya, y Sebastián Rodríguez, nombrados ambos maestros de dichos galeones.

Las instrucciones que el virrey dió para la buena dirección de las fábricas fueron celebradas; indicaré sólo algo de ellas, pues son muy largas para darlas íntegras. Ordena el virrey en primer lugar á Viamonte que, no bien llegue á Guayaquil, se ponga de acuerdo con el doctor Juan Fernández de Recalde, presidente de Quito, para cuanto ocurra acerca del astillero, etc.

Lo segundo, que se haga junta del corregidor de Guayaquil, oficiales reales, los dos maestros que lleva, el del galeón *Nuestra Señora de las Mercedes*, en que van á Guayaquil, y asistan también á ella Bautista Noguera y Bernal Amigo [probablemente serían negros], maestros de fabricar navíos.

«Tomaréis por escrito sus votos acerca de la parte donde convenga hacerse la fábrica; y si no os pareciere conformaros con los más votos, sino seguir los menos del vuestro, pondréis por escrito las causas que á ello os muevan, y habiéndolo ejecutado me enviaréis testimonio de la dicha junta y votos de

ella. Si algunas personas, con más cuidado que necesidad, hubiesen ocupado con ramadas ú otros adherentes de fábricas algún astillero de los mejores y más á propósito para la fábrica de los dos galeones, por necesitar á S. M. que les compre algunos de los dichos adherentes para haber los sitios que ellos tienen, os mando que si la dicha ocupación se ha hecho de seis meses á esta parte, hagáis desembarazar y desocupar el sitio para que en él se hagan los dichos dos galeones, no obstante la réplica y apelación, que otorgaréis, si la hay, para ante mí como caso de gobierno.

»Que elegido el sitio para astillero, mande hacer un fuerte con ocho piezas de artillería que resguarden y defiendan las fábricas.

»Que antes de proceder á la fábrica de los galeones hagan un batel del tamaño que juzguen conveniente, por la necesidad que antes y después de hechos tendrán de él.

»Que estando todo prevenido para empezar la fábrica, se dirán en el astillero dos Misas en dos días consecutivos: la primera de San José, cuyo nombre pondréis al galeón capitán, y la segunda á la gloriosa Santa Ana, cuyo nombre pondréis al galeón almirante, procurando se digan con la mayor so-

lemnidad que sea posible, para que se sirvan de tomar á su cargo y protección los dichos dos galeones y sus buenos sucesos; y celebradas las dichas Misas, daréis principio en el nombre de la Santísima Trinidad á la fábrica de los dichos dos galeones.

»La capacidad de ellos será de 400 y 350 toneladas.»

Hay otras varias instrucciones que no dan idea particular, y así quedan omitidas.

Cauto fué ciertamente Montesclaros en este asunto, pues mientras parte de la escuadrilla subía de Panamá á Lima conduciendo al nuevo Virrey, príncipe de Esquilache, tres navíos salían del Callao en busca del corsario, que ya navegaba las aguas de Chile.

Buscado con empeño y no encontrado, regresó al Callao, donde aumentó el Virrey de tres buques más las fuerzas anteriores.

Con noticia de que el pirata había aparecido por la costa de Pisco, ordenó Montesclaros la salida, trabándose poco después de ella la memorable acción de Cañete, que llenó de luto la capital del virreinato. En la citada Memoria entregada por el Virrey á su sucesor, no se halla cosa alguna de referencia á tan calamitoso encuentro; conténtase con decir acerca de los buques de guerra lo

siguiente: «Yo hallé pocos galeones, y fabriqué dos; quedan ahora cuatro: sus nombres *San José*, capitana; *Jesús María*, almirante; la *Mercedes* y la *Visitación*, y hay también una lancha de servicio.»

De estos buques sólo el *Jesús María* se halló en Cañete de capitana.

Por más que los virreyes en sus Memorias ó testamentos oficiales ensalcen sus hechos y disminuyan ú oculten totalmente sus desaciertos, queda flotando en medio de este revuelto mar la verdad histórica, que, antes ó después, toma siempre puerto á despecho del viento y de las olas.

Sólo dos galeones hemos visto que mandó construir el marqués de Montesclaros, siéndole conocido el déplorable estado en que se hallaba el resto de las fuerzas navales. Sorprendido por la entrada de Spilberg, ó no dando crédito á ella si es que de Europa se lo avisaron, se halló sin buques suficientes para resistirlo.

El fracaso experimentado en Cañete y la facilidad que el pirata tuvo de apoderarse de Lima después de la derrota de nuestros buques, facilidad que confesó Montesclaros al príncipe de Esquilache, le hicieron entender que la salud de las posesiones del Pacífico estaba en el mar.

Así vimos lo dejó escrito en su Memoria, y ésta es la verdad que flota en ella entre el embate de su negligencia gubernativa en este asunto, y el paliativo con que la cubre, diciendo que halló pocos galeones y que al entregar el mando dejaba cuatro.

El siguiente trozo, que tomo de Caravantes, explica la confusión que hay en los testimonios citados respecto á los nombres y número de los bajeles. «Halló el Marqués la real armada con galeones viejos, y para su mejor conservación, cosa que S. M. encarga por un capítulo de la instrucción general, mandó el Marqués fabricar dos galeones, *San José* y *Santa Ana*, y vendió tres inútiles.»

Nada pone más en punto de evidencia el descuido de Montesclaros en lo que se refiere á la seguridad naval de las costas peruanas, que lo dicho por Esquilache en su Memoria, que ciertamente no tiene réplica, y es de oír: «Habiendo entrado en este gobierno el año de 15 (1615), que fué en el que los cinco navíos de holandeses rompieron en Cañete la armada de este reino, y estuvieron cerca de llegar á las manos con la en que yo subía de Panamá, juzgué por conveniente, habiendo precedido muchos acuerdos generales, consultas y pareceres con las perso-

nas más experimentadas y prácticas en las cosas de mar y guerra que había en este reino, de ponerle en defensa, haciendo armada efectiva *la que antes era de nombre y cumplimiento.*»

Hablando de la visita que hizo al Callao á los tres días de haber tomado posesión del virreinato, dice: «Hallé gran falta de galeones en la real armada, porque sólo era de provecho el galeón *Jesús María*, capitana entonces; el galeón *San José* no podrá servir si no es haciéndole un gran aderezo y embonándolo; el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes* era muy viejo y estaba tan maltratado que hacía mucha agua por la proa, y así lo echamos al través, y el galeón *Visitación*, que por otro nombre se llamaba la *Iglesia*, que se tomó á Richarte, á quien apenas era de provecho [por no] poder navegar bien á la bolina.»

Creo haya una poca de exageración en este informe, pues se hace dificultoso de creer que el *San José*, si fué uno de los dos mandados construir en 1611 por Montesclaros, estuviera ya inservible en 1615, pues dice Esquilache que el *Jesús María* era en esta fecha el único de provecho.

Por lo demás, son tan contundentes las razones que da para probar la inutilidad de

los otros dos, media escuadra de Montescaros, que no veo medio de librar á este Virrey del calificativo de negligente ó de equivocado acerca de la defensa del país que S. M. le confiara.

Fué, con todo, uno de los grandes magistrados que lo gobernaron, y será digno de verse si en su juicio de residencia se le hizo algún cargo de esta especie como consecuencia del desastre de Cañete, y qué contestó si se le hizo. Lo único que hasta ahora sé de dicho juicio, es que en el que se le formó en Lima al dejar el mando se le condenó en más de 50.000 pesos (250.000 pesetas). Apeló de esta sentencia al Consejo de Indias, y en él le dieron por libre, salvo de 5.000 ducados (unas 14.000 pesetas). Al que en Lima calumnió al Virrey lo condenaron en 8.000 ducados y seis años de destierro.

En la misma *relación de guerra* que obra en la Memoria gubernativa de Esquilache, tenemos un precioso dato del auge que había tomado la marina mercante á principios del siglo XVII. Porque hablando de cómo había fortificado el puerto del Callao para ponerlo á cubierto de intentonas piráticas, escribe: «En dos plataformas están plantadas trece piezas gruesas de artillería: siete en una y seis en otra, con que se defiende

el puerto y se abrigan las naves merchantes que surgen en él, *que son en gran cantidad.*»

Grande fué el impulso que Esquilache dió á la marina de guerra en los seis años que gobernó el Perú. Lo poco que le faltó para caer en manos de Spilberg quizá influyera no menos en su ánimo que la catástrofe de Cañete.

Copiaré de su Memoria unas líneas *ad rem*: «La armada que ahora queda efectiva es el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, capitana real de este mar del Sur, etc.»; va enumerando las piezas que llevan todas las naves, marinería, etc., todo lo cual yo pongo en la planilla siguiente:

	<u>Caño-</u> <u>nes.</u>	<u>Arti-</u> <u>lleros.</u>	<u>Mari-</u> <u>neros.</u>	<u>Gru-</u> <u>metes.</u>
Galera <i>Nuestra Señora de Loreto</i> , capitana real.....	44	44	60	16
Idem <i>San José</i> , almirante.....	32	32	50	12
Idem <i>Jesús María</i>	30	30	40	10
Idem <i>San Felipe y Santiago</i> ...	16	16	24	10
Patache <i>San Bartolomé</i>	8	8	10	8
Idem <i>San Francisco</i>	8	8	10	8

Quedaron además dos lanchas: una de ellas la *Santa Ana*, con dos piezas de artillería.

Borja y Aragón, príncipe de Esquilache, se atuvo al justo medio. Esta armada era lo suficiente para que estuvieran atendidas las

necesidades del virreinato; su mérito fué crearla y dejarla en buen pie cuando cesó en el mando. Por lo demás, no hizo otra cosa sino cumplir lo que en carta de 16 de Abril de 1591 se previno al segundo marqués de Cañete, á saber: «que la armada de la mar del Sur siempre tenga cinco galeones», que es el número que siempre ha tenido desde el tiempo de dicho Marqués, añade en su Memoria el príncipe de Esquilache. Los dos pataches hacían mejor avío que la galera, pues servían para los avisos y descubiertas.

Fué en este siglo XVII muy castigado el Perú de las invasiones piráticas inglesas y holandesas, como en el relato que de ellas doy un poco más adelante puede verse. Por esta causa se halló en dicho siglo casi siempre ocupado el astillero de Guayaquil por buques de guerra, y nunca desocupado de las quillas mercantes que sostenían el gran tráfico marítimo que en él hubo, no obstante la muchedumbre de piratas que materialmente lo araron con sus quillas.

La suficiente armada dejada por el príncipe de Esquilache en Diciembre de 1621, se apresuró á reforzar su sucesor el marqués de Guadalcazar, el cual, estando en Méjico con el mismo cargo, tuvo aviso de que iría

al mar del Sur una gruesa expedición de buques holandeses.

En 25 de Julio de 1622 tomó Guadalcazar posesión del virreinato peruano, y á principios de 1624 se presentó delante del puerto del Callao Jacobo Heremita Clerk con sus 11 buques, montando 294 cañones y llevando á su bordo 1.637 hombres de infantería.

Sólo había en el Callao dos buques de guerra: la *Loreto* (capitana real) y el patache *San Bartolomé*; el resto de la armada había ido á Panamá conduciendo caudales. De las particularidades ocurridas durante el tiempo que este pirata estuvo anclado frente al Callao, diremos en las relaciones de los piratas que infestaron el Pacífico durante el siglo XVII; por lo que á lo nuestro hace, hallo dos datos de industria naval: el uno la construcción en Guayaquil de un buque de guerra de 550 toneladas, bajo la vigilancia del capitán D. José de Castro, ya puesto en astillero antes de la entrada del pirata. Los trámites por donde se vino á construir dicho galeón fueron éstos:

De orden del Virrey reconocieron los bajeles de la armada maestros peritos, y se desechó el galeón *Jesús María*, que llevaba veintidós años de servicio, y se tuvo por in-

capaz de carena. Mas deseando el Virrey hacer todas las economías posibles, tomó asiento con José de Castro, vecino de Guayaquil, para que fabricase otro galeón de 550 toneladas. Nombró por comisarios al oidor D. Francisco de Alfaro; al licenciado Luis Enríquez, fiscal; á Francisco López de Caravantes, contador de cuentas, y al factor D. Cristóbal Ulloa. Estos concertaron la fábrica en 76.000 pesos de á ocho reales, pagados en tres pagas: el tercio adelantado, otro cuando se hubieran puestos los baos y asentado la cubierta, y otro al tiempo de entregarlo á satisfacción del Virrey. Se ahorraron, dice Caravantes, más de 50.000 pesos á la Real Hacienda con este contrato. Quemó el pirata esta hermosa fábrica estando en astillero.

José de Castro fué condenado por pleito á fabricar otro galeón igual al quemado, como lo hizo, y entregó en tiempo del virrey conde de Chinchón. Dicho galeón se llamó el *San Diego*.

El otro dato es acerca del considerable número de buques del comercio que debió de coger el pirata surtos en el Callao, una vez que, para preservarlos, dispuso el valiente y activo Virrey que quedasen todos encerrados entre la orilla y unas gruesas cade-

nas que, atadas á maderos, estaban casi á flor de agua.

Con esta dársena se libraron de caer en manos del Heremita. Precaución que de fijo no se hubiera tenido por buques pocos en número y de poco tonelaje. En su viaje apresó y quemó algunos bajeles que halló en el mar ó en los puertos, como diremos al tratar en particular de las expediciones piráticas al Pacífico, según tenemos prometido.

Guadalcázar mandó fabricar en el puerto del Callao, y para su defensa, una chata, nombrada *San Isidro*, que al remo se llevaba donde era conveniente; tenía montadas cinco culebrinas y era una batería flotante. Las fuerzas sutiles que tanto molestaron á Heremita Clerk cuando atacó el Callao, fueron unas lanchas que el diligente Guadalcázar hizo construir y artillar durante el sitio. Daremos los nombres.

San Juan, con dos piezas de artillería pequeñas.

Santa María Magdalena, con tres piezas.

Santiago, con tres ídem.

San Cristóbal, con tres ídem.

Santa Juana, con dos ídem.

Buen Viaje, con una ídem.

Jesús María, con una ídem.

San Pedro y San Pablo, con una ídem.

Santiago el Mayor, con dos ídem.

Santísima Trinidad, con dos ídem.

Nuestra Señora del Rosario, con dos ídem.

Nuestra Señora de Loreto, con dos ídem.

San Ignacio, con dos ídem.

Este fué el resultado del acuerdo tomado en 1624, en el que « se resolvió que para ofender al enemigo, posesionado del puerto del Callao, se acaben con brevedad las dos lanchas que están en astillero y se hagan otras dos; que con ellas, con la galeotilla y los cuatro chinchorros que hay disponibles, se ofenda á las lanchas del enemigo, y que si más lanchas se pudiesen acrecentar, se hagan; que asimismo se hagan 12 esmeriles para las lanchas, los cuales se podrán acabar en veinte días».

Los anuncios de expediciones holandesas á las costas del Pacífico no cesaron durante el gobierno de D. Luis Jerónimo de Cabrera y Bobadilla, cuarto conde de Chinchón; y aunque no vinieron á tener efecto hasta el tiempo de su sucesor el marqués de Mancera, con las tentativas hechas contra Valdivia en Chile, el Conde, lejos de omitir sus preparativos por incredulidad ó descuido, los hizo muy eficaces, previniéndose para la defensa del Callao.

Las buenas nuevas que los holandeses

propalaban de sus triunfos en el Brasil, posesión hispano-portuguesa en la fecha del virreinato del conde de Chinchón, estimuló á éste á la defensa. Dice Mendiburu que hizo construir *grandes galeras*, que bendijo el arzobispo Villagómez, y que mejoró y aumentó las defensas del Callao, en especial las llamadas á proteger las naves mercantes. Nuevo comprobante de que en el Callao se reunía no mal número de embarcaciones, propiedad de particulares.

Por lo que hace á la bendición de las galeras por el arzobispo Villagómez, si bien de poco momento en la materia del fomento naval, acusa, ó una equivocación material del diligente Mendiburu, ó un dato de importancia suma.

D. Pedro Villagómez, natural de Castroverde de Campos, en la diócesis de León ¹, era deudo de Santo Toribio de Mogrovejo, arzobispo de Lima en la segunda mitad del siglo XVI. Vino al Perú el Sr. Villagómez de visitador de la Audiencia, Tribunales y Universidad de San Marcos.

¹ ¡Qué pueblo éste tan cristiano todavía en 1879, año que di en él una misión! Séame permitida esta impertinencia histórica por el buen recuerdo que de él tengo, no menos que el que conservo de Aguilar de Campos, donde también misioné pocos días antes.

Estando haciendo estas visitas en Lima fué elegido obispo de Arequipa en 31 de Marzo de 1632, y consagrado por el arzobispo D. Fernando Arias de Ugarte, en Lima, el 25 de Septiembre de 1633. Promovido luego después, en 31 de Marzo de 1640, al arzobispado de Lima, hizo su entrada solemne en ella el 22 de Mayo del dicho año.

Ahora bien: habiendo empezado el período de mando del conde de Chinchón el 14 de Enero de 1629 y terminado el 18 de Diciembre de 1639, claro es que las grandes galeras hechas construir de orden del Conde debían estar acabadas antes que Villagómez entrara en Lima como arzobispo, en Mayo de 1640.

Pudiera haberse equivocado Mendiburu, poniendo arzobispo en vez de obispo, de modo que la bendición fuera entre Septiembre de 1633 y Octubre de 1639; pero aun así tengo por erróneo que el Sr. Villagómez hiciera un viaje á Guayaquil con tal objeto, ni desde Lima, donde estuvo después de consagrado hasta bien adelante de 1635, ni desde Arequipa.

Queda, pues, si como creo efectivamente hubo bendición episcopal de las galeras, que éstas se construyeron en el Callao, donde pudo bendecirlas desde Septiembre de

1633 hasta casi mediado 1635. Y si ya consagrado obispo de Arequipa rogó á S. M. le alcanzara Breve de Su Santidad para poder residir fuera de su sede en atención á la calidad de los negocios que lo detenían en Lima, dificultosa cosa es creer que si las galeras se hacían en Guayaquil, fuera hasta allí el obispo sólo para bendecirlas. Y cuenta que si en aquel tiempo se iba del Callao á Guayaquil en una semana, bajando, no solía suceder volver de subida de Guayaquil al Callao en tres ni en cuatro, tiempo que el Sr. Villagómez no querría, de seguro, faltar de su diócesis por tan leve causa.

Creo, pues, y repito que tengo por muy probable que las galeras se hicieron en el Callao, lo cual es un dato valioso que prelude al apostadero que en él se puso años más adelante, como diremos cuando lleguemos á esa fecha.

D. Pedro de Toledo y Leiva, primer marqués de Mancera por gracia de Felipe IV (17 de Julio de 1633), se encargó del virreinato del Perú el 18 de Diciembre de 1639. Al año de gobernarlo comisionó al corregidor D. Martín de Valenzegui para que en Guayaquil se empezase la fábrica de dos grandes galeones de á 1.000 toneladas cada uno y 60 cañones, no obstante de estar pro-

hibido dar esta capacidad á los buques, que, según un autor, no debían exceder de 600 toneladas.

Será cierto; pero ello es que por las Ordenanzas de 21 de Diciembre de 1607, que tengo á la vista, se asignan dimensiones á buques de 1.352 toneladas.

Los buenos efectos de la previsión del Virrey se tocaron á poco. Cuando Brower, de orden del príncipe Mauricio de Nassau, entró al Pacífico para apoderarse de la plaza de Valdivia, en Chile, y fortalecerla, pudo Mancera enviar contra él, al primer aviso de su llegada, una división de doce buques de guerra y transportes, bien equipados y con recursos abundantes.

Quizá fuera este Virrey el que más se señaló en tener bien preparada la defensa, ya del puerto del Callao y otros, ya de las costas, por los buques de guerra de que dispuso. Entregó á su sucesor 300 cañones fundidos en el país, y bien distribuídos en las fuerzas terrestres y navales.

De los seis buques de guerra que había cuando Mancera dejó el mando, año de 1648, dice Mendiburu que sólo halló dos por toda escuadra el conde de Alba de Liste al recibirse del gobierno en 1655: uno el *San Francisco Solano*, de pequeño porte, y el otro el

galeón *Santiago*, en tan mal estado que para que pudiese servir hubieron de gastarse más de 93.000 pesos.

¿Es posible que en sólo siete años así desapareciera una escuadrilla? ¿Qué se hicieron los dos grandes galeones que en 1640 hizo construir en Guayaquil el citado virrey Mancera? Naufragó, es verdad, en 1654 y en los bajos de Chanduy, provincia de Santa María de Guayaquil, la capitana de la armada del Sur, que bajaba con caudales á Panamá para los galeones que estaban en Puertobelo al mando del marqués de Villarrubia; ¿pero era esta capitana, nombre genérico, uno de los dos citados galeones? Y dado que fuera, como creo, ¿dónde estaba el otro? ¿Era el *Santiago*? Y si era, ¿dónde están aquellas incorruptibles maderas de Guayaquil tan celebradas, si á los quince años de construído este galeón necesita una carena tan firme y tan costosa?

Este, como otra muchedumbre de vacíos que se notan en todo lo perteneciente al ramo naval del virreinato, sellenará acaso con el tiempo. Yo no hago inquisición formal de ello; uno, por la mucha premura con que llevo esta obra; otro, porque ya dejo en ella lo que más le cumple, y es que se fabricaron los dichos galeones, dato que llena mi

propósito de dar á conocer la industria naval, y no las vicisitudes de ella, ó sea la historia de la marina colonial americana. Cuando buenamente hallo, al pasar, datos de ella, los pongo, como, verbigracia, el paradero que tuvo una de las dos galeras mandadas hacer por el conde de Chinchón, cual fué sustituir, después de carenada, á una chata muy vieja que había en el Callao, depósito de los condenados á galera.

Hasta que el benemérito conde de Castellar se encargó del gobierno (1674) no he hallado cosa digna de poner aquí, no obstante de la expedición filibustera de Morgán en tiempo del virrey conde de Lemos, que mandó doce buques contra ella. De esto trataré en las adiciones que acompañan á las excursiones piráticas que nos dejó Llano-Zapata, y que están más adelante.

En uno de los innumerables documentos que he visto para ir dando ser y forma á estos *Estudios críticos*, leí y copié que el conde de Castellar iba disponiendo que en los astilleros fabricasen los particulares bajeles de alto bordo que, en caso de necesidad, pudiesen ser armados, y para esto concedía cuantas gracias estaban en su mano conceder á los tales fabricantes.

Fué uno de ellos D. Bernardo Gollonete,

á quien dió por tres años el corregimiento de Otavalo (Quito) por haber fabricado en Guayaquil un buen galeón con las condiciones dichas. Lo mismo había prometido á otros. Con Gollonete fabricaba también en Guayaquil, y bajo las mismas condiciones de premio, D. Pedro de Otazu, que debía servir el corregimiento de Chimbo cuando terminara su galeón.

Para justificar lo adoptado por Castellar acerca de construir buques mercantes que, llegada la ocasión, pudieran armarse en guerra (pensamiento antiguo del virrey Toledo), dice el documento á que aludí líneas más arriba, que «los galeones de S. M. costaban mucho mantenerlos, carenarlos, tripularlos, etc., y que cuando llegaba el caso no podían salir al mar».

De la expedición que armó para explorar el Estrecho no diré aquí nada, porque es materia ajena á este libro.

El comercio de Lima aborrecía de muerte al conde de Castellar, y lo mismo ó más los empleados del Gobierno, contratistas, etcétera, etc., por la rectitud, severidad y vigilancia con que cuidó no se defraudara la Real Hacienda.

En el período de gobierno civil del ilustrísimo Sr. D. Melchor Liñán y Cisneros,

arzobispo de Lima y Virrey juntamente desde 1678 á 1681, aparecen como por ensalmo nuevos buques de guerra.

Entre las vicisitudes marítimas de su gobierno sale un navío, *San Lorenzo*, que luego queda en patache de 20 cañones y 150 tripulantes; salen también los navíos capitana ó *Nuestra Señora de Guadalupe*, de 32 cañones, y el almirante ó galeón *San José*, de igual fuerza que el anterior, ambos en tal estado que, por carta de S. M., se resolvió se hiciesen otros dos. Pero Liñán, asesorándose con personas prácticas, hizo reconocer detenidamente ambos galeones, y del reconocimiento resultó que las principales piezas y maderas de ambos buques estaban muy sanas, y que su construcción era tan sólida que, carenándolos de firme, podían aún servir provechosamente largo tiempo.

También se alistaron tres lanchas de doce remos por banda y dos cañones cada una, dos de las cuales se enviaron á Panamá para impedir se repitieran hechos tan tristes como los de Sharps, Guarlen y Wolmen, que referimos en el sitio que les corresponde.

La escuadrilla de la mar del Sur no paró un solo momento en tiempo del Virrey arzobispo. No bien el presidente de Panamá le participa en 28 de Junio de 1680 la entra-

da al Pacífico de los piratas dichos al través del istmo, la hace salir al mando de D. Santiago Pontejos Salmor; la escuadrilla constaba de la capitana, almiranta, una fragata y un chinchorro, montando entre todas estas naves 60 piezas de artillería y 727 hombres de tripulación, dice Mendiburu, lo cual no es creíble, á no ser que se cuente en esta cifra alguna tropa que fuera de transporte para guarnición de Panamá.

Mientras estos buques registraban el litoral del Norte desde el Callao á Panamá, el *San Lorenzo* exploraba la costa desde el Callao hasta Ilo, sin hallar rastro de los piratas en dirección alguna.

El Virrey ordenó que la escuadrilla viniese de Panamá; llegó á fines de 1680, y con sospechas de que los piratas se hubieran dirigido al Sur, ordenó el Virrey que del Callao saliera un buque bien armado con recursos para Valdivia, y orden á su capitán, D. Diego Barrasa, de buscar al enemigo.

También el presidente de Chile había destacado con igual fin dos embarcaciones, que, más afortunadas, divisaron al enemigo en las islas de Juan Fernández navegando hacia el Sur; fueron tras él, pero mudando rumbo el pirata por la noche, se les perdió.

Receloso el virrey Liñán de que nuevos

compañeros de estos piratas siguieran el camino del istmo para reforzar los primeros, envió á Panamá el navío *San Juan Evangelista*, armado en guerra, con lo cual se frustró otra nueva intentona de los filibusteros del Atlántico.

El 23 de Febrero de 1681 salió para Arica, desde el Callao, la capitana y un chinchorro; debían recorrer el litoral, y luego mantenerse en Arica hasta que se recibiera en este puerto el caudal de Potosí y demás provincias internas, perteneciente al Rey y particulares, el cual, conducido al Callao, se embarcaba para Panamá con destino á Puertobelo.

Los buques mercantes que se reunieron en Arica volvieron al Callao custodiados por la capitana, el *San Lorenzo*, que había llevado azogues á Arica, y el chinchorro. Del Callao zarparon para Panamá, el 21 de Septiembre, todos los caudales allí reunidos, convoyados por la armada real. La capitana debía llevar desde Panamá á Paita al nuevo virrey duque de la Palata, y el *San Lorenzo* regresar al Callao custodiando las naves del comercio, cargadas de los efectos procedentes de la feria de Puertobelo.

Me he detenido en estas idas y venidas de los buques de la escuadrilla para probar:

primero, cómo con dos galeones, un patache y un chinchorro se cubrieron todas las necesidades del servicio en tiempo que se sabía á ciencia cierta que había piratas en las aguas del Pacífico; se añadieron, es verdad, buques armados en corso, pero este recurso nunca podría faltar una vez que quisiera emplearse, y siempre era mucho más económico que mantener buques de guerra; segundo, que las escoltas dadas acusan la existencia de buques mercantes para el tráfico de la tierra y en comunicación con España por medio del istmo de Panamá.

Una objeción, y fundada, puede hacerse á lo primero, y es que, no habiendo comunicación marítima á través del istmo, los piratas Guarlen, Sharps y compañía, al hallarse á la orilla del Pacífico, no tuvieron más remedio que tomar las canoas de los indios para sus piraterías, y con ellas, á lo sumo, alguna barca que en piezas llevaban á hombres de uno á otro mar.

Para semejante escuadra, se dirá, bastaban el patache y el chinchorro, y así nada prueba la suficiencia ordinaria de la escuadrilla. Cierto; mas es el caso que en Chepo, pueblo de muy poca tropa y algunos cañones no grandes, ó tomaron éstos, ó con los que sacaron de sus buques artillaron la fra-

gata *Trinidad* y otro buque de que se apoderaron por sorpresa en el puerto de Perico, como se dirá más adelante, añadiendo algunas circunstancias de la presa.

Tomaron, además de cuatro buques pequeños que se les vinieron á las manos, una nave no lejos de Guayaquil, que su corregidor había hecho salir con 30 hombres para adquirir noticias de los piratas.

Capturaron también un chinchorro de Panamá, en el que iba á Lima un alcalde de corte de la Audiencia de esta ciudad con su familia, á los cuales soltaron en Paita, y en Trujillo á otros varios prisioneros.

Cuando éstos llegaron á Lima, avisaron al Virrey de la dirección del pirata hacia el Sur, y por esto salió el *San Lorenzo* á guardar la costa hasta Ilo, puerto entonces de Arequipa.

No serían tan insignificantes los buques apresados, pues con dos de ellos, al menos, embocaron el estrecho de San Vicente (Le Maire) y se dirigieron á Inglaterra.

Casi ocho años llevó el bastón de virrey D. Melchor de Navarra y Rocafull, duque de la Palata (1681-1689), y cuatro peleó acérrimamente con los piratas que infestaron las costas occidentales del nuevo mundo.

En la hermosa relación que dejó de su

gobierno, y que tengo á la vista, está casi paso por paso cuanta providencia tomó sobre el caso. Si en ella se desvirtúa algo la verdad, quitando ó poniendo ó interpretando en su favor lo que pudiera desfavorecerle, no es al presente de nuestra incumbencia examinarlo; hago esta monición para que se entienda que no es mi ánimo otro sino el de ver y examinar lo que acerca de la industria naviera pudo dar de sí el gobierno del Virrey duque, dejando todo otro juicio, para el que hoy por hoy no tengo ideas de donde pueda deducirlo con certeza, aunque sí vehementes sospechas de que por negligencia fué sorprendido por los piratas en 1684.

A los 12 de Marzo de dicho año se recibió en Lima, por carta del presidente de Chile, D. José Garro, que los vigías anunciaban la presencia de tres ó cuatro buques enemigos en aquellas aguas.

Dió orden el Virrey para que todos los buques mercantes se recogiesen al Callao; no pudo tener esto lugar, pues de precisión á algunos no les llegó oportunamente el aviso, y á otros fué necesario despacharlos con víveres á Tierrafirme. Algunos de estos buques fueron presa del pirata.

Diez días después que llegó la noticia de

la presencia del enemigo en las aguas de Chile, se dió principio á la carena de la armada.

Según esto, hasta el 22 de Marzo de 1684 no se pensó en preparar la escuadrilla para cualquier evento. Oigamos en substancia la disculpa del Virrey: «No pudo hacerse antes porque cuando entré en estos cargos, que fué á 7 de Noviembre de 1681, se hallaba la armada [del Atlántico] en Puertobelo con el comercio, y no volvió [la escuadrilla de la mar del Sur al Callao] hasta Diciembre de 1682.»

«Y aunque se reconoció luego cuánto se necesitaba de repararla y carenarla para cualquier accidente que sobreviniese, no se pudieron poner en obras, porque hallé la *Atarazana* [de Lima] sin un palo, y resolví enviar el patache *San Lorenzo* á Guayaquil, para que allí se carenase y volviese cargado de madera. Salió del puerto del Callao á 27 de Julio de 1683, y habiendo empezado sus obras en Guayaquil, se descubrieron tantas que fué necesario fabricarlo de nuevo, reteniendo de lo antiguo sólo la quilla y algunos palos: entre carena y vuelta tardó once meses, entrando en el Callao á 11 de Junio de 1684.»

Sin embargo de la falta de madera en

Lima, se carenaba en ella la capitana desde el 22 de Marzo (1684), tomándose la madera de la acopiada para la fábrica del convento de Carmelitas Descalzas hasta que viniese en el patache lo que se esperaba de Guayaquil.

No obstante la prisa y buena dirección que en estas obras de carenar la almiranta y capitana se dió el general de la armada D. Antonio de Bea, no pudieron estar listas hasta el 23 de Septiembre (1684). En esta fecha había dos cosas urgentes á que acudir con la armada. Una á llevar los caudales á Panamá, pues según cédula que se le había dirigido de S. M., de 13 de Febrero de 1684, por Agosto de este año saldrían indefectiblemente galeones de España para Cartagena, y era necesario que oportunamente estuvieran los caudales en Panamá para no detener en Puertobelo ó Cartagena á los galeones, por las inmensas transcendencias que traería esta demora de un año, según la sapientísima organización dada á los viajes de flotas y galeones en la fecha que nos hallamos de la historia.

El comercio de Lima, rehacio en sumo grado á embarcar sus caudales habiendo enemigos en aquellas aguas, instaba por que la escuadrilla, ya lista, saliera primero á ase-

gurar el mar. Rehusábalo el Virrey duque con buenas razones, y el comercio se mantenía firme en su parecer, alegando causa sobre causa para no arriesgar sus barras de plata.

Pongo por apéndice algunos de los oficios que se cruzaron entre el Virrey y el comercio, que son dignos de leerse por la fina ironía que en los del consulado campea, y las sesudas y bien hilvanadas razones dadas por el Virrey.

Entre estas contestaciones de una y otra parte, había llegado de España á Cartagena la armada de galeones el 28 de Noviembre de 1684, á las órdenes del general D. Gonzalo Chacón. Con tan apretada instancia de Su Majestad como se hacía al Virrey en la cédula del 13 de Febrero, fuera temeridad que «el Virrey despachara la armada en contra de piratas, cuando el Rey le mandaba la tuviese prevenida para que bajase á Panamá».

Detenidos los galeones en Cartagena porque la plata del Perú no bajaba, y firme el comercio en no quererla embarcar, tomó el Virrey duque una resolución digna de aquellos grandes hombres que para eterno loor de nuestra patria gobernaron el Perú bajo la dominación austriaca.

Para vencer el miedo causado por las

fuerzas del enemigo armó cuatro buques con 116 cañones; á los que unió dos brulotes muy bien dispuestos por el general D. Antonio de Bea, y para animar á los pusilánimes embarcó el Tesoro de S. M.

La escuadrilla se dió á la vela en el Callao el 7 de Mayo de 1685, tripulada por 1.431 plazas escogidas; algunos particulares se determinaron á embarcar sus barras: un nuevo rumbo que evitara el encuentro con el enemigo á la ida coronó la constancia del virrey duque de la Palata. La escuadrilla entró en el puerto de Perico sin novedad alguna, desembarcó los caudales que llevaba, y, haciéndose al punto al mar, salió en busca del enemigo.

Antes de que lo encuentren, dejemos sentado: primero, que las carenas dadas en el Callao á la capitana y almiranta acusan un más que mediano adelanto en la industria naval de aquella plaza; segundo, que no veo modo de disculpar al Virrey duque por no haber carenado la escuadra cuando pudo hacerlo, que fué en todo 1683, y en Guayaquil, que era el verdadero astillero para esta clase de reparos, máxime de buques grandes, y no el Callao.

Volvamos á los buques tan felizmente llegados á Panamá: eran la capitana, de 40

cañones; la almiranta, de igual número, y el *San Lorenzo*, hecho casi de nuevo en Guayaquil, llevaba 26, y 14 el *Populo*, buque mercante que se armó en corso.

Los navíos, también mercantes, de los capitanes Artunduaga y Ojeda, los dispuso como brulotes el general D. Antonio de Bea: eran el *Rosario* y el *Santo Toribio*. Esta respetable escuadrilla sorprendió en la ensenada de Panamá á la flota de Eduardo Davis, unida á las embarcaciones de filibusteros que, atravesando el Darién, habían invadido el Pacífico.

La superioridad de nuestra armada; la sorpresa que debió aterrar á la de los contrarios, que no la esperaban; la calidad de la tripulación, todo estaba de nuestra parte. Ello, sin embargo, fué que los enemigos salieron casi ilesos del encuentro, escurriéndose por entre las islas.

En vano el príncipe de Mata, marqués de Tolva y duque de la Palata, vigésimo segundo virrey del Perú, atenúa en la Memoria relacionada de su gobierno tan desdichada función de armas acudiendo al repertorio de repentinos chubascos, inesperados cambios de vientos, inaudita velocidad de los buques piratas (que eran en buena parte las presas que habían hecho de nuestros bu-

ques mercantes), etc., etc., para encubrir la notoria incapacidad naval de su cuñado don Tomás Palavicino, valiente general de artillería que en España se había distinguido en esta arma, y que mandaba en jefe la flota. Irregularidad que durante la dinastía de Austria en España se vió con harta frecuencia, y que costó días de luto á la nación entera.

D. Dionisio de Alcedo y Herrera en su *Aviso Histórico*, pág. 163, dice acerca de este episodio: «Maltrataron mucho nuestros buques á los piratas, y los pudieron acabar de rendir; mas por uno de aquellos accidentes que suelen sobrevenir cuando son más de uno los que mandan, se contentaron con el estrago hecho en la refriega, sin perseguirlos en la fuga, etc.»

Así y todo, esto es, eliminando los fenómenos atmosféricos y dada la explicación natural del ningún provecho que se sacó de este encuentro, hallo yo todavía alguna exageración en Alcedo acerca de los daños recibidos en los buques enemigos, pues; como decimos tratando de estos piratas, se diseminaron por todo el Pacífico, siendo ésta de diseminarlos la única ventaja que se sacó de la acción de las islas del Rey, en la enseada de Panamá.

Entró nuestra escuadrilla en Paita después de tan ingloriosa acción, y sin saberse cómo se voló la capitana con 400 hombres —el Duque pone sólo 130— salvándose sólo 15 personas de su tripulación, según unos, y sólo el hijo del general de la armada don Pedro Pontejos, según otros.

No bien se supo en Lima que la flota enemiga se había deshecho en las islas del Rey ó Perlas, se apresuró el comercio rezagado á remitir sus barcos á Panamá, y pidió fuerzas navales al Virrey para que escoltaran el tesoro.

Armóles al punto dos naves mercantes y fletó otras dos, en las que no pudo poner artillería por tenerla repartida toda entre las dos recién artilladas y la escuadra que aún estaba en Paita. Pero puso en ellas buen contingente de tropas, y ordenó que á la ida tocase en las islas de Lobos y se reuniesen á la escuadra, que recibiría orden de buscarla en ellas y convoyar los buques mercantes y los armados hasta Panamá.

Fué el Virrey duque de aviso de construir cuatro fragatas ligeras y bien armadas para la custodia del litoral, en vez de los galeones, que por pesados no reunían las ventajas de aquéllas. Bien hubieran servido en la ocasión pasada; pero no se hubiera hecho

esperar mucho el parecer de otro virrey diciendo que lo conveniente y necesario eran buques de porte, pues los de pocas piezas no podían combatir con los gruesos vasos con que entraron en breve al Pacífico nuevos piratas.

Reunidos todos en las islas de Lobos, tomaron sin contratiempo alguno ni vista de enemigos á Panamá, y con la misma escuadra regresó el comercio cargado de efectos en sus propios buques.

No he encontrado el número de navíos mercantes que fueron, ni en este viaje ni en el otro, acompañados de las dos expediciones armadas por el Virrey.

Porque la dispersión de los piratas en distintas fracciones y direcciones requería mucha vigilancia, no contento el Virrey con la respetable fuerza naval que tenía ocupada en la guarda de los buques mercantes que habían ido á Panamá, previno todavía otra flotilla de tres navíos que fuera recorriendo la costa hacia el Norte; iba á la conducta del maestro de campo del Callao, don Francisco de Zúñiga.

Como las invasiones á través del Darién fueron varias, y de las entradas de piratas por el Sur no hubiera conocimiento exacto, ni en el número ni en la fuerza de los bu-

ques, hizo el Virrey duque otro esfuerzo para que un nuevo y pronto contingente naval reforzara los aprestos que se habían hecho en tan poco tiempo y supliera la pérdida de la capitana.

No bien llegó á sus oídos que había en Buenos Aires dos navíos de permiso del capitán Francisco Retana, trató de hacerse de ellos á todo trance; no halló los pareceres de la Junta de Hacienda tan decididos á ello, sino más bien retraídos é indecisos, porque «nunca quieren los ministros empeñar sus votos en las peligrosas contingencias, y siempre quieren que todos carguen sobre quien gobierna».

Oigamos al Virrey: «En la Junta general de Hacienda que se tuvo á 20 de Septiembre de 1685, conferí un papel del general don José de Alzamora, en que representaba sería conveniente, para resarcir la pérdida de la capitana en tiempo que no era posible emprender su fábrica, enviar á Buenos Aires á comprar los dos navíos de permiso que llegaron á aquel puerto, y que con toda su guarnición y artillería pasasen á este mar; y habiéndose discurrido en la materia, se hallaron tan graves reparos en la ejecución... que se dejó de abrazar la propuesta de Alzamora.»

Sin el apoyo de la Junta de Hacienda no se determinó el Virrey á hacer cosa alguna en este asunto, pero estuvo muy decidido á traer de Holanda dos buques de guerra que suplieran por los que se hallaban en Buenos Aires.

Conocióse luego después cuán atinada había sido la idea de la compra, y se vino sobre ella, pero sin resultado, como expon-dremos al tratar de los piratas que habían invadido el Pacífico durante el gobierno del Duque.

Angustiado el comercio con las dificultades experimentadas, entró con eficacia en lo que les propuso el Virrey, de que se formase una Compañía de mar para armar dos navíos y un patache; cuadró la idea, y en pocos días dió el comercio costeadá á Su Majestad una escuadra de guerra tan bien prevenida, que saliendo en busca de los piratas peleó con ellos en dos distintas ocasiones.

Antes de que vengamos á los resultados obtenidos, es justo que pongamos un extracto del Memorial que elevaron al Virrey; lo encabezan ocho representantes: tres caballeros de hábito, tres que se titulan capitanes, y dos sin clasificación alguna.

Dicen que, conociendo los excesivos gastos hechos por la Real Hacienda en el arma-

mento y equipo de las naves enviadas á convoyar los navíos de comercio y á limpiar la costa de piratas, y que no pudiendo continuarlas el Erario público, se han resuelto á servir con sus propios caudales en la seguridad de todo el reino; á este fin, dice, han formado una Compañía de *todos los que quieran* contribuir á empresa tan importante para armar una escuadra de guerra de dos navíos y un patache, la cual se titulará *Nuestra Señora de la Guía*, y saldrá al punto en persecución de los piratas, la cual es tanto más necesaria cuanto que la armada real, de siete navíos, está distribuída de modo que tres de ellos están en la costa de Panamá con el maestro de campo D. Francisco de Zúñiga; dos en las de Chile, y en el Callao carenándose y aprestándose la almiranta, el *San Lorenzo* y el navío *Nuestra Señora del Pópulo*, etc.

Piden los firmantes á V. E. que para lograr el fin importante que se propone la Compañía se le conceda lo siguiente:

1.º Que se tasasen los navíos según el modo ordinario que se tasan cuando los toma S. M., y la Compañía pague al contado en lo que fueren tasados.

2.º Que por cuenta de S. M. se les diera la artillería y municiones que pidieran, obli-

gándose á su devolución y á abonar el valor de lo que faltare; asimismo se le darían toda clase de armas.

3.º Que en caso de perderse la artillería, no satisfarían su costo.

4.º Que para aprestar los buques podrían sacar gente de la maestranza real ó de otros bajeles.

5.º Que los títulos de capitanes, oficiales, etc., se expidieran por el Virrey á los presentados por la Compañía para desempeñarlos, los cuales no pagarían la media anata y tendrían las preeminencias de los jefes de la real armada.

6.º Que los bajeles de la Compañía no se podrían detener ni ocupar en otra cosa sino en hostilizar al enemigo.

7.º Que ninguna contribución ó donativo que llegase á 500 pesos rezaría con los socios.

8.º Que las presas de buques, oro, plata, joyas, perlas, negros, etc., que se tomasen al enemigo, serían para la Compañía, reservando para S. M. la artillería solamente.

9.º Que la escuadrilla se denominaría *Nuestra Señora de la Guía* y podría aumentarse.

10. Que sólo la Compañía, aunque con

apelación al Virrey, pudiera conocer de las causas civiles y criminales de su gente.

11. Que tendría en sus gastos y cuentas absoluta independencia.

12. Que no se impediría á nadie alistarse y contratarse, aunque fuesen desertores, los cuales *ipso facto* de pertenecer á la Compañía quedarían indultados.

Aprobado todo por el Virrey, se puso grande empeño en alistar la flota. Compusiéronla los navíos *San José* y *San Nicolás* y un patache. Comandábanla los pilotos vizcaínos D. Dionisio Artunduaga y D. Nicolás Igarza; de sus combates con los filibusteros y piratas doy cuenta minuciosa algo más adelante; no omitiré aquí, con todo, que el bravo Artunduaga entró al Callao á los veintiún meses de su salida, trayendo apresados siete buques de los piratas, á los que barrió por completo del Pacífico.

El *San Nicolás* se perdió en un banco de arena cerca de Atacámez; la Compañía lo reemplazó al punto por el *San Francisco de Paula*, no inferior al naufragado.

La Compañía creció rápidamente por el aumento de accionistas, en lo que el Virrey tomó grande empeño. En Huancavelica activó el progreso D. Juan Luis López, alcalde más antiguo de los llamados del crimen:

hizo entrar en ella á los mineros y otras personas con un capital de 420.603 pesos.

La mayor pureza gobernó en cuantos fondos se recibieron; las palabras del Virrey son hermosas: «Aunque la fineza con que obraron estos vasallos haciendo una Compañía en que pusieron voluntariamente sus caudales no los puso en ninguna obligación de dar cuenta, quisieron que yo viese la cuenta y razón de todo; y la pusieron en mis manos tan bien ajustada, que admiré la puntualidad y el costo, pues para mantener esta escuadra en dos años tiene desembolsados la Compañía 5.060.604 pesos [creo que serán 560.604] hasta el día que me trajeron la cuenta, y se han continuado después los gastos, porque aún la están manteniendo.»

He dado punto á lo que prometí y de la manera que he podido. El advenimiento de la casa de Borbón, gobernando al Perú el conde de la Monclova, inicia un movimiento naval en el Pacífico que es fuerza tratarlo por separado.

Hasta 1700 puede decirse y asegurarse que cuantas naves españolas de guerra, mercantes ó armadas en corso, que no fueron pocas, surcaban el Pacífico, fueron todas hijas de la industria naviera de las atarazanas y astilleros.

Fué el siglo de las industrias en el Perú: no cuento los buques de Magallanes, Loaysa, etcétera, que salieron de España y pasaron por Magallanes al Moluco; pero fuera de estos pocos, cuantos hubo desde lo más alto de California hasta las aguas del Chiloé, cerca del estrecho de Magallanes, fueron, repito, hechos en América; artillados con cañones fundidos en América; con lonas, jarcias, brea y estopas americanas se alistaron; tripulaciones americanas los llevaron por 10.600 y más leguas; y cuando todo hacía esperar un gran empuje al fomento de la industria naval en el Pacífico, la veremos *relativamente* paralizada en el siguiente siglo.

Los príncipes austriacos, por necesidad, por cálculo, por benevolencia, por lo que sea, crearon una gran industria naval en el Pacífico, propia y exclusivamente americana: la dinastía borbónica no la persiguió; pero llenando el Pacífico de buques europeos la debilitó tanto, que á pesar del considerable número de vasos que se fabricaron á orillas del Pacífico, puede decirse de esta industria, como de todas, que empezó á decaer con los Borbones en el *continente* americano. Cómo creció en grado verdaderamente superlativo en las islas, no faltará en este libro de decirse.

Ahora cerraré este párrafo con unos datos de Alsedo y Herrera (D. Dionisio), para poner bien de manifiesto si en el citado siglo XVII hubo ó no movimiento marítimo industrial en el virreinato del Perú, datos que no son los únicos en la materia por reducirse al solo puerto de Guayaquil: á ellos hay, pues, que añadir prudencialmente las construcciones navales llevadas á cabo en los demás astilleros, cómputo que, con lo dicho en otros lugares y lo que diremos de ello hacia 1740, podrá hacerlo por sí mismo quien gustare.

Dice, pues, el Sr. Alsedo y Herrera que era 'proverbio en Guayaquil que nunca se veía el monte sin sierra, ni el astillero sin fábrica. Los asientos de los maestros mayores de ribera, que vió en el oficio de los registros de Guayaquil, rezan que desde el tiempo de la primitiva fundación del astillero hasta 1736, se habían fabricado 176 bajeles, sin hacer cuenta de las innumerables embarcaciones de menor porte: de estos bajeles, los 47, desde 36 hasta 54 codos de quilla limpia; 32, desde 27 hasta 36, y 97, desde 18 hasta 26.

Para idea aproximada de las capacidades de estos buques tomaré las Ordenanzas de construcciones de 21 de Diciembre de 1607,

que fueron las que rigieron algún tiempo, y por las que puede calcularse con muy poco error el tonelaje de las fábricas guayaquileñas dadas por el registro oficial que cita el referido D. Dionisio:

A buques de 18 codos de quilla limpia, corresponden 100 toneladas.

A buques de 26 codos, 140.

A buques de 36 codos, 238.

A buques de 54 codos, 1.400.

Entremos ahora en la enumeración general de los gastos causados por los armamentos navales, y con ellos á la vista, y con las entradas que tenía la Real Hacienda, veamos si era posible mantener mayor número de buques armados para las diversas atenciones, que ya nos son bien conocidas.



De los recursos de la Real Hacienda en el Perú para sostener la armada y fábrica de buques.

CON noticia suficientemente exacta de las fuerzas navales que en la mar del Sur tuvimos desde 1578 á 1700 para cubrir las dobles atenciones que el servicio marítimo del virreinato perentoriamente requería, podemos pasar ahora á hacer el análisis de los gastos causados en el mantenimiento y apronte de los buques que desempeñaron las imperiosas necesidades de escoltar los navíos que llevaban la plata desde Arica y Lima á Panamá, y de limpiar de piratas las costas del Pacífico pertenecientes á nuestro extendido virreinato del Perú.

Veremos los ingresos en las reales cajas, buscaremos los egresos consumidos en la construcción, mantenimiento, carenas, etcétera, etc., de los buques que compusieron las armadas, y, hecho el cotejo, apare-

cerá con claridad y limpieza si los americanos de 1824, hasta hoy, pueden hacernos buenas sus generales imprecaciones por causa de las desgracias ocurridas en la mar del Sur hasta el año de 1700, que es el período que ahora estamos estudiando.

Penetraré el asunto cuanto pueda, evitando empero enojosas menudencias, y para ello tomaré por tipo medio de entrada en las reales cajas la fecha de 1632.

Las tres Audiencias que en esta fecha formaban el virreinato eran la de Lima, la de la Plata y la de Quito, y las cajas reales que contenía cada Audiencia las siguientes:

Audiencia Real de Lima.—Lima, Huanavelica, Castrovirreina, Cuzco, Arequipa, Cailloma, Arica, Guadalcazar, Trujillo, Huánuco, Piura y Chachapoyas.

Real Audiencia de la Plata. — Potosí, Oruro, La Paz, Carabaya, Tucumán y Buenos Aires.

Real Audiencia de Quito.—Quito, Guayaquil, Loja.

En estas 21 reales cajas se enteraba cuanto por cualquier razón pertenecía á S. M., verbigracia, lo producido por las alcabalas, quintos, etc., etc.

Según la regularización que el contador mayor de cuentas Francisco López Cara-

vantes hace en el discurso 21 de su obra, lo recaudado anualmente en la fecha dicha, y como promedio de los años 1627, 28, 29, 30, 31, montó á la suma de 1.855.688 pesos ensayados, total de todas las 21 cajas. Ahora bien: si los pesos ensayados están con los fuertes en la razón de 100 á 156,3 pesos, claro está que un peso ensayado hará 1,563 pesos fuertes, y los 1.855.688 ensayados harán en fuertes 2.900.440, dejando un pico insignificante.

Siendo virrey el príncipe de Esquilache se hizo un tanteo de lo que gastaba la armada, tomando por tipo lo gastado en los nueve años anteriores, y se halló que uno con otro llegaba á 450.000 pesos fuertes; y como lo ordinario había sido tener entonces menos armada que ahora, no podría excusarse el gasto de 600.000 pesos anuales por lo menos, contando con los 500 infantes de guarnición en el Callao, prontos siempre á embarcarse cuando se juzgara necesario.

No sé que en este cómputo se hallen comprendidos los gastos de carenas y construcciones, ni los imprevistos tampoco, como, verbigracia, el abono de daños y perjuicios á los dueños de buques tomados para ser armados en corso, el arrendamiento de ellos, provisionarlos de anclas, velamen,

cordaje y otras mil cosas de que carecían para poder desempeñar bien el curso cuanto tiempo se juzgara necesario.

Y dije mal que no sabía hasta dónde alcanzaba lo que se cubría con los 600.000 pesos, pues el mismo Caravantes dice expresamente que sólo eran las atenciones ordinarias: «se computó la gente de mar necesaria conforme al porte y número de los bajeles y artillería [esto es, el número de artilleros necesario para servir las piezas de artillería], y acrecentando á este gasto el de los 500 infantes del presidio, pasaba el gasto de 600.000 pesos.»

Pues si sólo el entretenimiento de la armada subía á cifra tan alta, ¿será desacertado el añadir siquiera 300.000 pesos más para las construcciones, carenas, fundiciones de artillería, armamentos y pertrechos? No creo, y dejo sin partida á daños y perjuicios resarcibles.

Montaban, por consiguiente, los gastos ordinarios de la armada, un año con otro, pesos 900.000 de á 8 reales [4.500.000 pesetas], ó sea la tercera parte de las entradas. Gasto enorme é incapaz de sostenerse á la continua con las escasas rentas reales del Perú actual, juntas con las del reino de Quito y con las de las repúblicas modernas de

Bolivia, Uruguay, Paraguay y Argentina.

¿Qué había de suceder? Lo indispensable, lo preciso: que no bien desaparecían los piratas, entraban las economías á toda prisa: unos virreyes despedían toda la gente, desarmaban los buques y licenciaban la mayor parte del presidio del Callao; otros conservaban la tercera parte de las fuerzas; otros más, otros menos, según las noticias, probabilidades de piratas y recursos con que se contaba.

Porque es de saber que, consistiendo la principal renta de la Corona en lo que se percibía del producto de las minas, había ocasiones en que los mineros adeudaban á la Hacienda cantidades muy considerables por los azogues que se les prestaban para el beneficio de la plata. Así, verbigracia, sólo en Potosí cobró el virrey conde de Castellar pesos 353.788, y otras cantidades de entidad en otros sitios por deudas atrasadas.

Pudiera argüirse que nunca faltaron remesas de dinero á España. Cierto, y así debía de ser; pero esas remesas ni fueron tantas, ni en la cantidad que generalmente se cree. Tengo la nota muy detallada de ello, sobre todo hasta 1632, y ella hace ver cuántas ilusiones suelen forjarse los americanos acerca de este particular. Gran parte de lo

remesado provenía de los grandes donativos con que generosamente acudían á las necesidades de la Corona tanto los hispano-americanos como los españoles netos residentes en América.

Cuando venían años de paralización en las minas, ó por falta de azogues, ó porque habían bajado á ellas pocos indios de mita, ó por cualquier otra causa, y coincidía esto con la necesidad de hacer aprestos navales, se llegaba entonces á los modernos adelantos rentísticos, es decir, al triste *déficit*.

¿Qué habían de hacer los virreyes? No bien variaran las circunstancias, cortar la causa de tantos gastos como las armadas requerían; disminuir el número de buques armados, siquiera por algún tiempo, y licenciar cuanta gente pudieran. Con esto se prestaba un gran alivio al Tesoro público.

Para confirmación particular de los gastos ocasionados por los buques de guerra aun en circunstancias normales, voy á dar uno que otro dato de no escaso interés en la materia.

1588.—Galera nueva SANTA MARÍA.—Su tripulación (Callao).

	Pesos.	Raciones diarias.
Un alférez general.....	500 e.	2
Un proveedor de galera y armada...	720	2
Un escribano de galera y armada...	360	1
Un alguacil de galeras y galeones...	240	1
Un patrón de la galera.....	480	2
Un cómitre.....	500	2
Un sota-cómitre.....	360	1
Un despensero-marinero.....	360	1
Un tonelero de galera y armada.....	528	1
Un carpintero y remolar.....	500 e.	2
Un alguacil de los forzados.....	360	1
Tres artilleros.....	1.080	3
Un cirujano (si lo había).....	460	1

Asimismo hay en la galera 119 forzados de provecho y cuatro inútiles, los cuales sirven en el fogón y otras cosas. Son menester para de popa al árbol, en 15 bancos que hay por banda, á cuatro por banco, 120; y en siete que hay del árbol á proa, á tres, que son 42, que por todos son 162; por manera que habiendo en la galera 119 remeros, faltan 43.

Asimismo falta por señalar capellán, piloto, dos consejeros, 10 marineros, un cirujano, caporal y cuatro proeles.

Como sólo hay dos partidas en que explícitamente se dice que son pesos ensayados, no hago la suma de los sueldos.

Computando que el coste de cada ración y del vestuario de cada uno de los forzados sólo sea de medio peso diario, serían 81 pesos. Agregado á esto las demás raciones de la plana mayor expresa, y los sueldos y raciones de los que faltan para estar completa, tendríamos el gasto anual de 40.000 pesos corrientes con mucha aproximación, pero sin contar en ellos los que exige lo material del buque, verbigracia, pinturas, reposición de cordaje, pipería, etc., etc.

Todo el gasto de material y personal puede calcularse sin error de importancia en 50.000 pesos fuertes cada año. El gasto de la galera vieja, que obra juntamente con el de la nueva, dejo de ponerlo porque nada de particular nos proporcionaría para el caso.

Los seis buques y dos lanchas que dejó Esquilache en 1621, nos dijo Caravantes que no se costearían material y personal en pesos 100.000 anuales cada uno, pues echó más de 600.000 anuales para todos.

Prometimos decir algo acerca de los gastos empleados en las carenas y construcciones: la dada al galeón *Santiago* en Guayaquil, que costó 93.000 pesos, puede servir de tipo para las carenas de fuerte; y para las construcciones, ninguna mejor cuenta puede hallarse que la del contador mayor López de

Caravantes, el cual dice acerca de los gastos ocasionados en la fábrica del *San José*, que como sabemos mandó labrar en Guayaquil el virrey Montesclaros: «Habiéndose tomado la cuenta de los géneros de esta fábrica á Sebastián Rodríguez, que fué su maestro, de los pertrechos, bastimentos y raciones, y hecho un tanteo de los sueldos que todos ganaron, pareció haber costado 240.000 pesos, porque también se labraron dos bateles y una lancha larga nombrada *Truco*. El *Santa Ana*, como menor, debió haber costado unos 200.000 pesos.»

En un papel anónimo, pero muy curioso y de chispa, en que se vitupera la conducta del presidente del Consejo de Indias, conde de Peñaranda, por la descabellada expedición de galeones que quiso hacer fuera del sabio orden establecido, y que acaba: «Por manera que con este despacho anticipado sin tiempo, y esta traída de plata á escondidas del comercio, sin costa de galeones, dispuesto por la gran cabeza del señor conde de Peñaranda, ha causado á España de pérdida conocida 14.301.000 pesos de á 8 reales de plata, del Rey y de particulares, 11 navíos, 262 piezas de artillería y 1.400 hombres»; en este papel, escrito por persona muy bien informada en todo lo que en él

trata (quizá un consejero de Indias), hay la siguiente partida entre las de pérdidas: «La nao que costó á S. M. 300.000 pesos de á 8 reales, fabricada por D. Martín de Valenzegui.»

Esta nao, cuyo precio de fábrica nos da el curioso citado anónimo, la mandó efectivamente construir en Guayaquil el virrey Mancera, bajo la inspección del corregidor D. Martín de Valenzegui, en 1640, y fué la que se perdió en 1654 en los bajos de Chanduy, gobernando ya el Perú el conde de Salvatierra.

Del anónimo sacamos otro importantísimo dato, cual es que en los precios asignados á las fábricas no están embebidos los de la artillería, pues debajo de la partida de pérdidas de la capitana naufragada en Chanduy, viene esta otra: «tenía esta nao 54 piezas de artillería de bronce, que una con otra á 1.500 pesos, hacen 81.000»; observación que hay que llevar en la memoria para la cuenta de los gastos de la armada de la mar del Sur.

Otro dato de gastos en la construcción de buques para la real armada puedo añadir, y será el último de los del siglo XVII, á saber: que los dos galeones mandados hacer en Guayaquil por el conde de Alba de Liste,

bajo la inmediata inspección de Cristóbal de Mello, almirante de la mar del Sur, tuvieron de costo 500.000 pesos, sin la artillería. Sigamos ahora un poco más adelante compulsando las entradas de las cajas reales con los gastos causados por el mar.

Sírvanos para ello la relación de lo que se gastaba cada año en Lima para llevar la plata á Panamá: dala Simón de Silva, sin fecha.

«Salen cada año del puerto del Callao, en cuatro ó cinco navíos que traen la plata á Panamá, como 200 soldados, que hacen de costo 20.000 pesos, á 100 cada uno, sin los salarios de general, almirante, capitanes y oficiales, que son otros 6.000 pesos ensayados que, con comidas y más gastos de pólvora y municiones, vendrán á ser 50.000 pesos, que bien pudieran excusarse.

» Porque los dichos cinco navíos siempre hacen el viaje haya ó no noticias de corsarios, y van tan mal apercebidos de gente y de lo demás, que dos navíos de corsarios bien aderezados, como por acá los suelen traer, desbaratarían á todos los cinco y los robarían; y esto es cosa averiguada entre quien lo entiende, como lo dirá el licenciado Monzón, Oidor de los más antiguos de aquella ciudad, y que aquí está de presente en esta corte. Que para que fuese de algún

efecto lo que se gasta en los navíos que conducen la plata, fueran ligeros y fuertes, y que en vez de la gente que se mete en ellos se les pusiera de la guarnición del Callao; que no se ocupen los Oidores en preparar estos envíos de plata porque sólo es gente de letras.

» Cuando el arzobispo de Lima D. Melchor de Liñán y Cisneros, se hizo cargo del virreinato, tenía de ingresos 1.953.467 pesos fuertes, enterados de las 16 cajas que había desde Piura á Potosí. Y como los gastos subían á 2.010.829, quedaba un *déficit* anual de 57.362 ¹. Así y todo, señoreó la mar del Sur la armadilla del Virrey arzobispo, junto con los buques que mandó armar en corso. A los gastos ordinarios, que ya sabemos lo crecidos que eran, deben añadirse 427.651 pesos de « gastos extraordinarios causados por las hostilidades de los piratas »,

¹ No se suelen tener en cuenta, cuando se leen estas partidas, las muchas atenciones que gravaban al Perú. A España debía mandar invariablemente todos los años unos 75.000 pesos para diversas atenciones. A Chile 312.000 y pico, también anuales, y á Tierrafirme, con la flota, 267.523 todos los años. A Cartagena de Indias enviaba la caja de Quito cada año 30.374 pesos, y Buenos Aires recibía también su contingente de la caja de Potosí. Como lo que Quito daba á Cartagena pertenecía propiamente al Perú, el *déficit* sólo era de 27.000 pesos.

como él lo dice en su Memoria de gobierno.

»Ni se objete que S. M. se había comprometido á tener seguro el mar por lo que se pagaba primero de almoxarifazgos y averías, luego por el aumento de las alcabalas, y posteriormente por la *Unión de armas*, porque en el sitio que corresponde á las *Armadas* de uno y otro mar Pacífico y Atlántico, tiene esto su cabal respuesta.»

Leídas las líneas de este capítulo por nuestros detractores, supongo que les debe arreciar bien el embarazo para probar sus imprecatorias aserciones. La conclusión justa, recta y desapasionada es que no se desatendieron por los virreyes hasta 1700 las construcciones navales de guerra; que si alguna vez no hubo suficiente número de buques para hacer frente á los traídos de Europa por los piratas que de ella venían, ni se requerían de ordinario, ni se echaron de menos por combinaciones de felicísimas circunstancias; que no se escaseó gasto alguno cuando se creyó necesario el servicio de la armada, no obstante de la cortedad de las rentas reales que se recogían de casi toda la parte española de la América del Sur, y que el envío de caudales á España se subordinó muchas veces al justo desempeño de las atenciones marítimas.

Industria naval en el virreinato de Méjico.

SIN traer á ejemplo ni establecer comparación alguna entre la marina mercante peruana y la de Méjico, voy á dar algunos datos más que medianamente minuciosos, acerca de la industria naviera que hubo durante el siglo XVI en las costas occidentales mejicanas.

No nos toca ni aun esto; pero el ilustrar, por una parte, el asunto de este y el anterior libro, y descuajar, por otra, de un solo golpe el sistema seguido por escritores hispanóforos (cada día son menos, si juiciosos) que con maravilloso aplomo y plena libertad de imprenta sostienen el inconcebible atraso que en toda clase de industrias tuvieron los españoles á sus posesiones de Ultramar, me demanda, en cierto modo, el fuerte apremio de no dejar por más tiempo obscurecida la verdad. Hoy sobre todo que las Repúblicas hispano-americanas tienen verdadera sed de conocer su historia, sería imperdonable no dársela sacada de las lim-

pias fuentes de los documentos originales, y no de las quebradas y cenagosas cisternas de los autores franceses é ingleses, que por entregas de á *perro chico* la han escrito y mandado á toda la América española, lisonjeando el gusto y la vanidad de sus lectores.

Seguirá á este estudio, pero más compendiadamente todavía, el correspondiente al estado de adelanto en que estaban las costas de uno y otro mar acerca de nuestra industria naval, y con eso cerraremos con llave de oro, como decían nuestros abuelos, la materia por lo que al virreinato de Méjico hace referencia.

Los grandes apuros en que los españoles se vieron desde la muerte de Moctezuma, habían estrechado los lazos de unión y mutuo afecto que, en verdad, siempre trató Cortés de fomentar con admirable tino. Hasta 1.500 españoles llegó á tener bajo su mando; y siendo éste el más crecido ejército de la conquista y ocupando un país tan rico y tan, digámoslo así, civilizado como el de Méjico, fué grande la subordinación, la paz y la armonía que reinó entre sus conquistadores hasta que pudo darse por dominado el Imperio mejicano.

Desde este punto se entablan entre los

mismos conquistadores terribles desavenencias.

Cristóbal de Olid, enviado por Cortés á las Ibueras (Honduras) para conquistar la tierra y buscar el estrecho que suponían había en esa latitud, se le alza; la Audiencia de Méjico persigue á Cortés con incalificable saña; si capitula con el emperador tomar á su cuenta la expedición del Moluco, tiene mil tropiezos para ello; si se le conceden los descubrimientos del mar del Sur, halla en Fray Marcos de Niza un adversario apoyado por el virrey Mendoza, y otro en D. Pedro de Alvarado, gobernador de Guatemala y antiguo subordinado suyo.

¡Pero qué empuje llevó la industria naval á consecuencia de todos estos sucesos!

Dejo todo lo que acerca de ella se refiera al Atlántico, porque cuantas armadas visitaban las costas mejicanas que dan á este mar venían apercebidas desde las Antillas, y no creo se construyera en la parte oriental de Méjico buque alguno hasta mucho más tarde.

No así en la occidental, bañada por el Pacífico, que es de la que más inmediatamente vamos á tratar. Seré breve en ello.

✓ Era no más que el año de 1523, y en él aprestó Cortés tres expediciones marítimas:

la de Cristóbal de Olid para las Ibueras al Darién; dos bergantines salieron á costear desde Panamá á la Florida; y por el Pacífico, para buscar la boca del pretendido estrecho, ordenó salieran bergantines (no dice cuántos), que recorrieron la costa desde Zacátula á Panamá.

Tres años después, en 1526, espoleado Cortés por el Emperador para que enviara los navíos que tenía hechos en Zacátula á buscar la nave *Trinidad*, de la armada de Magallanes, que había quedado en las Molucas, y ver de juntarse con la que había llevado el comendador Loaysa, y, ultra de esto, tomar nuevas de si Sebastián Caboto había parecido por aquellas partes, determinó Cortés hacer tres navíos y ponerlos al mando de su pariente Alvaro de Saavedra; fueron éstos la *Florida*, escogida para capitana, y los navíos *Santiago* y *Espíritu Santo*. Cargaron bien de vituallas y montáronseles 30 piezas de artillería; tripulábanlos 110 castellanos.

Es historia entretenida la de esta expedición: la capitana, separada de la conserva de los otros dos buques, anduvo, por la cuenta de los pilotos, 2.000 leguas. Salieron á tan largo viaje el último día de Octubre de 1527.

Año de 1530 llegó Cortés á Nueva España de regreso de Castilla, teniendo ya capitulado con Carlos V el descubrimiento del mar del Sur. Los oidores de la nueva Audiencia de Méjico le mandaron requerir, que si en el término de un año no armaba, tratarían de hacer asiento con otra persona; tanta prisa daba Carlos V en sus instrucciones.

Aprestó Cortés dos navíos que ya estaba labrando en Acapulco, y diólos á Diego Hurtado de Mendoza para que empezase las exploraciones.

Oigamos la sucinta relación que el mismo Cortés hace de sus servicios acerca de las armadas que construyó y aderezó en las costas mejicanas del Pacífico, y será más breve: «Lo que Juan de Avellaneda, Jorge Cerón y Juan Galvarro han de pedir y suplicar á S. M. y á los señores de su Real Consejo de Indias, es lo que sigue:

»La primera, hacerles relación de cuánto tiempo ha que yo sigo este mar del Sur que por mandado de S. M. me fué encomendado, y decir cómo en cumplimiento de esto yo he enviado cuatro armadas de ocho años á esta parte que lo comencé: que la primera fué de dos navíos, y por capitán de ellos Diego Hurtado de Mendoza; y en la otra otros dos (se hicieron en Tehuantepec),

y por capitán de ellos á Diego Becerra, y en la tercera fuí yo en persona con otros tres navíos, sin otros tres que después me enviaron, y esta postrera con otros tres (*Santa Agueda, Santo Tomás y la Trinidad*, de 200 toneladas abajo), y por capitán de ellos Francisco de Ulloa, é otros cinco que al presente tengo á punto para ir en seguimiento del dicho capitán Francisco de Ulloa, de que pienso enviar por capitán á D. Luis, mi hijo.»

A tantos servicios hechos en favor de Carlos V, pues todos los innumerables gastos de estas armadas iban á cuenta de Cortés, añadiremos un trozo de la carta que escribió desde Méjico, á los 20 de Septiembre de 1538, al presidente del Consejo de Indias:

«Reverendísimo y muy ilustre señor: Porque de las armadas que en esta mar del Sur he hecho y enviado en cumplimiento del asiento que conmigo se tomó en ese Real Consejo para el descubrimiento de ella, he hecho larga relación...; no tengo otra cosa que decir cuanto á esto, sino que al presente yo tengo nueve navíos muy buenos y muy bien aderezados para tornar á seguir esta demanda, y á falta de pilotos suficientes, están varados en tierra, porque en ésta no los hay; y aunque he enviado á Panamá y á

León, donde me dicen que había algunos, no los han podido haber.»

Pero no se crea que Cortés era el único que labraba buques en *su astillero de Tehuantepec*, como él dice en una de sus relaciones.

El virrey D. Antonio de Mendoza tenía ya dos preparados para emprender el descubrimiento de lo que se llamaba entonces el mar del Sur, y uno que otro de los buques de Cortés fué comprado á particulares, que seguramente no los sacaron de Europa.

Si no bastara con lo dicho para dar al marqués del Valle el título de gran fomentador de la industria naval en el Pacífico, añadiría los siguientes renglones de un capítulo de carta que escribió al Emperador desde Méjico á 20 de Abril de 1532, en los que se nos presenta de nuevo como activo y desgraciado constructor de buques, contra el cual conspiraron los elementos y los oidores de la Audiencia de Méjico:

«También fué V. M. servido que yo entendiese en el descubrimiento de esta mar del Sur... y así por ejecutar(lo) como por socorrer á las gentes que V. M. me mandó enviar á las islas de Maluco, que soy informado que llegaron..., aunque hallé cinco navíos que había dejado en la mar del Sur

para este fin, todos podridos y destruídos, y todos los aparejos dellos y muchas armas y artillería que lo destruyeron los oidores pasados, etc. »

Si el rey católico D. Fernando había reñido tan crudas batallas con D. Diego Colón para hacerle entender los límites de su gobierno y atribuciones, no menores las libraba su nieto Carlos V contra Hernán Cortés, que quería ser único en toda la gran extensión de tierra que por sí ó por sus capitanes había puesto bajo el dominio de los reyes de España.

La diferencia sólo estaba en el modo que se empleó con uno y otro gobernante: la razón justísima y la misma; el sentimiento igual en uno y otro.

Bajo los auspicios del gran Hernán Cortés conquistó D. Pedro de Alvarado la provincia de Guatemala, y Carlos V, haciéndose el desentendido, veía con gusto é indirectamente procuraba disgregar éste y otros vastos territorios de la jurisdicción del marqués del Valle, pero no del virreinato de Méjico.

Placía á Alvarado la cosa, y la vió en completa sazón cuando, ido á España, se casó con Doña Beatriz de la Cueva, deuda del comendador Francisco de los Cobos, el cual

favoreció mucho á Alvarado en la corte.

Con esto, y con repetir que desde Guatemala había de enviar navíos á descubrir por el mar del Sur las islas de la Especería, se echó tierra á todas las quejas que contra él se habían dado, y se embarcó con su mujer y muchos castellanos para llegar, por el mar del Norte, á la parte oriental de su gobernación de Guatemala.

Agradecido D. Pedro de Alvarado al César Carlos por el desembargo que le había mandado hacer de todos sus bienes, y deseoso de cumplirle la palabra de hacer grandes descubrimientos por la mar del Sur, envió luego de su llegada á Guatemala al capitán Luis de Moscoso á buscar puertos.

Halló uno muy bueno á 15 leguas de la ciudad de Santiago de Guatemala, y Alvarado dió al punto orden de que se cortase madera para fabricar navíos, porque se halló mucha, buena y muy cerca del mar. Esto era en 1530; pero mientras Alvarado hacía su acopio de maderas, asentaba sus fraguas para la clavazón, etc., llegó la noticia del descubrimiento y riqueza del Perú, y, olvidado de la Especería, enderezó su pensamiento hacia el nuevo y rico descubrimiento, y luego la proa de sus bajeles, á despecho de los oficiales reales y de la Audiencia de Méjico, como

en el tercer tomo de estos estudios quedó dicho.

Y porque en la nota de la página 110 de la tercera edición no se escribió todo lo perteneciente á la armada de Alvarado, pues no era su sitio, pondré aquí ahora lo que allí falta. Construyó el galeón *San Cristóbal*, de 300 toneladas; otro de 170, llamado *Santa Clara*; el *Buenaventura*, de 150; un navío que de orden de Pedrarias se había labrado en el golfo de la Chira, también de 150 toneladas; una carabela de 60, un patache de 50 y dos carabelas pequeñas.

Conocidas las expediciones que el marqués del Valle armó para los descubrimientos y conquistas que tan ahincadamente le recomendara Carlos V, siguieron otras á éstas en los puertos mejicanos del Pacífico, fomentándose así la industria naval considerablemente.

No es de nuestro propósito considerar estas últimas expediciones como materia propia de la geografía, sino sólo bajo el aspecto que presentan como mantenedoras y creadoras, en buena parte, de los astilleros de que se pobló la mar del Sur en las costas mejicanas. Así, de la expedición que en 1542 partió del puerto de la Navidad al mando del descubridor de las Filipinas, Rui

López de Villalobos, nos bastará decir que fueron seis las naves que llevó para su célebre viaje, y dos las que el mismo año sacó también del dicho puerto de la Navidad Juan Rodríguez Cabrillo, con las que corrió las costas de Nueva España hasta los 43° de latitud boreal ó Norte.

Entre los navegantes que zarparon desde los puertos mejicanos para descubrir en la Oceanía, cuenta la historia de los descubrimientos marítimos á Fray Andrés de Urdaneta, grande hombre de mar y buen piloto, que de orden de Felipe II fué á las Molucas y Filipinas en 1565, y trazó también, á instancias del Monarca, la derrota que debía seguirse para volver con mayor seguridad, desde el Archipiélago filipino, á los puertos occidentales de Nueva España.

Con motivo del viaje que en 1561 debía emprender desde Acapulco hacia el Poniente, nos dejó una instructiva descripción de las circunstancias y noticias que dió de la inolvidable expedición del comendador Loaysa.

El conquistador de las Filipinas, Miguel López de Legaspi, enviado por el virrey de Méjico, D. Luis de Velasco, como gobernador de cuanto conquistase al Poniente, salió del puerto de Navidad el 21 de Noviembre de 1564 con buques que en él se construyeron.

Varían algunas relaciones en los nombres, capacidad y número; pero tengo por cierto que fueron cinco. Una relación afirma que eran la nao capitana *San Felipe*, la almiranta *San Andrés*, y los dos pataches *San Juan de Letrán* y *San Lucas*. Otra, en que se da cuenta de los descubrimientos de Legaspi, dice que la capitana *San Pedro* y la almiranta *San Pablo* eran dos galeones grandes, y que á los cuatro buques se agregó una fragatilla que se compró á Juan Pablo Carrión. Y otra especifica algo más, y la tengo por exacta (es de 1565), en que se lee que la capitana sería de 500 toneladas, de 400 la almiranta, de 100 el galeoncete y de 40 el patache.

En una de dichas relaciones, ó acaso en otra, pues conozco cinco ó seis, se dan detalles nada escasos de interés general, verbigracia: que el patache *San Lucas*, que mandaba Alonso de Arellano y que tenía por piloto á Lope Martín, se adelantó, desertando de la obediencia de Legaspi, quizá para hacer algún descubrimiento por su cuenta.

En la nao capitana hubo también otro disgusto. Un piloto francés que iba en ella, llamado Pierre Plun, se halló comprendido entre los conjurados que el día anterior, en el campo de Zubú, junto con otros extranje-

ros, se quiso escapar con el patache *San Juan* para la isla de Buman. Debía ser el principal amotinador, pues lo ahorcaron en la noche del 28 de Noviembre de 1565.

El gasto para esta armada fué de alguna consideración: se invirtieron en la fábrica de los buques, armamentos, pertrechos, etc., 382.468 pesos de oro común, 27.400 del de minas, y sobre estos desembolsos está la siguiente advertencia de los oficiales que corrieron con las cuentas: «Y porque el bachiller Martínez, proveedor de la dicha armada, y Rodrigo de Ateguen, pagador de ella, no han dado la cuenta de los tributos que han cobrado de los pueblos y cabeceras de aquella provincia, que se han gastado en la dicha armada, no se puede fenecer la cuenta. Marzo de 1565.»

Con ocasión de haber corrido el célebre Drake buena parte de la costa de Nueva España bañada por el Pacífico, se recogieron muchas declaraciones de personas que había tenido presas en su buque, y con ellas y con las determinaciones tomadas por las justicias para resistirle, se formó una preciosa documentación que, cual ninguna, da noticias interesantísimas, sin presumirlo por supuesto sus autores, del estado en que estaba la industria naval en las costas occi-

dentales del virreinato mejicano en la segunda mitad del siglo XVI.

Cuando se tuvo aviso de la presencia del pirata, se le encendió la sangre al licenciado Valverde, y así determinó salir en su busca con *dos navíos* que había en el puerto del Realejo, uno de S. M. y otro de un particular; pero el caso fué que no había ni pólvora, ni balas, ni artillería que meter en los dos navíos. Pidió pólvora á Méjico y á Puerto de Caballos, y se empezaron á fundir algunos tiros de bronce de cuatro ó cinco libras; la alabanza de estas piezas está hecha con las siguientes palabras de la relación que sigo: «Hiciéronse cinco piezas de bronce muy escogidas, y mejores que en Málaga pudieran ser, por la mejoría del metal, que fueron de hachas de indios, de cobre, con que cortan la madera, que, como tienen gastada la escoria, están purificadas y como de oro, y aun dicen que tienen alguno.» Hiciéronse dos cañones de á 16 quintales cada uno y tres de á 12, «que para la capacidad » de los navíos no conviene mayor peso. »

Tocado el licenciado Palacio de igual ardor bélico que Valverde, fué á Sonsonate con los dos navíos que dijimos había en Realejo, y á ellos se juntó *otro navío* más de S. M., que servía para acarrear maderas, largo y

muy fuerte, del cual se hizo una galeaza con 12 remos por banda, muy buena para el caso, y á la que se le montaron dos piezas de las de bronce.

Este entusiasmo de los licenciados Palacio y Valverde movió al virrey de Méjico á enviar á Sonsonate *dos navíos*, que armó en Acapulco, con los que reforzó la armadilla de los guerreros licenciados.

A los 14 de Julio de 1573 proveyó el virrey de Méjico, D. Martín Enríquez, la plaza de «Proveedor de los navíos y armadas de las islas del Poniente» en Martín Costa, que debía residir en Acapulco. La instrucción que le dió para el buen desempeño de su cargo está diciendo el cuidado que la industria naval merecía al virrey Enríquez. Pondré de ella alguna cosa.

«Ítem: porque entre los dichos esclavos hay uno que es buen oficial de herrero, tendrá cuidado de que trabaje; y cuando no tuviere hora [¿obra?] señalada, entienda en hacer alguna cantidad de clavazón de toda suerte, para navíos, del hierro viejo que hobiere en el dicho puerto, y del que los jueces oficiales enviaren, etc.

»Ítem: porque los navíos tendrán necesidad de brea y alquitrán para la carena, jarcias y aparejos, y también será necesario

enviarlo á las dichas islas, atento que en los montes comarcanos al dicho puerto [de Acapulco] hay buena disposición para hacerla proveer, daré orden que se haga, y que la haya siempre de respeto para el dicho efecto, proveyendo que acudan á ello indios de los que han acostumbrado hacerla, los que menos vejación reciban de los pueblos más comarcanos, á los cuales se les pague su jornal á razón de á medio real [unos sesenta y dos céntimos de peseta] cada día, desde que salgan de sus casas hasta que vuelvan, y á los oficiales doblado, y poniendo todo cuidado en la guarda de la dicha brea y alquitrán, y que esté limpio y bien acondicionado, porque la tierra le es dañosa y el alquitrán ha menester sebo para que tenga correa.

»Ítem: porque es necesario la jarcia y cables para los navíos, tendrá cuidado de en ciertas tierras, que Juan del Hierro señaló para sembrar cáñamo, ver y entender la disposición que hay para ello y, siendo buena, procurar haber semilla y ponerlos en efecto, y avisándome de lo que en el caso se hiciere; y asimismo ver si ciertas tierras, que señaló para tener ganado para el bastimento de los navíos, si son cómodas y si se pueden poblar, y de dónde, y también me avise.

»Ítem: procurará ver y entender si hay sitio cómodo para asentar una sierra de agua cerca del dicho puerto, porque se entiende será necesaria para poner astillero en dicho puerto.»

Hay otros capítulos que no van tan directamente como éstos á nuestro asunto.

Ya que de Juan Pablo Carrión hemos dicho algo, presentándolo como navegante, completemos las noticias que de él he reunido, siempre, y por supuesto, con relación á nuestro intento.

En 1573 elevó al Consejo de Indias un memorial con varias proposiciones para descubrir la costa de China hasta Nueva España, é igualmente el estrecho que se decía existir en ella, por la mar del Norte. El comienzo del memorial es interesantísimo para nosotros, y dice así:

«Ilmo. señor: Habiendo S. M., por el año de 1558, mandado á D. Luis de Velasco, virrey de la Nueva España, hacer en la mar del Sur navíos para el descubrimiento de las islas del Poniente, me envió á esta corte á comunicar cosas tocantes á la dicha jornada...; y dentro de treinta días que de ello se trató, me despacharon con la artillería y municiones que pedí; y, llegado á la Nueva España, hallé que en el hacer de los navíos

no se había dado la calor que convenía, y así me mandó el dicho Virrey ir en persona al puerto de la Natividad, donde los dichos buques se hacían, á poner en la obra el calor que convenía, y así, con la priesa y diligencia posible, mandó hacer cuatro navíos, los dos grandes y los dos medianos, y echados al agua, etc.»

El año de 1579 construía el virrey de Nueva España dos galeones de 400 y 500 toneladas; buscólos Drake con grande empeño para darles fuego en el astillero, donde creía estarían aún, pero no pudo hallarlos. De ellos dijo D. Cristóbal de Erasso á S. M.: «He sabido son muy buenos: el uno está echado al agua, y se acabará para esta Navidad; el otro no se acabará tan presto.»

Y en 1587 nos da nuevos datos de industria naval el capitán Lope de Palacio, con motivo de haber sacado á pública subasta, el virrey marqués de Villamanrique, el galeón *San Martín*, hecho, como sabemos, en Realejo.

Comprólo el dicho Lope de Palacio, y, después de recordar al Marqués lo que S. M. tiene ordenado acerca de favorecer á las personas que en todos sus reinos quisieren hacer navíos, le dice que con mucha mayor razón debe ser él favorecido por quererlos ha-

cer en el mar del Sur, «por haber tan pocos y tan chicos (1) y valer tan caros, por lo cual ha sido necesario y forzoso, á los antecesores de V. E., haber gastado, en comprar y fabricar algunos para el viaje de las islas Filipinas, más de 600.000 pesos.

»Yo, con deseo de servir á V. M., he comprado el galeón *San Martín*, como es notorio, y estoy haciendo y fabricando otro navío de más de 200 toneladas de porte en el puerto de Realejo, los cuales tendrán casi 700 toneladas (de esta cifra unas 500 al *San Martín*), y me obligo á traerlos y ponerlos de merchantía en la carrera de las islas Filipinas, haciéndome V. E. merced en que

(1) En la relación que este mismo año de 1587 envió el Marqués á S. M. acerca de la contratación de Filipinas con Nueva España, hay el siguiente trozo: «Vuestra Majestad tiene en esta carrera de las Filipinas dos navíos, *San Martín* y *Santa Ana*, que son los que hizo el doctor Palacio, y asimismo otra nao que llaman la *Mora*, que fabricó en las Filipinas el doctor Sande, y otro navío pequeño llamado *San Juan*, y otro que llevó de aquí el capitán Francisco Gali cuando fué por orden del Arzobispo á descubrir toda la costa de aquella tierra, y otro que el Presidente me escribe que está acabando allá (en Manila).» Añadiré yo que el galeón *Santiago* fué de Filipinas á Acapulco en 1588, y que el *Santa Ana* lo quemó y robó Cavendish en Cabo de San Lucas, extremidad Sur de la península de California.» Este informe se refiere sólo á los buques que trataban en Filipinas.

esto sea y se entienda con las condiciones siguientes, etc.»

En el memorial que el capitán Juan de la Isla dió á S. M. sobre lo tocante á la contratación y navegación de las islas Filipinas, etcétera, tenemos un dato de interés: «Otrosí: que en la Nueva España, en la costa del mar del Sur, se hagan seis naos gruesas, de buen porte, de hasta 300 toneladas cada una, é todas se envíen á las islas, etc.» (Sin fecha.)

Aun puedo añadir un nuevo testimonio acerca de la industria naval de Méjico; dalo en 1600 el Virrey á D. Juan de Velasco cuando salió con fuerza peruana á correr el mar hasta las costas de California; es el siguiente:

«Demás de los navíos que v. m. dejó en el puerto, ha llegado la [nao] de Juan de Ayala, que me dicen que es muy buena velera, y v. m. la debe conocer. Yo escribo ahora al puerto [Acapulco] que pongan á punto, y de vergas en alto, todas las naos que allí hay, y ésta en primer lugar, para que si v. m. pidiere algún socorro se le pueda hacer muy á tiempo.»

Con lo expuesto nos creemos desempeñados de la palabra dada acerca de la industria naviera del siglo XVI en la parte occidental de Méjico.

El cuadro con que acabamos este párrafo manifiesta lo concerniente al apostadero de San Blas poco antes de que estallara la guerra de la independencia mejicana.

En la parte oriental del virreinato mejicano floreció también la industria naviera, y de ello se verán pruebas en el curso de este libro. Una, y elocuentísima, es el donativo de 300.000 pesos que en 1777 hizo el célebre Tribunal de Minería de Méjico para el astillero de Gozacualco, sobre el Atlántico, en la parte donde empieza el istmo de Tehuantepec.

APOSTADERO Ó DEPARTAMENTO DE SAN BLAS, EN MÉJICO

NOMBRES	Tonelad.	ORIGEN	Año.
Paquebot <i>Concepción</i>	62	Se tomó á los jesuítas..	1767
Idem <i>Lauretana</i>	54	Idem.....	Id.
Goleta <i>Sonora</i>	30	Construída en Santiago.	Id.
Idem <i>Sinaloa</i>	30	Idem.....	Id.
Paquebot <i>San Carlos</i> (a) <i>Toisón</i>	193	Idem.....	Id.
Idem <i>El Príncipe</i> ...	293	Idem.....	Id.
Idem <i>San José</i>	180	Construído en San Blas.	1768
Goleta <i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	59	Idem.....	1769
Fragata <i>Santiago</i> ..	225	Idem.....	1773
Idem <i>Princesa</i>	189	Idem.....	1778
Idem <i>Favorita</i>	193	Comprado en Lima.....	Id.
Idem <i>Aranzazu</i>	205	Vino de Cavite.....	1781
Paquebot <i>San Carlos</i> (a) <i>Filipino</i> ...	196	Idem.....	1782
Goleta <i>Felicidad</i> ...	139	Construída en San Blas.	1785
Fragata <i>Concepción</i> (a) <i>San Matias</i>	400	Idem en Realejo.....	1788
Goleta <i>Valdés</i>	139	Idem en San Blas.....	1790
Idem <i>Mejicana</i>	46	Idem.....	1791

Del bergantín *Activo*, balandra *Princesa* y goletas *Orcasitas* y *Sutil*, sólo he hallado que pertenecían al departamento dicho. La *Alavesa* (goleta), que junto con la corbeta *Castro* estuvo comisionada para levantar los planos hidrográficos (1801) desde Panamá á Sonsonate, fué construída en Guayaquil.

Piratas en el Pacífico. — Siglo XVII.

(1600—1643)

CONOCIDO ya el vuelo que la industria naval tomó en el siglo XVI, y deduciéndose con toda claridad y evidencia de lo que diremos aquí, y en otros sitios se ha de exponer, que las fábricas navales y mercantes no cesaron un punto hasta el siglo XVIII, no exigen estos párrafos tanta minuciosidad en la exposición de las pirate-rías como la exigían los del libro anterior, pues en ellos tenía que poner con toda precisión y cuidado el fundamento de nuestra gran industria naviera.

Debía, pues, bajar á cuantas minuciosas particularidades pudiera acerca del nombre, capacidad, destino, etc., de los buques cuya existencia se revelara de cualquier modo que fuera, para que, llevada al ánimo de los lectores la certeza de que en dicho período de tiempo fué extraordinaria la industria naval en el Pacífico, aceptara ahora sin testimonio alguno que no disminuyó, sino

que se acrecentó maravillosamente en el que vamos á dar á conocer, sin que fuera necesario desmenuzar tanto la materia del aserto.

Empezaré por el viaje del pirata Nort, que, aunque emprendido en 1599, no se continuó por el Pacífico hasta principios de 1600. Seguiremos copiando á Llano Zapata, y ampliándolo luego después en lo que sea de alguna entidad histórica, sin perjuicio de rectificar donde pueda las inexactitudes de nuestro guía, y también las de mi ampliación.

Año de 1600. — Oliverio Nort, natural de Utrecht, equipó en Plymouth cuatro embarcaciones. Navegó con ellas al Estrecho, pasó felizmente y entró al mar del Sur por el año de 1600.

Este pirata apresó en la isla de Santa María una fragata (mercante) de nuestra armada del Sur. Era su capitán D. Francisco Ibarra, quien luego que reconoció la superioridad del enemigo, arrojó al mar 52 cajoncillos de oro en polvo con cuatro arrobas cada uno, y 500 barretones del mismo metal. Componían ellos [serán los barretones] la suma de 1.200 libras.

El pirata, por las confesiones de los prisioneros, supo que el virrey de Lima, mar-

qués de Salinas, había despachado un armamento con órdenes secretas de esperarle en el cabo de San Francisco, por donde se decía que había de pasar para estar á la vista de los navíos mercantes del comercio del Perú, al tiempo que retornasen al Callao de la feria de Portobelo.

Instruído en esto, mudó el ánimo, y desde las mismas costas de Chile hizo derrota á las islas de Los Ladrones, y de aquí á Filipinas. Pero D. Francisco de Meneses, su gobernador, envió prontamente dos navíos de guerra, que encontrándole le echaron á fondo uno y apresaron el otro, habiéndose escapado los otros dos por la obscuridad de la noche, que no permitió el vigiarlos.

La capitana de la escuadra que envió el Virrey pereció con su general D. Juan de Velasco en una de las puntas ó cabos de California, restituyéndose al Callao los demás bajeles por los años de 1602.

Adiciones. — Los buques que sacó este pirata fueron el *Mauricio*, el *Enrique Federico*, la *Concordia* y la *Esperanza*. Ya quedó dicho, al tratar de la industria naval de Méjico, la desgracia que tuvo el general de la armada del Sur, D. Juan de Velasco, en California. Puede acudirse allí para completar las noticias de mayor interés acerca

de este pirata, que perdió el *Enrique Federico* en las proximidades del Cabo de Hornos, y sucesivamente las naves restantes, menos una, con la que regresó á Europa, y fué el *Mauricio*.

Año de 1615. — Jorge Spilberg, inglés, entró con seis navíos por el estrecho de Magallanes al mar del Sur, é hizo en las costas de Chile muchos daños. El virrey de Lima [marqués de Montesclaros], con la noticia que le comunicó el presidente de Chile, envió tres navíos de guerra.

Encontraron éstos al pirata sobre las costas de Cañete, 50 leguas [léanse 30] al Sur del Callao. Allí tuvieron un fuerte combate, y el enemigo, no pudiendo resistir más tiempo nuestras fuerzas, que eran superiores, hizo derrota á las Filipinas.

En su altura dió con una escuadra que mandaba D. Antonio Ronquillo, que le derrotó y echó á pique.

Añadidas. — Brevísimo como nunca está Llano Zapata en lo que se refiere á este pirata, que, cual ninguno, consternó á Lima y al virreinato entero. Es verdad que el marqués de Montesclaros, en cuyo tiempo tuvo lugar la entrada de Spilberg al Pacífico, fué tan parco en su relación de gobierno por lo que hace á este corsario, que si no

tuviéramos otro guía que seguir sino á ella, apenas sabríamos si tal zelandés entró armado á sus aguas.

Ya dijimos lo suficiente acerca del laconismo del Virrey en el primer párrafo de este libro, y así vendremos á la exposición de las peripecias marítimas á que dió lugar su entrada en la mar del Sur.

Jorge Spilberg, posesor de más que mediana fortuna y almirante al servicio de Holanda, tenía seis naves propias que puso á disposición de su Gobierno, el cual, agradecido, le equipó la escuadra llamada de la Victoria, que constaba de siete buques. La capitana era el *Gran Sol*, la *Luna* la almiranta; la *Venatoria*, el *Lucero*, el *Eolo*, el *Laro* y la *Amsterdam* formaban el resto.

Pasó el estrecho de Magallanes á fines de Abril de 1615, y en él perdió uno de sus buques. Hizo cuantos daños pudo al S. de Chile, y mientras, con el buen viento reinante siempre en las costas del Pacífico, venía hacia Lima, se cubría con sus buenos escuadrones de caballería las inmediaciones del Callao para evitar con ellos cualquier repentino desembarco. Tres regimientos de infantería apoyaban la caballería y cubrían algunos puntos estratégicos. Al aviso de hallarse el pirata en la costa de Pisco, ordenó

el Virrey saliese á encontrarlo nuestra armada, que se componía de las fuerzas siguientes :

Capitana, <i>Jesús María</i>	22	piezas		hombres.
<i>El Carmen</i> (de Coba)	8	"	150	"
Otro navío (<i>Gobierno?</i>).....	8	"	80	"
Almiranta, <i>Santa Ana</i>	12	"	200	"
<i>San Diego</i>	8	"	80	"
Patache.....	4	"	50	"

Iba Pulgar por almirante de esta escuadra, y en todos los buques muchos caballeros de Lima. El 17 de Julio, una hora antes de anocheado, se avistaron las dos escuadras : muchos de los principales cabezas de la española aconsejaron á D. Rodrigo diferiera la acción para el siguiente día, en que los buques peruanos podrían mejorar de situación respecto al enemigo.

Oyó D. Rodrigo de mejor gana el parecer contrario, y las dos capitanas, ya á punto de anochecer, rompieron el fuego una contra otra.

Difusamente describe el conde de la Granja los preparativos para esta reñida y luctuosa acción en su poema á Santa Rosa de Lima, hasta que al fin

Se llegaron á dar las capitanas

Las buenas noches con las dos andanas.

No parece le fué bien á Spilberg al principio del combate, pues hubo de acercársele

uno de sus buques y echar de su gente en la capitana. Otro de los holandeses fué echado á pique en la acción; no presentaba ésta el peor lado para nuestra flota, cuando en la obscuridad de la noche, desconociéndose nuestras capitana y almiranta, se hicieron fuego tan crudamente que esta última se fué á pique, habiendo perecido la mayor parte de su tripulación al furor de los cañones amigos y aun hermanos.

¡Qué disparadas muertes! ¡Qué de heridas
A bulto arrojan por los aires vagos!
Si supieran de quién son homicidas,
Muchos en sí cambiaran los estragos.

.....
.....
Hijos y padres que el error no advierten,
Su propia sangre, en la que sacan, vierten.

Las dos escuadras se separaron para remediar sus averías, la peruana sobre todo, que no sé dónde iría á parar después de su derrota. Mendiburu cree que al Callao, lo que es absolutamente inadmisibile, pues Caravantes dice: «Entró Jorge Spilberg en el Callao á las tres de la tarde del 22 de Julio; disparó algunas balas por elevación, á las que le correspondió con el cañón de cruzía *la galera* que servía de pontón de puro vieja.» Sigamos.

En Junio de 1880 publicó el Sr. D. Manuel González de la Rosa un artículo acerca de esta entrada de Spilberg en Lima, tomado á la letra de un antiguo pergamino, del capítulo XXVII, libro V de la *Historia de la Compañía de Jesús en el Perú*, que aunque borroso y corroído, diólo todo á la estampa, y del cual sólo tomo yo lo del momento.

« Por el mes de Julio (21) llegaron á la bahía de Callao cinco navíos holandeses, ya victoriosos, por haber peleado veinte leguas antes con nuestra armada y echado á pique á su almiranta, que era muy poderoso navío, y juntamente maltratado mucho la capitana, que lo era más, y habiéndola por esta causa obligado á hacerse á la mar.

» Y viéndose ya el enemigo sin estorbo, se atrevió á entrar en este puerto por tener muy abierta bahía y carecer de fortaleza ó castillo; ni tampoco le tenía en tierra, porque toda la defensa estaba librada en aquellas naves derrotadas, y en la plaza sólo había tres piezas, por lo cual no se le podía estorbar la entrada, ni aun había con qué impedirle dar fondo á las naves enemigas. »

A mí me parece evidente que entre el 18 y 22 de Julio la derrotada escuadra peruana no había vuelto al Callao, según se colige de este trozo, y que lo confirma la siguiente

estrofa del canto XII del poema del conde de la Granja:

« No quedando en estado de buscarse
Las dos armadas, ni aun en el de verse,
Determinaron ambas retirarse,
Y á diferentes puertos acogerse. »

Continuemos con el documento interrumpido:

« Habiendo artillero nuestro cargado ya una muy larga culebrina, no se hallaba en toda nuestra milicia quien supiese hacer la puntería con el acierto necesario, porque los artilleros del Rey todos perecieron con la armada que había derrotado aquel enemigo.

»En conflicto de tanto aprieto envió nuestro Señor á un religioso grave de la seráfica Orden y guardián de su convento en aquel pueblo (Callao), que antes de entrar en la Religión de San Francisco había seguido la milicia con nuestro santo Padre.

»Era su nombre Fray Juan Gallardo; encargóse animoso el buen religioso de acomodar la culebrina, con la puntería tan acertada hacia nave principal de los enemigos, que la echó á fondo con toda su gente; y la de los otros navíos perdieron su orgullo, y desanimados decían: «Si esperamos segundo tiro seremos vencidos»; y llamando á consejo el general holandés á sus cabos, fue-

ron de parecer desistir de la empresa y retirarse del puerto, sin volver más á él. »

Creerá cada cual lo que tenga por conveniente de este relato. Si el lector quiere saber lo que yo opino acerca de él, es que no dificulto en lo más mínimo la carencia de artillero capaz de disparar con acierto, supuesta la ausencia del Callao de nuestros buques de guerra ; que el religioso franciscano lo supiera hacer, nada debe llamarnos la atención en aquella fecha ; lo que sí es completamente inconcebible que de un cañonazo, con bala de aquellos calibres de entonces, se echara á pique un buque de los de Spilberg.

Lo que debió suceder es que si el pirata andaba ya pensando en abandonar el puerto, como creo, las certeras punterías de Fray Juan lo movieron á que se fuera cuanto antes.

Es inexplicable en el orden puramente humano el proceder de este pirata en el Callao. A veinticinco ó treinta leguas de Lima derrota la escuadra ; cuatro días después entra triunfante en el Callao ; hállalo sin artillería, nadie lo resiste ; el pánico cunde, y el pirata no intenta una vez siquiera un desembarco.

No estoy por explicar las cosas por me-

dios sobrenaturales cuando, sin certidumbre de ellos, pueden explicarse razonablemente por los naturales y ordinarios.

En todas las iglesias de Lima y el Callao estuvo el Señor de manifiesto, y el pueblo todo le pedía misericordia. Santa Rosa de Lima con fervor extraordinario la impetraba, y con el mismo animaba á sus paisanos á empuñar las armas en contra de aquellos herejes protestantes. Dios no es sordo á las súplicas que se le hacen, y si hubiera perdonado á las cinco ciudades de Pentápolis por sólo cinco justos que hubiera encontrado en ellas, no es de admirar que librara al Callao en esta ocasión, por el cual se interesaban tantas almas justas.

Spilberg zarpó inesperadamente de este puerto para apresar la escuadra en que sabía venía desde Panamá el príncipe de Esquilache, según declaró un francés que se le huyó en Huarmey, dice Caravantes.

Y si este proyecto fué lo que, humanamente hablando, pudo incitarle á salir del Callao, repárese que era contra toda razón pirática. El saqueo del Callao, dado el desprecio que tenían los piratas á las tropas americanas, era seguro; el hallar la flota que traía al nuevo Virrey, contingente; la presa en el Callao, un rico botín; el de la

flota de regreso, ninguno ó escasísimo en metales, pues regresaba de la feria de Portobelo, donde había dejado la plata del Rey y la del comercio.

Dejó el Callao Spilberg, y no encontró la flota, de la cual pensaba sacar su ganancia por el rescate del Virrey. Pero ni Virrey ni Callao: las trazas humanas de Spilberg para con el Callao las deshizo Dios con las trazas humanas para con la flota que traía al Virrey, de la que no logró apoderarse. Tocó en Huarmey y lo quemó, y también en Paita, de donde fué rechazado.

Año de 1616. — Jacobo Maire, mercaderico de Amsterdam, y Guillermo Schonten, famoso piloto holandés, salieron con dos navíos de Texel á buscar en nuestras tierras (de América) nuevos descubrimientos.

Costeando éstos las riberas del Brasil, pasaron la boca del Estrecho [esto es, se la dejaron atrás]. En la altura de 54° y 46' de latitud austral descubrieron el [un] nuevo estrecho de 12 leguas de largo y ocho de ancho, que está entre las tierras del Fuego y las islas que ellos llamaron *Stateland*. Pusiéronle el nombre de Maire en atención á su descubridor. Registraron diferentes islas que están á la salida y á la entrada de este Estrecho, y tomando posesión de ellas de

parte de los Estados generales, navegaron á las Molucas y Filipinas, de donde, doblando el cabo de Buena Esperanza, se restituyeron á Holanda.

Año de 1624. — Jacobo Heremita Clerk, holandés, armó en Amsterdam una escuadra de 11 navíos con 294 cañones y 1.637 hombres de tropa disciplinada, y entró al mar del Sur por el cabo de Hornos. Llegó á las islas de Juan Fernández, y refrescó en ellas su gente.

Aquí tuvo consejo de guerra: su voto fué navegar al Callao con el alto designio de tomarlo por sorpresa y saquear la ciudad de Lima. Siguiéronle todos, se continuó el viaje y se llegó al deseado puerto, fondeando á dos leguas de Lima, en la isla de San Lorenzo.

El Virrey, marqués de Guadalcazar, con la noticia que le comunicaron los vigías de las muchas velas que se habían dejado ver en nuestras costas, guarneció las playas con las milicias del país y construyó en los fuertes muchas baterías. Levantó además varios regimientos de caballería para que impidiesen el desembarco, y coronó el presidio del Callao con tropas regladas de infantería española.

Pasaban ya nuestras fuerzas de 20.000

hombres de armas entre oficiales de honor y nobleza, paisanaje y milicias.

Puso el pirata sitio al puerto del Callao, y se mantuvo cinco meses en esta empresa, sin que le fuera posible desembarcar en todo este tiempo ni un solo hombre. Desesperado mudó de intento, y destacó entonces de su escuadra algunos navíos para que robasen los puertos abiertos de Pisco y Guayaquil. Pero sus naturales y vecinos les dieron tan buen despacho que perdieron en el saco gran parte de su gente.

Antes de enviar esta expedición arrojó sobre el Callao un navío de fuego [esto es, un navío lleno de materias explosivas y ya en combustión], máquina que en el sitio de Amberes inventó el flamenco Federico Jambelo. El viento y las corrientes llevaron á sotavento este brulote á las playas de Bocanegra , casi media legua del Callao y dos de Lima.

Reventó en ellas, sin más efecto que un ruidoso estremecimiento é iluminación de la tierra.

Conociendo el Heremita la vanidad de sus proyectos, se encendió tanto en cólera que murió repentinamente el 2 de Junio de 1625. Fué sepultado en la isla de San Lorenzo, donde yace para escarmiento de piratas.

Tomó el mando de la escuadra Ghen Hui-gen, otro holandés, que era su subalterno, el cual á pocos días se desapareció del Callao, tomando el rumbo del cabo de Hornos, que repasó felizmente.

Registrando este pirata las costas del Brasil, invadió y ganó la ciudad de Bahía de Todos Santos, que es [era] la capital de este reino. Recuperóla al año siguiente don Fadrique de Toledo. Así, dejando libres los mares de América, se restituyó á Amsterdam, sin otro logro que las pérdidas de su general y mucha de su gente.

Adiciones. — Trozo del acuerdo dado en Lima á 12 de Junio de 1624. — « Todos los vocales convinieron en lo siguiente:

1.º Que las naos de particulares que hay en el Callao no son á propósito para hacerlas de armada.

2.º Que no hay artillería para tripularlas, porque la que se sacó del galeón *Jesús María* está repartida donde hace falta, entre otros buques y fuertes.

3.º Que habiendo poca infantería pagada, no puede divertirse á otros efectos fuera de la defensa del Callao.

4.º Que del batallón de (milicias) se debe hacer poco caudal, por ser gente de diferentes oficios, labradores y personas ca-

sadas y de familia, no ejercitadas en la milicia; que de ellos se ausentan muchos á pesar de todas las diligencias que se hacen para contenerlos.

5.º Que de la gente pagada es poca la que se aumenta aunque se procura la haya; y que tampoco se encuentran marineros, faltando todavía para tripular las lanchas de defensa, por más que se han hecho muy grandes diligencias ofreciéndoles pagas adelantadas, con lo cual se ve cuán imposible era poder armar ocho ó diez navíos de particulares. »

Conocidas con este acuerdo las circunstancias de Lima para su defensa, veamos ahora lo que se hizo.

A 3 de Mayo de 1624, día de la Exaltación de la Santa Cruz, como hace notar un cronista, despachó el virrey Guadalcázar la armada con el oro y plata de Su Majestad y particulares; la fueron escoltando los galeones *Santiago*, *San José* y *San Felipe*, quedando sólo en el Callao el galeón *Nuestra Señora de Loreto* con sólo cuatro piezas de artillería, y el patache *San Bartolomé* con ocho. Aun estaba el Virrey en el Callao á 5 del mismo mes, cuando le llegó nueva de que en Mala, doce leguas del Callao, había aparecido una escuadra de once

velas, de alto bordo y algunos pataches.

Las economías llevadas á cabo por la Audiencia gobernadora en el interregno del medio año que gobernó habían sido tales, que los reales almacenes estaban totalmente faltos de armas y municiones.

El Virrey no se desalentó ante el peligro. Mandó en primer lugar que los capitanes Francisco de la Carrera y Martín de Larrea saliesen á reconocer mejor al enemigo en dos chinchorros bien esquipados con remos, y luego distribuyó las atenciones del caso en esta forma :

Al Dr. Montalvo, que como oidor más antiguo de la Real Audiencia hacía oficio de teniente general del Reino, remitió las compañías de caballos, la infantería de las milicias de la ciudad de Lima y los gentileshombres de la compañía de lanzas de la guardia del Reino.

Para el acopio de mosquetes y arcabuces, que por el envío de ellos á Chile y por las economías dichas escaseaban mucho, comisionó al oidor D. Juan de Solórzano y Pereira, eminentísimo jurisconsulto, el cual con toda brevedad remitió algunos; y para la provisión de frascos, frasquillos, cuerda de arcabuces, etc., dió sus veces al contador Francisco López de Caravantes.

Todo lo recogido por estos comisionados se inventarió más tarde, y la lista de ello prueba bien su actividad y celo.

El capitán Martín de Larrea, por reconocer mejor al enemigo, se metió tan adentro de su armada que, cuando quiso tomar tierra, ya era tarde. Llevado á la presencia del pirata, declaró que hacía *trece* días había salido del puerto la armada para Panamá, con los caudales; pero examinados los negros remeros del chinchorro, dijeron que *tres*, como era la verdad.

Sostuvo Larrea que *trece*, y careado con los negros, que se afirmaban en su dicho, se le ocurrió decir que todos aseguraban lo mismo, siendo el modo de hablar de los negros lo que confundía *tres* con *trece*, y el pirata se dió por satisfecho.

Cosa de fábula podrá parecer esto á cualquiera; pero lo cierto es que el Heremita, lejos de seguir la armadilla, fondeó en el Callao á los 7 días del mes de Mayo.

Varias tentativas de desembarco hizo el pirata, y en todas fué rechazado; ni halló mejor fortuna la noche que sus lanchas, prevenidas de fuegos de artificio, embistieron á los navíos mercantes, abrigados del patache *San Bartolomé*, en que se había embarcado el general D. Ordoño de Aguirre. Los

frascos de fuego sólo hicieron algún daño en los navíos desamparados por sus maestros y gente.

En cambio el capitán Sebastián de Solarte, que con una de las lanchas armadas hacía la avanzada para dar cuenta de los movimientos del enemigo, prendió un artillero alemán llamado Cartems, de quien se supo la fuerza y designios del enemigo: también se entregaron dos soldados griegos, trayéndose un botiquín; á éstos agasajó el Virrey, pero al alemán lo mandó quemar el oidor D. Francisco de Alfaro, que era auditor de guerra, por incendiario.

El día de *Corpus Christi* intentó el enemigo quemar el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, que lo tenían á su cargo el general D. Bernardino de Mendoza y el almirante Juan de Leaplaza; para esto mandó henchir el Heremita uno de los barcos que había apresado de fuegos de artificio, y dándole la vela lo encaminaron hacia el galeón y navíos mercantes que estaban á su amparo.

Presenciaba el Virrey la bien dirigida marcha del brulote, y mandó que desde el fuerte Guadalcázar le disparasen algunas piezas. Se obedeció la orden, y uno de los proyectiles quitó la vida al timonel que lo gobernaba, el cual llevaba una chalupa ama-

rrada á popa para librarse á tiempo en ella.

Quiso Dios que á la falta de gobierno en el timón se juntase el repentino cambio del viento, con lo cual el brulote, separado de su rumbo, fué á dar en la playa cerca de lo que se llama Bocanegra, donde reventó. Dicen las crónicas del tiempo que era tanta la intensidad y fuerza de las llamas, que en Lima, dos leguas del suceso, se pudiera leer una carta después de la oración.

Con la muerte del pirata cayeron de ánimo los holandeses. Juan Ux, que era el almirante de la flota, sucedió á Clerk en el mando de ella; y desesperanzado de saltar en tierra con éxito favorable y de tomar más barcos desde su tranquila guarida, pues ya había corrido la voz por toda la costa de que no vinieran al Callao, se determinó á salir de aquella inacción.

Empujóle también á ello lo mucho que le molestaban las fuerzas sutiles de mar que con actividad prodigiosa había hecho fabricar y armar el nunca bien ponderado Virrey, como en su lugar quedó apuntado.

Levó anclas Juan Ux del puerto del Callao el día de Nuestra Señora de Agosto, habiendo hecho colgar de las vergas de su nave capitana 12 ó 13 pasajeros que había tomado en los barcos del tráfico, porque el

Virrey no quiso recibir en modo alguno á un flamenquillo ladino que le envió como parlamentario el pirata.

La defensa de Guayaquil fué floja; entró en ella y quemó el galeón *San Diego*, que estaba en astillero; con todo, su contratista, que reunió para defender su fábrica algunos negros y vecinos, lo hicieron reembarcar con pérdida de tres hombres que le tomaron prisioneros, una lancha y dos cañoncillos.

Los vecinos de Ica y los tamberos, á caballo, hicieron retirar la gente que había echado en tierra contra Pisco; defendía este punto D. Diego de Carvajal, y en esta ocasión se pasaron algunos soldados del enemigo, y otros fueron heridos y muertos.

Año de 1643. — Enrique Breaout, holandés, salió de Pernambuco con una escuadra considerable y entró al mar del Sur por el estrecho de Maire. Era su ánimo tomar el presidio de Valdivia y fundar allí una colonia.

Habiendo, pues, desembarcado su gente y empezado á fortificarse en aquel sitio, el gobernador de la plaza y su guarnición, ayudados de los indios chilenos, los desalojaron á cuchilladas, obligándoles á abandonar el puerto.

Noticiado de este suceso el virrey de Li-

ma, marqués de Mancera, despachó una escuadra de seis navíos al cargo de D. Antonio Martín de Toledo, su hijo, que fué después presidente de Italia. Este jefe reconoció los sitios, mejoró las defensas del presidio y levantó una fortaleza de su nombre.

Adiciones. — Hendrik Brower, verdadero nombre del pirata, salió de Texel, el 6 de Noviembre de 1642, con los navíos *Amsterdam*, *Concordia* y *Flesinguer*, con orden de avistarse en el Brasil con el príncipe Juan Mauricio de Nassau, que ocupaba algunos puertos de este imperio, tomados á los portugueses. Llegó á Pernambuco el 22 de Diciembre, y añadió á su escuadrilla la urca *Naranja* y otro buque mediano llamado el *Delfín*.

El 15 de Enero de 1643 zarpó del Brasil, y pasado el estrecho de Le Maire, llegó á Chiloé el 3 de Mayo del mismo año de 43. Las instrucciones que traía y sus deseos vehementes de mucho tiempo atrás, eran apoderarse del puerto de Valdivia y fortificarlo; condujo al efecto en sus naves 34 cañones de bronce y 58 de hierro.

No satisfecho aún con la conquista de esta plaza, acariciaba la idea de hacer otro tanto con Coquimbo, levantando sus habitantes en contra de los españoles y uniéndolos

á Holanda en estrecho y fraternal abrazo.

El 19 del mismo mes se apoderaron del puerto de Carelmapú, saqueándolo é incendiándolo, con muerte del comandante Andrés de Herrera, de dos de sus capitanes y muchos de los 40 soldados que lo guarnecían.

El P. Juan López Ruiz, de la Compañía, que estaba allí, aconsejó á Herrera que no hiciera frente al enemigo, pues le era tan superior en fuerzas, sino que, retirándose un poco, lo aguardara en emboscada. El 6 de Junio se apoderó Brower de la ciudad de Castro, donde halló poco ó nada que tomar por haberla abandonado sus habitantes con tiempo y retirado las subsistencias. Vengóse Brower quemando la ciudad y cuantas iglesias alcanzaron á divisar por aquellas islas, levantadas todas por los Padres de la Compañía, que se habían encargado de las Misiones de ellas. El 17 de Agosto murió Brower frente á Carelmapú.

Habían los holandeses quemado el *Santo Domingo*, único buque que hallaron por allí, y para evitar la comunicación con el continente habían escalonado sus buques en el canal que con él forma la isla. Sin embargo, burlada la vigilancia holandesa, y poniendo *falcas* á una piragua de indios para que el peligro fuera menor, atravesaron el

canal el P. Domingo Lázaro de las Casas, el capitán Domingo Lorenzo, unos cuantos soldados y un holandés que había caído prisionero pocos días antes.

Por medio del P. Vargas, que era de nación flamenco, comunicó el prisionero al gobernador de Chile, marqués de Baydes, qué designios tenían los piratas.

Avisó inmediatamente el gobernador al Virrey, y éste, mientras se preparaba la armada, despachó al momento un navío bien artillado, con víveres y municiones, para socorro de los habitantes de Chiloé. Llegó muy á tiempo este buque para tranquilizar y desengañar á los indios, aunque pocos, seducidos por los holandeses.

Los Padres de la Compañía ya habían trabajado en esto no bien desaparecieron los holandeses de las islas, sobre todo en las de Calbuco, en que más había cundido la rebelión contra los que no eran indios.

En esto asomó por allí la urca *Naranjo*, retrasada en su viaje; era el buque que conducía los víveres de la flota holandesa y todos los pertrechos para la expugnación de Valdivia. Con la presencia de esta urca se alarmaron de tal modo los habitantes de Chiloé, que pidieron se les trasladase al continente.

Informado Mujica Buitrón, que mandaba el buque despachado por el virrey Mancera, de que los holandeses habían partido para Valdivia, se fué tras ellos, llevando consigo dos flamencos desertores que había encontrado en tierra.

Harckmans había tomado el rumbo para Valdivia en 1.º de Septiembre, llevando á su bordo treinta familias chilotas, probablemente engañadas; penetró en sus botes por el río; y como los araucanos no se les mostraran hostiles, puso manos á la obra de fortificación donde le pareció más conveniente, aunque le habían los indios rechazado de un modo bien categórico la alianza que les propuso.

Regresó en tanto al Callao Mujica Buitrón para enterar al Virrey de cuanto había visto.

Ya había el marqués de Mancera despachado á Chile dos buques más, y no bien oyó á Buitrón, hizo salir inmediatamente otro, al mando del capitán Moscoso, con clavazón, jarcia y otros materiales, para que en Chiloé se labrasen y equipasen dos buques pequeños que vigilasen, junto con él, los movimientos de los holandeses y diesen cuenta de todo.

Pero no fué necesario, porque los indios

que los holandeses se habían imaginado amigos y aun aliados los acuchillaron y ahuyentaron; de modo que el 18 de Octubre, al mes justo de su llegada á Valdivia, levaron anclas y se volvieron á Pernambuco.

Industria naviera fluvial.

Los caudalosos ríos que en todas direcciones atraviesan los antiguos dominios españoles en el vasto continente sudamericano, las extensas y profundas lagunas interiores ó mediterráneas de que se halla, puede decirse, salpicado, son, sin lugar á duda, elementos que convidan, ó mejor exigen ser medios de conducción y comunicación entre los pueblos cuyas distancias acortan y cuyos intereses favorecen.

Críanse á las orillas de estos inmensos volúmenes de agua árboles de toda clase, cuyas maderas pueden, en general, servir para fábricas de buques, si no de gran calado, de muy regular capacidad, que navegando por ellos abaraten los arrastres y proporcionen á los pueblos sentados á sus orillas los goces de una bien entendida cultura.

Mas para llenar estos ideales no basta que haya ríos, ni maderas de construcción buenas y baratas; es necesario que haya pueblos con quienes traficar, objetos que cambiar con provecho de ambas partes, ciertas comodidades de que disfrutar y no grandes inconvenientes que superar en las navegaciones, bien mediterráneas, bien fluviales.

Todos estos ó casi todos estos obstáculos se hallaban en grado superlativo en el continente sudamericano los tres siglos que estuvimos en él.

Porque, ante todo, ¿qué población había, ni en cantidad ni en cualidad, en las orillas de unos ríos ó unas lagunas que en tiempos de crecientes y avenidas dilatan sus orillas por 10, 20 y 30 leguas?

Unas cuantas tribus errantes, de necesidades escasísimas, enemigas de toda sujeción y disciplina, tanto ó más aún como las que en las orillas del Napo ponen hoy á prueba la constancia y la paciencia de los pocos misioneros que viven entre ellos. ¿Qué industria naviera eran capaces de sostener estos salvajes? ¿Quién se expondría á los continuos peligros de tan largas é inciertas navegaciones, aun concediendo que rindieran provechoso resultado? ¿Es razonable pensar que en tales atrenzos quisiera verse el que

en poblado y con poco trabajo pronto se enriquecía, que era lo común y corriente en aquellos dorados años? Y sobre todo esto, ¿son navegables en todo su trayecto esos hermosos ríos de que tratamos, ó se hallaban á lo mejor en ellos inconvenientes verdaderamente insuperables que sólo dejaban expedita parte de una vía que se deseaba recorrer, quizá la menos importante?

A la eterna queja de los americanos, que, guiados sólo por ciertas deslumbradoras apariencias, nos motejan de apáticos é indolentes porque esos ríos no estaban surcados de veleras naves que llevaran la industria y el comercio, y la civilización y todas las demás cosas que es de necesidad decir en estos casos, responderemos también con lo de siempre, á saber: que nadie más interesados que ellos en todas estas cosas que nadie les prohibía, y que, sin embargo, jamás se les pasó por las mientes exponer en estas empresas las buenas onzas de oro que sus padres los españoles de España les dejaban. Y eran, como americanos, á quienes más les debía interesar el progreso de la tierra.

Dejando, pues, á un lado las utopías, nos ceñiremos á examinar si en lo que razonablemente se podía navegar dentro del continente faltó la industria naviera. De cómo se

aprovecharon ó dejaron de aprovechar los ríos, será estudio que haremos al tratar de las obras de hidráulica y que, á Dios gracias, tenemos algo adelantado.

La expedición fluvial llamada de los marañones, de recuerdos tan negros como provechosos, dió ocasión á una industria naval que, si no de mucha consideración en sí misma, debe de ocupar su número en estas reseñas de la industria naviero-fluvial, porque es elocuentísimo testimonio de la prontitud y desembarazo con que aquellos conquistadores del siglo XVI lo allanaban todo, lo mismo por agua que por tierra, lo mismo teniendo buques que no teniéndolos, pues en último resultado todo venía á resolverse en hacerlos.

Cuando el primer marqués de Cañete, D. Andrés Hurtado de Mendoza, pasó por Panamá para hacerse cargo del virreinato del Perú, conoció en Nombre de Dios al capitán D. Pedro de Ursúa, caballero navarro, fundador en el Nuevo Reino de Granada de las ciudades de Pamplona y Tudela, y bien quisto de cuantos le habían tratado. Comisionóle el Marqués para que, juntando gente, desbaratara y castigara las gavillas de negros cimarrones que merodeaban en el camino de Nombre de Dios á Panamá, lo cual

llevó á feliz término entre halagos y castigos.

Parece que por aquel tiempo había Ursúa acariciado la idea de buscar el famoso Dorado, y la ocasión se le presentó en breve muy á su gusto. Porque deseando el virrey Cañete sacudir de las villas y ciudades del Perú los restos de las tropas alzadas en favor de Francisco Hernández Girón, ideó emprender la conquista de los Omaguas, tierra que baña el caudaloso Amazonas.

Justo apreciador el Virrey de las buenas partes que concurrían en D. Pedro de Ursúa, lo nombró para cabo principal de esta jornada.

Dióse á buscar gente con todo empeño desde el Cuzco al Quito, enganchando para la jornada lo más perdido que había en la tierra, quedando así purgada de ella con general contento, aun á trueque de que tanto malvado y perdulario llegara á posesionarse de la codiciada Manoa, capital de El Dorado, y de la laguna de Parima, toda orillada de finísimo oro, que tales patrañas tenían cuerpo en el Perú el año de gracia de 1559.

Como la expedición había de caminar mucho por los ríos, el primer cuidado de Ursúa fué hacerse de gente que entendiera de fábrica de navíos, y así sacó de Lima y

llevó á orillas del Mayo 24 hombres, los más de ellos oficiales de hacer navíos, y 12 negros carpinteros y aserradores.

Hicieron 11 buques (otros dicen 13) chicos y grandes, y entre ellos un género de barcas muy anchas y planudas que llaman *chatas*, que en cada una cabían á 30 y á 40 caballos, y en las proas y en las popas mucho hato y gente ¹.

En 1560, terminadas ya las embarcaciones, se echaron río abajo los expedicionarios; pero con tan mala suerte, que, al botar al agua las fábricas se perdieron siete que ya estaban agusanadas por la mala calidad de las maderas.

« Sólo 25 caballos, de los 300 que se habían reunido, pudieron embarcarse en los barcos salvados, teniendo que abandonar juntamente mucha ropa y mucha clase de ganado. En el río Cocama se les hizo pedazos uno de los bergantines que llevaban, teniendo que repartirse los expedicionarios entre el otro y las chatas, balsas y canoas, en las cuales continuaron su navegación por el Huállaga, del que fueron descubridores, entrando felizmente por este río al caudaloso Marañón.

» En la desembocadura del Ucayali hizo Ursúa algunos nombramientos: á D. Juan

de Vargas lo constituyó su teniente general, y por alférez nombró á D. Fernando de Guzmán, caballero español, de antecedentes poco honrosos.

» La navegación por el Marañón ó Amazonas siguió sin novedad particular hasta la desembocadura del Putumayo. En este sitio se hallaban el 1.º de Enero de 1561, día en que unos conjurados contra el desdichado Ursúa le quitaron traidoramente la vida entre siete y ocho de la noche, y momentos después á su teniente general D. Juan de Vargas.

» Como la chata en que iban los caballos hiciera mucha agua, proveyeron de hacer dos bergantines; en el ínterin se hacían, juraron por príncipe del Amazonas á D. Hernando de Guzmán, que había quedado de general de las tropas después del asesinato de Ursúa.

» Acabados los bergantines, navegaron unos días, al cabo de los cuales se detuvieron para echarlos cubiertas. Pedían sólo los bergantines braza y media de agua para poder navegar [nueve pies], y así pasaron sin trabajos las piedras y bajos fondos.

» Antes de salir del río ya había dejado la vida D. Hernando de Guzmán en manos del cruel Lope de Aguirre, vascongado, el

cual, desembocado el Marañón, llegó á la Margarita, isla de que se apoderó mañosamente.

»Mandó quemar los dos bergantines, hecho de que se arrepintió á poco; pero habiendo hallado en la isla un navío en astillero, lo mandó acabar, y en él y en otros buques de que se apoderó pasó á Burburata, en Tierrafirme, donde volvió á dar fuego á los buques que allí lo habían conducido.»

Hoy se navega el Amazonas en casi toda su extensión, y lo mismo la mayor parte de sus grandes afluentes de uno y otro lado.

La aplicación del vapor á los buques ha facilitado sobremanera estas comunicaciones, y, junto con esto, el haber franqueado el Brasil el curso de este río, desde cuya boca á Europa es el trayecto corto.

Por años de años todavía, los caudalosos afluentes del Marañón ó Amazonas no presentarán más halago para la navegación sino el de poder conducir al padre de los ríos los productos que se recojan á las orillas de dichos afluentes para exportarlos por Marañón á Europa.

De las dificultades puestas por la Corona de Portugal, cuando era dueña del Brasil, para que los españoles no pudieran remontar todo el Marañón, suelen saber poco ame-

ricanos y españoles. Y si á causa de ellas no podíamos exportar á España lo que se sacara de la región que llamaban *la montaña* nuestros hispano-americanos, ¿qué objeto tenía la construcción de buques en los ríos Huállaga, Napo, Ucayali, Putumayo, Pachitea, Apurímac, Madera ó Beni? Las balsas y canoas del país eran muy suficientes para las escasas atenciones que requerían aquellos inmensos países, casi totalmente despoblados.

Ni conseguida la independencia de la América del Sur, ni abiertos sus puertos y sus ríos á todas las naciones de la tierra, ni á pesar de las Compañías extranjeras que se han formado para la explotación del caucho, en que á maravilla abundan las hoyas de casi todos los afluentes del Amazonas, se ha logrado establecer en ellos una regular navegación, si no es la de las inmemoriales canoas de los indios, no obstante alguno que otro vaporcillo que los corre.

Ríos tan considerables como el Putumayo eran sólo conocidos de nombre después de la independencia de América; nuestros misioneros franciscanos y jesuítas, y algo los agustinos, los habían recorrido, levantado sus planos, fundado pueblos á sus márgenes y civilizado más ó menos los insul-

sos habitantes de los países que atraviesan.

Y si en estas condiciones no fué posible á los españoles establecer el mediano comercio fluvial que ya se prevía cuando tuvo lugar la independencia, no se les acrimine por ello: población escasa en todo el Perú, Bolivia y Ecuador; tribus semisalvajes y con frecuencia ambulantes; el caucho entonces ó desconocido, ó sin la multiplicidad de aplicaciones que ahora se le dan; cerrábanos Portugal el único camino de salida; los tributarios del Marañón, llenos de malos pasos, ya por las piedras y bajos fondos, ya por lo anguloso de sus vueltas y velocidad de las corrientes, ya también por los despeños de sus aguas; sólo en las canoas indígenas ó en buques pequeños de vapor pueden vencerse en parte tantos y tales obstáculos; y si en tiempo de nuestra dominación no había vapores en el mundo, ni las canoas indígenas tenían necesidad alguna de surcar estos ríos, ¿qué industria náutico-fluvial puede caber en tales aguas?

Si alguno objetara que de vela y de construcción muy perentoria fueron los buques que Orellana y los suyos fabricaron allá en 1541, con los que pasaron y navegaron, como Aguirre, el Atlántico, responderé que los expedicionarios de una y otra jornada fue-

ron siempre río abajo al amor del agua y la corriente, y que así y todo pasaron sus buenos sustos. Pero navegar en dirección opuesta con embarcaciones que no sean canoas ó buques de vapor, es sumamente difícil. El acta levantada á 4 de Enero de 1542 por los compañeros de Francisco Orellana protestando que si abandonaban á Gonzalo Pizarro en las soledades de la Canela era porque no podían ir *río arriba*, puede servir de prueba á lo que he dicho.

El requerimiento dice así: «Magnífico señor Francisco de Orellana: nos los caballeros, y hidalgos y sacerdotes... vista la determinación que v. m. tiene para caminar el río arriba por donde bajamos con v. m.; y visto ser cosa imposible subir adonde v. m. dejó al Sr. Gonzalo Pizarro, nuestro gobernador, sin peligro de las vidas de todos... cuanto más peligro de muerte temíamos subiendo con v. m. el río arriba.»

No juzgo si este documento fué hecho para paliar ó no la rebelión de Orellana; pero cuando se alega en él que abandonaban á Pizarro, y los demás que con él estaban en las selvas de la Canela, por la dificultad de ir río arriba, bastantemente se indica que, si ello no era absolutamente imposible, sí de ejecución lenta y penosa.

Tres cosas más dije ha poco, y no quiero dejarlas sin más arrimo que el de mi palabra. Fué una que después de la independencia de América ignoraban los nuevos poseedores del caudaloso río Putumayo qué caudal de aguas llevaba, si era navegable ó no este río. Transcribo de *El Perú*, del italiano Raymondi, lo que sigue, que es harta prueba de mi dicho:

«En 1874, habiéndose organizado en Colombia (Nueva Granada) una compañía, con el nombre de Compañía del Caquetá, con fuertes capitales, para la explotación de los productos naturales, tales como caucho, zarza y principalmente las quinas ó cascari-llas del extenso territorio situado en la cabecera de los ríos Putumayo y Caquetá; y sabiéndose que este último río, que más abajo se llama Yapurá, no es navegable en toda su extensión por varios saltos que presenta, la dicha Compañía comisionó al Sr. D. Rafael Reyes para que recorriese todo el curso del Putumayo con el objeto de ver si este río se presta á la navegación por medio de vapores [de río].

» Fué en el mes de Febrero del año 1875 que el activo é inteligente comisionado se embarcó en una canoa para bajar por la corriente del citado río. Después de un mes

de feliz navegación dejaba el Sr. Reyes las aguas del Putumayo para entrar en el Amazonas, que algunos denominan *Río mar*, ó *Mediterráneo de la América del Sur*.

» Por el reconocimiento que acababa de practicar el Sr. Reyes quedó plenamente convencido de que el Putumayo podía navegarse por medio de vapores en casi todo su curso, esto es, hasta poca distancia de la cordillera oriental; y habiendo sido autorizado por la Compañía del Caquetá, en el caso de que el río fuese navegable, á contratar y establecer de cuenta de la dicha Compañía la navegación por vapor, se puso luego á dar los pasos necesarios para llenar debidamente esta segunda parte de su delicada comisión.

» Diez meses transcurrieron para allanar todos los obstáculos que se oponían á la realización de la empresa que le había sido encomendada (1), hasta que, por fin, en el mes de Noviembre de 1875, tres vapores se hallaban listos para navegar el Putumayo hasta donde fuese posible. Estos consistían en una

(1) Lo mismo tardó próximamente Ursúa en 1559, teniendo que llevar casi todo desde Lima, y hacer encima 13 barcos en lo que hoy es la villa de Lama, á orillas del Mayo, no lejos de Chachapoyas.

lancha de vapor, que el Gobierno del Brasil puso á la disposición del Sr. Reyes, un vapor de carga, el *Santa Cruz*, y el vapor *Tundama*, de la propiedad de la Compañía del Caquetá.

» La lancha á vapor, al mando de un joven inglés, Mr. Alfredo Simpson, abrió la marcha penetrando en las aguas del Putumayo; el vapor *Santa Cruz*, al mando del brasileño Sr. D. Francisco Hurtado, siguió la huella de la lancha, y, por último, el 16 de Enero de 1876, zarpó el vapor *Tundama*, al mando del Sr. D. Gabriel Pinedo de Mompoa. »

Dije también que en los mayores afluentes del Amazonas se hallaban graves inconvenientes para la navegación, sobre todo en buques de vela. Vayan á granel unos cuantos testimonios:

En 1835 los señores Smyth, Beltrán, Azcárate y Lowe navegaron parte del Huállaga. El mayor Beltrán, comisionado por el Gobierno del Perú, llevó un interesante diario del viaje: el dato es abonado. El 31 de Diciembre de 1834 salió la expedición del puerto de Sión, siguiendo su peligrosa navegación, interrumpida á cada rato por numerosos *malos pasos*. Numera algunos, y llegado al último dice: « Este último, el de

Zavaloyacu, es uno de los más terribles, hallándose el cauce del río Huállaga sembrado de enormes peñas que dividen la corriente, dando origen á peligrosos remolinos, de los cuales las embarcaciones salvan con mucha dificultad. Inmediato á este terrible paso, y antes de llegar al pueblo de Balsapuerto, se halla también otro paso no menos peligroso. »

Brevemente: según los comisionados peruanos, tiene el Huállaga, sólo desde el puerto de Chinchao hasta la boca del Chipurana, 49 malos pasos.

De las montañas del Pozuzo, cerca de las ciudades del Cerro de Pasco y Huánuco, al río que de las montañas toma el nombre, es corto el camino. El río Pozuzo, que puede decirse cierra por el Sur la célebre pampa del Sacramento, si no se le quiere poner al Chanchamayo por límite, va á juntar sus aguas con las del Pachitea, que las tributa al Ucayali. Es, pues, el Pozuzo uno de los ríos del Perú mejor situados; por tener su nacimiento no lejos de Tarma, el Cerro y Huánuco, puédense geográficamente llevar por él al Pachitea y Ucayali los variadísimos productos de los campos de Huánuco (ya sabemos los tropiezos del Huállaga), y una vez llegados á la boca del Ucayali, se-

guir su natural y recto camino á Europa por el Amazonas. Pero las dificultades del bien situado Pozuzo son de tal entidad para la navegación que parecen de todo punto insuperables.

Un valiente misionero franciscano, natural de Italia, el P. Chimini, lo exploró en 1842. Embarcado en una balsa dió comienzo á su navegación por él: « Por algunas horas la navegación no presentó obstáculo alguno; pero á las tres de la tarde el río se estrechó muchísimo, la corriente se hizo extremadamente rápida, y la balsa se inclinó tanto por un lado que muchos objetos cayeron al agua, y poco faltó para que sucediese lo mismo con los hombres.

» Apenas habían salvado este mal paso, cuando se les presentó otro más peligroso; pues la balsa, arrastrada por la rápida corriente contra una roca, se hundió de tal manera que se cubrió enteramente de agua. Felizmente pudieron acercarse á tierra y desembarcar... Al medio día siguiente se halló otro paso más peligroso que los anteriores, donde el lecho del río Pozuzo se halla completamente diseminado de rocas [ya se entiende lo que se quiere decir], algunas de las cuales salen á la superficie; además presenta un gran declive, de modo que el agua

se precipita como por una cascada³.» Y luego un poco más adelante, dice el Sr. Raymondi :

« Por la relación que acabamos de dar de este peligroso viaje se ve, pues, claramente que el río Pozuzo no es navegable ni por balsas. »

Más abajo del Pozuzo, y muy cerca de Tarma, nace el río de Chanchamayo, que uniendo sus aguas á las del caudaloso Perene, llegan juntas con las del Paro al célebre Ucayali.

En el noveno libro de estos *Estudios críticos* hicimos la descripción de la fértil provincia de Chanchamayo, y en ella vimos la multitud de hermosas haciendas que se habían formado de caña para el azúcar, de café, de coca y de cacao, artículos todos, menos la coca entonces, del mayor consumo en Europa.

¿ No pedían las aguas del Chanchamayo llevar sobre sí tan ricas producciones, entregárselas después al Perene, para que de uno en otro río llegaran al Atlántico ?

Si el Chanchamayo nunca pidió tal cosa, pídenla ahora y antes por él los proyectistas que, mapa en mano, recorren con los ojos los afluentes meridionales del Amazonas, y los que de oriente y poniente engro-

san á éstos ; y al saber que ni los unos ni los otros fueron navegados como medios de industria por los españoles , críspanseles los nervios , prorrumpen en denuestos contra la apatía española , y vuelven á repetir en su enfado , por la millonésima vez , que no supimos hacer , en lo material , sino robar , y en lo moral embrutecer á los americanos.

Muy bien. Suma y sigue la misma cuenta.

Erase el 26 de Noviembre de 1874: á la orilla del Chanchamayo se hallaban tres balsas listas para dejarla á la menor señal. Instalados en ellas los Sres. D. Alejandro Rivera, antiguo explorador de los ríos Perene y Tambo, y el ingeniero D. Arturo Wertheman, conocido también por sus arriesgadas expediciones , « se dió la orden de marcha , en medio de los atronadores vivas y aclamaciones de los habitantes de la colonia , que habían acudido en masa á presenciar tan heroico acto ». Esto es , á averiguar si el río Chanchamayo era ó no navegable. Medio siglo (1824-1874) hacía lo ignoraba la República peruana , siendo el dicho río la vía fluvial de más importancia que hoy por hoy tiene el Perú , pues su nacimiento dista sólo unas 80 leguas de la capital , y lo más áspero de ellas lo recorre el estupendo ferrocarril

llamado de la Oroya, poderoso esfuerzo del ingenio humano.

Por medio del Chanchamayo, del Paro, del Ucayali y del Amazonas, Lima sólo dista en línea recta de Cádiz ó Lisboa 80 leguas de tierra (parte en tren) y pocas de mar. Ya merecía más cuidado y estudio esta comunicación fluvial por parte del Perú, teniendo el vapor por agente en el movimiento de los buques, expedito el tránsito por el Amazonas, un representante en los Cuerpos Colegisladores la provincia de Chanchamayo, y amén de todo esto, un alerta dado hacia 1814 por el indolente Gobierno español, alerta capaz de hacer sacudir la modorra al Gobierno que más tomado estuviere de ella.

Porque el virrey D. Fernando de Abascal (1806-1816), siguiendo despacio el curso de los acontecimientos que se estaban verificando en el Perú y España, pudo razonablemente sospechar que la guerra de la independencia peruana no tardaría en revivir con mayor fuerza, y que tomado el mar por los extranjeros, cuyas órdenes seguían ciegamente los próceres peruanos fautores de la independencia, fuera de muy difícil logro uno cualquiera de los pocos puertos del Pacífico en que pudiera hallarse nuestra es-

cuadra, caso de tener que evacuar el país, como sucedió en 1824.

Previsor el Virrey, hizo venir á Lima, desde las remotas misiones del Ucayali, al infatigable misionero franciscano fray Manuel Plaza, con el cual conferenció acerca de la posibilidad de ganar desde la costa del Pacífico el Amazonas, para encaminarse por su medio á Europa.

No creo conste en parte alguna hasta qué pormenores descendieran el Virrey y el misionero, si no es en el archivo de Ocopa; pero de las órdenes dadas por Abascal parece inferirse que el itinerario marcado por el P. Plaza era el de ganar la provincia de Chanchamayo, y por ella los ríos que llevan al Ucayali.

Ordenó, pues, Abascal que se abriese de nuevo el antiguo camino de Chanchamayo; que se reedificasen muchos pueblos de los destruídos en la sublevación del indio Juan Santos Atahualpa; que los padres misioneros residentes en Ocopa, que es la cabecera de la provincia de Chanchamayo, hiciesen que los indios sembrasen en abundancia; y, por último, que en el punto estratégico de Chavini se levantase un fuerte con ocho cañones, como efectivamente se hizo, al parecer, para cubrir la retirada.

¿Qué alientos no debió dar esta luminosa idea del Virrey á los peruanos independientes para poner *in continenti* en ejecución la comunicación fluvial entre Tarma y París, Londres y uno y otro Francfort?

Dejamos la comisión exploradora del Chanchamayo ya embarcada, aplaudida y navegando por el inexplorado río; sigámosla un poco con avidez geográfica, pues en verdad lo merece. «A los veinticuatro minutos de navegación se hallaban los expedicionarios á nueve millas del embarcadero.» Esto es, llevaban un andar de 21 millas por hora, que es el máximo andar de los buques de 10.000 toneladas, que van del Havre á Nueva York. «El barómetro, dice la relación, había subido 12 milímetros, lo que indicaba una diferencia de nivel de 130 metros, y habían ya pasado innumerables peligros, como choques contra las peñas, vueltas forzadas del río, remolinos, etc., cuando de improviso el Sr. Wetherman vió la primera balsa que iba como á estrellarse contra el cerro; y queriendo evitar á la suya aquel mal paso, no vió un fuerte remolino que arrojó con violencia á su embarcación de costado contra el mismo cerro, lo que la hizo sumergir del lado opuesto, para desaparecer debajo del agua después de

voltearse, volviendo, por último, invertida á la superficie...; salváronse todos los tripulantes de la balsa menos uno, y sobre ella volteada [navegaron] hasta llegar cerca de un islote adonde se tiraron á nado, para no caer en otro mal paso inmediato. Apenas había naufragado la balsa del señor Wetherman, cuando con la velocidad de una flecha pasó la tercera balsa; y aunque logró salvar el escollo que había causado la desgracia de la primera, no pudo evitar de ir á estrellarse contra dos peñas una milla más abajo, quedando como clavada sobre un lado.

Con estas noticias quedó enterado el Gobierno del Perú en 1874 de la navegabilidad que prometía el Chanchamayo.

Demos que el Apurímac, hermoso río que fertiliza la provincia de Abancay, corriera sin obstáculo alguno hasta mezclar sus aguas con las del Ene, y las de éstos con el Tambo, que las da al Ucayali; ¿son las aguas de este celebrado Ucayali, tributario del Amazonas, tan constantes siempre que en toda época del año sea navegable?

Lo dirá por mí el Sr. D. Adrián Vargas, mayor de órdenes del departamento fluvial (Perú), que en 1866 conocía bien este río: «De sus observaciones se deduce, escribe

Raymondi, que el Ucayali, desde su confluencia con el Amazonas, hasta la boca del Pachitea, es navegable, en tiempo de creciente, por vapores de cualquier magnitud; pero en la época en que bajan las aguas sólo se puede navegar por buques que no pasen de cinco pies de calado. Tiene además este río algunos lugares donde la corriente es bastante fuerte, pero no invencible. »

De modo que, aun suponiendo navegables todos los ríos que de las provincias interiores del Perú vayan á dar al Ucayali, nos encontramos con que en buena parte del año este río sólo lleva unos siete pies de agua (como 1,80 metros), y á trechos fuertes corrientes, y precisamente en la parte que comunica con el Amazonas.

¿Qué buque de vela (pues de vapor no se conocían en tiempo de los españoles) era capaz de navegar el Ucayali en el período de la bajada de las aguas? Y si, cuando estaban altas, los ríos cercanos á Huánuco, Tarma, Jauja y Chanchamayo no permitían la comunicación con él, y si cuando altas y cuando bajas los portugueses impedían la navegación por la parte de Amazonas que les correspondía, como era la desembocadura al Atlántico y mucho de

lo próximo á ella, ¿qué aliciente prestaban ni el Huállaga, ni el Ucayali, ni el Napo, ni el Madera, ni ninguno para la instalación y fomento de una industria naviera fluvial? Ninguno.

Expedito hoy el Amazonas, y siendo vía breve y fácil entre las provincias ó departamentos fluviales del Perú, Ecuador, Nueva Granada y Bolivia, ¿está tan surcado de buques de vapor propios de estas Repúblicas que tengan en continua espuma los del Ecuador al Napo, al Putumayo los de la nueva Colombia, al Madera los de Bolivia? ¿Mecen blandamente las aguas del padre de los ríos muchos vapores de estas Repúblicas cargados de producciones tan buscadas en Europa, como el café, cacao, zarza, corteza de quina, caucho y otras más?

Uno que otro, y eso de extranjeros.

Doliérase profundamente el Sr. Doctor D. Francisco Carrascón, prebendado de la catedral del Cuzco en 1802, de que los peruanos, noventa y dos años más tarde, y de ellos sesenta y ocho de independientes, apenas hayan empezado en los últimos á explotar la navegación fluvial, por la que él trabajó tanto, y en gracia de la cual hizo grabar en el Cuzco en dos hojas el mapa del Perú, que dedicó á Carlos IV, rey de España

y emperador no sé cuántos de las Indias.

Este notabilísimo trabajo «demuestra la fácil comunicación de este mar del Sur al del Norte, y la cómoda, segura y pronta navegación de dos meses de lo más interior de este vasto imperio del Perú á la España, así por el celebrado y riquísimo río Beni y Ucayali, como por el grande Apurímac, los que se unen con otros caudalosos al más grande de todo el mundo, el Marañón ó Amazonas».

De las dificultades puestas por la Corona de Portugal diremos lo que convenga, cuando en uno de los tomos próximos siguientes á éste tratemos de las comunicaciones fluviales bajo diverso aspecto del que aquí lo hemos hecho.

Resta ahora solamente ver si en los ríos navegables y libres de cortapisas á los vasallos de América se descuidó ó atendió la industria que estamos estudiando como críticos.

Como ríos propiamente comprendidos en el Virreinato del Perú, sólo deben considerarse, fuera de los ya estudiados afluentes del Amazonas, el Guayas, con todos sus tributarios, el gran Río de la Plata y los caudalosos Paraná y Paraguay, con algunos de mediana consideración que á ellos se descargan. Del Guayas ya nos dará abundantes

noticias el Sr. D. Antonio Alcedo acerca de la multitud de grandes y hermosas balsas que lo cruzaban en todas direcciones, y lo mismo era el movimiento marítimo fluvial en los demás ríos de consideración que á él salen.

Los que atravesaban los territorios llamados de «Misiones» se navegaban con un regular movimiento marítimo proporcionado á las necesidades de pueblos de corto vecindario y de no antigua fundación. Como anillo al dedo vendrían ahora aquellas formidables escuadras (fluviales) con que los Padres de la Compañía señorearon todo el riñón de la América del Sur, escuadras fabricadas en la cabeza de los enemigos acérrimos que en el siglo XVIII habían jurado la destrucción de la Compañía, y echadas al agua en el dilatado mar de la simpleza y credulidad de la mayor parte de la gente, para probar á qué grado de prosperidad no llegó la industria naviero-fluvial en el vasto imperio del gran Nicolás I, emperador del Paraguay (1).

(1) Parece imposible, por una parte, la audacia de los enemigos de la Compañía, y por otra inconcebible la estupenda dosis de candor de nuestro pueblo. Se propaló, y en buena parte de los dominios del Rey católico se creyó, que los Padres de las «Misiones» ha-

Antes de que lleguemos á datos tan autorizados como los que de aquí á poco rato he de presentar acerca de la industria naval que en los ríos de «Misiones» tuvieron los Padres de la Compañía, sangraré un poco aquella angelical información que el general D. Matías Anglés y Gortari hizo en descargo de su atormentada conciencia acerca de las discordias sucedidas en el Paraguay entre D. José de Antequera y los regulares de la Compañía de Jesús.

Al núm. 11 se lee: «Las considerables porciones de hierba del Paraguay que recogen los Padres en el pueblo de Loreto, Santa Ana y otros dos ó tres más..., las conducen los Padres en sus *propias embarcaciones* al Colegio de la ciudad de Santa Fe.»

Número 13: «También conducen de las misiones, en sus *embarcaciones propias*, más de 70 á 80.000 varas de lienzos de algodón...; asimismo conducen cantidades de tabaco, azúcar, antes, escritorios, bultos de santos y otras muchas cosas y alhajas.»
Ahora vamos á los astilleros.

Número 24: «Los indios de estas misio-

bían proclamado por emperador de ellas á un hermano coadjutor, saludádole con el nombre de Nicolás I, y negádole por ende la obediencia al rey de España 4.

nes están ocupados en fábricas de embarcaciones grandes y pequeñas, en los viajes largos que hacen por el Paraná y el río Uruguay, Santa Fe y Buenos Aires, conduciendo los efectos y cargazones que quedan referidos, en cuya navegación tardan meses, pues van matando reses por el camino para hacer corambre.» Ahora viene la real armada de Nicolás I.

Número 50: «Como los dichos Padres navegan los ríos grandes Paraná, Paraguay y Uruguay con embarcaciones armadas en guerra, sin más licencia ni permiso que el suyo propio, emprendieron subir el río arriba del Paraguay con dos embarcaciones bien pertrechadas de gente y municiones, para descubrir camino para las otras sus misiones de los chiquitos; y todos cuantos se embarcaron, así Padres como soldados españoles, que llevaban á sueldo, y todos sus indios, perecieron, sin que escapase ninguno, ni se ha sabido hasta ahora con certeza el paraje de su desgracia. Y persistiendo en estos descubrimientos, volvieron los dichos Padres á armar otras dos embarcaciones con bastantes soldados españoles y muchos de sus indios tapis (guaranís), y se embarcaron de jefes el P. Gabriel Patiño y el coadjutor Bartolomé de Niebla, y se incluyeron

por el río grande Pilcomayo, que desemboca en el del Paraguay, y penetrando por él subieron hasta su origen, etc.»

Dejo las matanzas de indios que dice el Sr. Inglés que hizo el lego Bartolomé Niebla, *propio y muy natural andaluz*, que «de una sola descarga de un pedrero, cargado de bala menuda, mató más de 100 indios», y quede sólo consignado que en los ríos navegables de «Misiones» los Padres de la Compañía habían construído buques de regular capacidad, destinados unos á transportar á los puntos de embarco para diversas partes los zurrones de la hierba mate, de que se hacía en mucha parte de la América del Sur gran consumo, los lienzos que se tejían en los pueblos, las corambres que en ellos se preparaban y alguna que otra industria, con la venta de lo cual se pagaban los tributos reales y se adquirían las cosas que faltaban para los pueblos, como quedó claramente explicado en el tomo IX de estos *Estudios*.

Pero si queremos formar juicio más exacto de esta industria naviero-fluvial en los pueblos de «Misiones», será lo más acertado recurrir al tantas veces consultado y copiado *Inventario oficial*, publicado aquí en Madrid, en 1872, por D. Francisco Javier Brabo.

Diré antes que los buques de guerra que efectivamente tenían los Padres daban sus vueltas de vez en cuando para asegurar de las incursiones de los portugueses, ó gente que habitaba los límites del Brasil, los pueblos de «Misiones», que robaron muchas veces, llevándose por esclavos á los infelices guaraníes. Para rechazar la fuerza con la fuerza y para perseguir á estos piratas de río servían las embarcaciones armadas; para defender los guaraníes sus vidas y haciendas servían los armamentos que en varios pueblos se inventariaron, y para no ser sorprendidos en los momentos en que el pueblo todo se reunía en la iglesia con motivo de solemnidades, fueron los indios muchas veces á ellas armados y municionados.

Esto sentado, recorramos el consabido *Inventario*, aunque creo que en él dejaron de escribirse casi todos los barcos. Sólo aparece uno que otro especificadamente y las muchas herramientas de que se disponía para hacerlos.

En el inventario del pueblo de Santiago consta de haberse incautado S. M. Católica de «un barco grande, bastante viejo, que carga más de 6.000 arrobas (300 toneladas), y dos velas grandes, también viejas, para dicho barco ».

En el pueblo de Santa Rosa « hay un barco nuevo en el astillero, que se está acabando de construir, y otro con todos sus aperos, que está embargado en Corrientes. Item, otros dos que están á pique en el Río, y no se han podido sacar por la creciente. »

En el inventario de Nuestra Señora de Fe, « un barco, no acabado ».

El cordaje de estos barcos lo sacaban los Padres de la cáscara del arbolillo llamado *guembepí*, y por eso se lee en las partidas inventariales « torcedores de guembepí para cuerdas, maromas, etc. »

Como no leo los inventarios sino á la carrera, me habré dejado alguno que otro barco nuevo ó viejo por poner, lo cual no sería extraño, aun leyendo más despacio, porque hay inventarios tan originales como el de Yapeyú, verbigracia, que encabeza con negrilla este título : « Los músicos tienen », y luego en columna : « siete arpas, trece violines, once chirimías... »; y sin un bigote siquiera, pone en la misma columna : « dos botes en el Salto, un serení, dos botes en el pueblo, uno nuevo recién hecho, 40 canoas. » ¿Quién podría sospechar tal baturrillo de embarcaciones, arpas y violines bajo una misma cabeza de inventario ?

El número de hachas, azuelas, barrenas,

escoplos, etc., etc., dedicado exclusivamente á la construcción de barcos, es muy regular, y voy á ponerlo aquí con los nombres de los pueblos donde se inventariaron, lo cual nos hace conocer los principales astilleros de las « Misiones ». En los inventarios suele leerse este encabezamiento: « Los *que hacen* barcos », tienen tantas ó cuantas herramientas, y son :

PUEBLOS	Azuclas...	Escoplos..	Hachas...	Sierras...	Barrenas..	Hierros de calafates...
Yapeyú.....	30	4	2	2	6	2
Corpus Christi.....	10	6	2	2	6	9
Santiago.....	5	5	6	3	15	6
	45	15	8	7	27	17

Tomemos ahora ríos más conocidos, como son el Guayas en la parte occidental de la América del Sur, y en la oriental el de la Plata. Al nombrarlos no excluimos los afluentes, en los que, como los afluidos, no faltó más que mediana industria. No cuento en ella las innumerables canoas de indios que los subían y bajaban, sino sólo lo que excedía esta clase de embarcaciones.

« Por los muchos y hermosos ríos de que está cruzada la antigua provincia de Guayaquil navegaban las balsas de remo, que también se ayudaban con la vela cuando tenían

viento en popa; su construcción es llana: sobre el plan de unos palos muy gruesos y de bastante duración, de madera más fofa y ligera que el corcho, unidos y ligados con bejucos muy fuertes y tan consistentes como la cuerda de cáñamo alquitranado, y la más doblada clavazón, levantan otro plano con cuartones de cedro atravesados y compartidos á varios trechos, en cuyas cabezas colocan pilares del mismo cedro ó de ceybo, y con latas de éstas ó de otras maderas ligeras forman los espacios de paredes y techos, que guarnecen y entoldan de las cañas silvestres quebradas, abiertas y asentadas por lo interior con tal orden que cierran los claros, formando habitaciones con puertas y ventanas para gozar el fresco de la sombra y el aire y la vista de la tierra y del río, entoldando el alto de lona de algodón grueso, tupido y embreado, que defiende de la lluvia y el sereno.

» Edificio flotante que es una casa portátil, con los repartimientos de sala, dormitorio, recámara, despensa y cocina, adornadas y proveídas de los menajes y utensilios necesarios para el servicio de muchas personas, en que tienen mucha parte de esmero la vanidad y la emulación de los dueños; y hacen algunas tan capaces que pueden lle-

var familias muy numerosas con decencia y con desahogo. Hay otras más inferiores para paseo [¿paso?] de los ríos y comunicación de las vecindades, y otras más toscas, de menos comodidad y mayor fortaleza para las conducciones de víveres, ganados y frutos, carga y descarga de los navíos que entran y salen del puerto, y para descubrirles las quillas y dar las carenas y recorridos, como planchas más acomodadas para ello, siempre que es necesario. »

Los primeros conquistadores conocieron la necesidad de dominar los ríos, y éste fué el primer paso de la industria naval. Abandonóse Buenos Aires, y se pasaron los conquistadores á la Asunción; pero la necesidad de ver si llegaba de vez en cuando algún buque á Buenos Aires, les obligaba á frecuentar los ríos.

El comercio fué acudiendo poco á poco á Buenos Aires, y el gran contrabando que á despecho del consulado de Lima se introducía por Tucumán y otros puntos al alto Perú, fomentó la industria naval propia de ríos. En 1784 se construían diversas especies de embarcaciones nombradas barcos, botes, garandumbas, piraguas, balsas y canoas, en las cuales se llevaban y traían todos los efectos comerciales del país.

La construcción de los barcos y botes era una misma y muy regular, dándoles la figura de quilla y delgados como se acostumbra en la construcción; pero como en el río se aspiraba á la carga, les daban más manga y formaban muy llenos los delgados. La quilla de los barcos era de veinte á veintidos varas, y los había que tenían nueve de manga. Los botes eran de la misma figura, y tenían de quilla de diez á dieciseis varas.

Estos barcos no llevaban más cubierta que una pequeña, suficiente para cubrir el camarote ó alojamiento que se hacía en la popa para los primeros pasajeros, donde había tres ó cuatro camas. Sobre la cubierta iba la caña del timón, cuyo guardín se llevaba por seno hasta la casa desde donde gobernaba el timonel.

En todo el interior restante del barco sólo había bancos que servían para atravesar las tablas de los remos de río arriba, al mismo tiempo que para la sujeción del casco, que se entablaba sólo por afuera, y calafateado quedaba ya pronto á la marcha, por lo que hacía á construcción.

Los barcos grandes llegaban á cargar de catorce á quince mil arrobas; los regulares, de ocho á diez mil, y los botes seis mil, todo

próximamente; esos barcos y botes iban calados á popa de doce á nueve palmos, quedándoles sólo una tabla descubierta en el medio con su casa, gente y demás equipaje.

Para río abajo se les hacía la casa circular, esto es, se ponían las cañas en arco de un lado á otro del barco, descansando en la cumbrera, sobre las que hacían después el barillado, que era como zarzo, y que, por último, cubrían de cueros para preservar de lluvias la carga.

Esta casa se prolongaba de popa á proa hasta la chupeta, que era otra casita que cubría el camarote, dejando entre lados algún hueco para la libre comunicación del barco por la popa. Quedaba el buque de este modo de mucha más disposición para cargar, y así se veía que los tercios de la hierba y otras mercancías iban más altas que el nivel de las regalas en su total carga, y se conseguía además librar al barco del peso de una cubierta que impediría el cargar tanto y dejaría limitado el buque para la carga.

Este modo de habilitar los barcos, sobre ser ventajoso, en nada perjudicaba á la comodidad del equipaje para su trabajo, porque en la parte de afuera, al andar de la

borda, se hacía en entallado, llamado chumaceras, para el asiento de los remeros, donde iban ejerciendo su obstinado trabajo. Se aparejaba también el palo de trinquete con su obenque y vela redonda, que era la última disposición de un barco del Paraguay.

La primera vista de los barcos de este giro era extraordinaria, porque parecían casas y causaban mucha novedad á los que no habían visto otros que los de la navegación de mar; pero no por eso se debe atribuir á barbarie, sino á lo que exigían las circunstancias locales del país donde se usaban.

Las garandumbas eran embarcaciones que, exceptuada la parte desde la mura á la proa, en que se redondeaban algo, en todo lo restante eran verdaderas bateas; no llevaban cubierta ni más bancos que los precisos para la sujeción del barco, y últimamente se armaba con su casa de río abajo y palo de trinquete. Las había de 3.000 á 30.000 arrobas de carga. Estas últimas tenían como 26 varas de largo, 12 de manga, 10 de plan, 3 y media de puntal y calabán como 12 palmos, quedándoles como tres de vivo.

Bien se deja comprender que componían

un buque capacísimo, y estas embarcaciones se hacían entonces con más gusto de los vecinos de la Asunción que los barcos, porque se construían cuando había cantidades de hierba que conducir; y como después volvían á sacar el dinero de su coste, porque las vendían en Buenos Aires, se encontraban con la hierba en su destino sin el costo del flete.

En efecto: las garandumbas no podían navegar río arriba; y siendo esto perjudicial á la provincia, porque el peonaje se quedaba en Buenos Aires y escaseaba el número de barcos para cualquier acaecimiento, estuvo prohibida por el Gobierno la construcción de garandumbas, que sólo se verificaba con licencia, pero no había repugnancia en concederla.

Las piraguas eran unas legítimas bateas cuadriláteras que se construían sobre una canoa partida, dando por costados cada mitad, unidas mediante los planos, y levantando luego los brazos como se quería. Como las canoas eran de mucho uso, se encontraban con frecuencia las adecuadas para construir piraguas, que eran por esta razón bastante comunes; y del mismo modo que costeaban el viaje las garandumbas llevadas á Buenos Aires, sucedía con las pira-

guas, y se fabricaban más que otros buques, porque costaban menos dinero y se acomodaban mejor á la posibilidad del que cargaba. Se les hacía igualmente su casa de río abajo y chumaceras para los remeros, y no tenían otra cosa que hacer. No se debe reparar en la fatal figura de semejante construcción, porque sólo eran para hacer un viaje río abajo.

Las balsas constaban de dos ó tres canoas amadrinadas, con su zarzo sobre ellas para llevar la carga, á la cual cubrían con una pequeña casa. Por lo común eran los pobres los que hacían estas fábricas, y por lo mismo no dejaban de abundar. Se hacían también carguíos en canoas, la mayor de 300 arrobas, aunque las había también de 500, porque no eran tan grandes como en otras partes en que las había mayores, aun en la clase de medianas.

Por la mayor parte, las canoas que construían los españoles eran pesadas para la marcha, y las había de diligencia, compradas á los payaguas. Eran [éstas] muy usadas, porque servían en los barcos para tender espías, y de embarcaciones menores en cualquier acaecimiento. Se ponían en Buenos Aires, con buen tiempo y sin perderle, á los once ó catorce días de haber salido de

la Asunción. La construcción (de todos estos vasos) se verificaba en diversos parajes de la costa, adecuados para las ideas del fabricante. En la ribera de la Asunción la había de casi toda especie de embarcaciones; pero lo común era hacerlas costa arriba, porque había más abundancia de madera y estaban más á mano los auxilios de carne, peones y bueyes para las faenas.

El petereby servía para arboladuras; el caragnatay daba la estopa; el güembí la jarra para espías, y el cuero para el aparejo de los palos. Con lo cual nada les faltaba para su marina, supuesto que no empleaban el alquitrán ni brea, sino sebo en almáciga para las costuras.

Los ingenieros navales que dirigían estas construcciones eran los maestros vizcaínos que estaban empleados en la provincia, y los costes pueden regularse de este modo: Un barco grande, de 1.500 á 2.000 pesos; un bote, 1.000; una garandumba grande, 1.500; las piraguas chicas y otras embarcaciones menores, de 100 á 400.

En el virreinato de Buenos Aires hubo una interesante excursión fluvial de exploración, muy favorecida de la señora Doña Josefa Mioño, esposa del virrey teniente general D. Nicolás de Arredondo. En 1790,

D. Juan Adrián Fernández de Cornejo, natural de Locumba, en el Perú, se propuso descubrir si el río Bermejo era ó no navegable desde la provincia de Tucumán hasta su unión con el de la Plata.

Embarcóse á fines de Junio en un jabeque con 26 hombres, llevando además dos canoas: llegó la expedición sin novedad á su destino, habiendo recorrido 300 leguas en cuarenta y cuatro días.

De qué utilidad fuera esta navegación para lo futuro, es problema que los españoles dejaron planteado, para que los americanos argentinos, en unión de los europeos que poblaran los millares de leguas cuadradas de su República, dieran la solución que por ahora (1894) no preocupa á nadie.

Piratas en el Pacífico (siglo XVII).

(1669—1699)

Año de 1669.— Enrique Morgan, que otros llaman Juan, natural del principado de Gales, siendo mozo se embarcó para las islas Barbadas, donde fué vendido y sirvió de esclavo; luego que consiguió su libertad se condujo á la Jamaica, y en esta isla se juntó con los muchos piratas que se habían aco-

gido á ella, con los cuales hizo cuatro viajes.

A poca costa armó una flotilla, y con ella tomó á Portobelo, importándole la presa más de medio millón entre finas mercaderías y 250.000 pesos en plata, que repartió á sus compañeros. Alentado de este suceso aspiró al saco de mayores plazas; volvió á Jamaica, y recogió en ella 15 bajeles y 300 hombres. Con este armamento saqueó segunda vez á Maracaibo y robó otro puerto, habiendo desbaratado á unos navíos españoles que se le opusieron.

Partió de aquí á Panamá, teniendo ya aumentada su flota hasta 37 velas con 2.000 hombres de desembarco. En la toma de la isla de Santa Catalina perdió cuatro embarcaciones, y empezó su gente á tocarse de escorbuto y disentería.

Mas él no desmayó de la empresa; forzó á Chagre, y por el río de este nombre subió á Panamá, que rindió en cuatro días de sitio, y la quemó después de haberla saqueado y cometido crueldades que exceden á la tiranía de los más bárbaros.

Sobre la división de la presa, que fué muchas riquezas en oro, plata y perlas, hubo entre los oficiales gravísimas discusiones. Morgan, reconociendo que éstas eran interminables, se retiró á Jamaica con cuatro ba-

jeles, donde nunca jamás se mezcló en expediciones tan infames y de resultas bien peligrosas.

El virrey de Lima, conde de Lemos, informado de los atroces hechos de Morgan, envió en su persecución la armada del Sur. A ésta acompañaron las tropas de infantería que por Guayaquil hizo conducir el presidente de Quito: estos socorros llegaron fuera de tiempo, cuando ya Panamá era cenizas y el enemigo se había retirado con sus presas al antiguo albergue de sus proezas.

Después de esto, de orden de S. M. se mudó la ciudad al sitio que hoy ocupa.

Adiciones. — Por haber dado bastante extensión á cuanto con los filibusteros del siglo XVII se relaciona, ampliaré aquí lo que halle de más substancia, remitiendo al lector á lo correspondiente á cada virrey, para que de esto y de aquello recoja y junte lo que más le agrade.

Hasta en el sol, como vulgarmente se dice, se han encontrado manchas; no es por ende de extrañar que alguna vez se hayan encontrado también en la historia de los hijos de Lima, con ocasión de los piratas que corrieron las tranquilas aguas del Pacífico.

Al decir los hijos de Lima, no exceptúo los españoles de España que pudieran haber

tenido parte en la nada patriótica resistencia que se puso á embarcarse en tiempo del virrey conde de Lemos, para librar á Panamá de caer en poder de los corsarios.

Para la cabal inteligencia del trozo que copio de un largo documento perteneciente al Perú, y que bajo el nombre genérico de *Noticias generales* tiene interesantísimos datos acerca de cuanto se desee, advertiré que Doña Ana de Borja, esposa del Virrey é hija del octavo duque de Gandía, trajo facultad para gobernar el Perú como Virreina, como de hecho lo hizo cuando el Conde fué á Puno á arreglar ciertas discordias.

Delegó, pues, en ella el Conde su autoridad; y aunque Doña Ana era bastante joven, nada opuso la Audiencia á tan extraño proceder. Esto, que se ha tenido por fábula, viene á ser nuevamente confirmado por las citadas *Noticias*, que dicen así:

« Cuando gobernaba el Virrey conde de Lemos, cayó Portobelo en poder de los corsarios.

La Virreina envió al punto gran socorro con Hernando de Rivera, que había sido gobernador de Chile : entre las fuerzas que salieron de Lima iba una compañía de plateros, de que era capitán D. Juan de Mengolea.

» Díjose que la toma y saqueo de Portobelo se debió á la incapacidad de D. Agustín de Bracamonte, dejado por gobernador de la provincia cuando pasó por ella el conde de Lemos, el cual se trajo preso al que lo era, D. Juan Pérez de Guzmán. Esta determinación costó al conde de Lemos una gran reprensión del Consejo y multa de 12.000 pesos. »

La toma de Panamá en tiempo del conde de Lemos causó en Lima la mala impresión que era de esperar, pues se incomunicaba el Perú con Europa.

El Conde armó una expedición con mil trabajos para reconquistar á Panamá, y de ella dice el documento que copio lo siguiente, que es muy instructivo :

« En llegando á querer pasar de aquí para dar cuenta de lo demás que pasó en esta jornada, me lo impiden tres cosas que hacen mucho al intento de estas noticias.

» La primera, que pagando S. M. 500 plazas en cinco compañías formadas para navegar, que de ordinario hay siete, como en esta ocasión las había, no se hallaron 200 hombres, y las compañías se quedaron en tierra y se crearon otras de nuevo, y aun fueron las cinco dichas del batallón de Lima, que se pagaron para la ocasión, y esto

mismo se notará adelante en otros gobiernos y otras jornadas.

» La segunda, que habiendo teniente de capitán general de mar y tierra, que se creó para estas jornadas con sueldos muy crecidos, y general de la armada á quienes de derecho toca embarcarse, se quedaron en tierra y se nombraron otros que se embarcasen, á costa de crecidos sueldos que nuevamente se crearon (con cuánto mejor crédito hubiera muerto el marqués de Navalcuende, de general que era en esta ocasión si se hubiera embarcado, que con el que murió en tierra estándose haciendo esta facción), y el general por qué razón se quedó. [No hace sentido.]

» La tercera, que teniendo S. M. galeones de guerra que le *cuesta tantas sumas de Hacienda*, no sirven en estas ocasiones, y se fletan bajeles particulares.

» Por la muerte del marqués de Navalcuende nombró el señor Virrey por su teniente de capitán general á su hijo primogénito, el marqués de Sarria, niño de siete años.»

Cuando la escuadra aprestada con tantos trabajos por el Virrey llegó á su destino, ya los piratas habían abandonado Panamá.

Heroico hallo yo, y aun comparable, esta acción del Conde con la famosa de Guzmán el Bueno. Era evidente que los jefes y juven-

tud limeña no querían embarcarse para pelear con los piratas; el peligro, no se puede negar, era más que común: tal nombre y fama habían adquirido.

No podía el conde de Lemos embarcarse por vedárselo su cargo; mas para alentar la pusilanimidad de sus subordinados y darles en rostro con su cobardía, sacrificó á su primogénito, no sólo á las incomodidades del mar, sino á las contingencias de un combate naval. Téngase, pues, por verdadera poesía el segundo verso de la estrofa XLVIII de la *Lima fundada*, que dice:

Aprestará el socorro el grande Lemos;
Toda se ofrece pronta la nobleza.

Año de 1670. — Carlos Enrique Clerk, con una fragata de 40 cañones, entró por el estrecho de Magallanes al mar del Sur. Traía órdenes del Ministerio de Inglaterra para observar y demarcar los puertos y lugares de las costas de Chile y el Perú. Ya antes había practicado esto por los años de 1616 Guillermo Eztem, con la poca seguridad que estas operaciones ofrecen hechas desde el mar.

Clerk determinó hacerlas en tierra, y se desembarcó en Valdivia; pero le resistió el gobernador de esta plaza y lo apresó, matándole la mayor parte de la gente.

Remitido á Lima, se le dió garrote en la plaza mayor por los años de 1682, siendo Virrey el duque de la Palata, sin que le valiera los efugios que alegaba de ser católico y estar ordenado de presbítero.

Año de 1679. — Coxon, Harris, Bournano, Sawkins, Sharp, Cook, Alleston, Bowe, Watling y Macket, piratas ingleses y compañeros de Morgan, salieron de la Jamaica el 23 de Marzo con nueve bajeles, siendo jefe de la escuadra el primero que hemos nombrado.

Navegaron á la costa del Darién, y en Abril se apoderaron de la ciudad de Santa María. No habiendo hallado en ella los tesoros que imaginaban, costearon á Panamá y echaron á fondo varios navíos de Lima que había anclados en el puerto: bloquearon por diez días la ciudad, mas no la rindieron. El jefe hizo dimisión de su empleo de almirante, sucediéndole en él Sawkins. Pero habiendo sido éste muerto, no sé si por los suyos ó por los nuestros, entró en su lugar Sharp, que por sus hechos se había distinguido entre todos los filibusteros.

Hizo velas para Arica con ánimo de sorprenderla de noche; pero, repelido de sus naturales y vecinos, se dirigió al puerto de Ilo, donde recogió nuevas provisiones. Reti-

róse después á las islas de Juan Fernández, habiendo robado cuantos navíos mercantes encontró en el camino.

Aquí fué depuesto del mando, tomándolo el capitán Watling. Resolvió éste atacar segunda vez á Arica; mas esta empresa le costó más aún que la primera, porque casi perdió la mitad de su gente en el asalto. Embistió también á Paita, que no fué menos vigorosa en su defensa.

Como no hubiesen correspondido los efectos á sus esperanzas, navegó á buscar el estrecho de Magallanes, que en más de un mes no pudo hallar; por lo que, separándosele los demás compiratas, se retiró, como dicen, á su país.

Año de 1680. — Bartolomé Sharp, Juan Guarlen y Eduardo Bolden, ingleses, acompañados de 150 bandidos y piratas, fueron introducidos por los bárbaros del Darién al mar del Sur. En piraguas y canoas los condujeron al puerto de Perico. En él había ancladas dos embarcaciones, que sorprendieron, hallando en una 50.000 pesos y muchas provisiones de harina, pólvora y otros pertrechos de guerra que para el socorro de Panamá se habían remitido de Lima.

Con estas presas y crecido número de gentes, así de su nación como de otras, que

se les habían juntado, saquearon los puertos y lugares abiertos de las costas del Perú y Chile. Necesitado de víveres, Eduardo Bolden desembarcó en Tumaco, puerto de la jurisdicción de Quito: robó las casas de campo situadas en aquellas playas, y pareciéndole que no eran bastantes aquellas provisiones para la multitud de bandidos que le seguían, volvió por otras.

A este tiempo D. Juan de Godoy, teniente de aquel partido, llegaba al puerto. Así que descubrió al pirata puso toda su gente en emboscada, y luego que 40 de los piratas tomaron tierra, fueron sorprendidos repentinamente y muertos todos. Quedó solo Bolmen, á quien Godoy embistió con espada y daga; teniéndole casi rendido, le concedía la vida con designio de enviarlo vivo al Virrey de Lima, pero lo acabó á cuchilladas porque prefirió morir antes que rendirse.

Bolmen y sus compañeros habían residido mucho tiempo en Lima fingiéndose irlandeses, vizcaínos ó navarros, como muchos lo hacen en América. Habían hecho allí observaciones que intentaban poner en práctica. [Será haber tomado noticias del número de buques, riqueza de los puertos, fortificaciones, etc.]

Guarlen y Sharp, con las instrucciones

que le dejó Bolmen y naves que habían armado, pasaron á las costas de Chile; en ellas robaron el puerto de Coquimbo y ciudad de la Serena, y se abrigaron de Juan Fernández [islas, etc.].

Descubiertos de los navíos de guerra que el virrey arzobispo de Lima, D. Melchor de Liñán y Cisneros, había despachado, se desaparecieron. Mientras los nuestros les daban [caza], usaban ellos de día la estratagema de navegar hacia la costa; pero de noche mudaban el rumbo hacia Arica. Aquí se desembarcaron y aprisionaron algunos de los nuestros, rompiendo la trinchera que les opuso Gaspar de Oviedo, maestro de campo de las milicias de aquel partido.

Insolentados los piratas, emprendieron osadamente tomar y saquear la ciudad; pero Oviedo, oponiéndoseles segunda vez, al primer choque mató á Juan Guarlen y á su alférez, que llevaba la bandera inglesa, y á 23 soldados, haciendo prisioneros 19, que después fueron ahorcados. No les fué posible alcanzar á los que huían por haber durado el combate siete horas, desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde.

Los otros piratas, escarmentados de los sucesos referidos, con dos navíos y otro que apresaron á la salida de Guayaquil, toman-

do el estrecho de Maire, llegaron á Londres el año de 1681.

Año de 1682. — Cook y Cowley, piratas ingleses y cabezas principales de los bucaniers y filibusteros, salieron de la Virginia el 23 de Agosto, navegaron á las costas de Cabo Verde y desembarcaron en el puerto de Santiago. En él apresaron una fragata de 40 cañones cargada de víveres y provisiones; saquearon la población y robaron cuanto se les vino á las manos. De aquí hicieron vela hacia las costas del Brasil, y habiendo descubierto una isla hacia los 47° de latitud, que Cowley llamó Pepys, recorrieron en la Havre (capaz de 1.000 bajeles) sus embarcaciones.

Después, dirigiéndose al estrecho de Magallanes, descubrieron á los 53° las Tierras del Fuego; pero no atreviéndose á pasar el estrecho de Maire, determinaron doblar el cabo. En esta vuelta encontraron, á los 47° de latitud, un navío inglés que mandaba Juan Eaton.

Obligaron á éste á seguirles, después de haberlos arrojado una tempestad hasta los 63° 30', altura [de polo] que hasta entonces ningún bajel había tocado. Siendo aquí los fríos insufribles, reviraron al NE. Continuando estos aventureros su viaje llegaron

á la isla de los Lobos, donde refrescaron y carenaron sus embarcaciones.

Informados de uno de los prisioneros que el Realejo en nuestra costa septentrional era plaza desproveída de víveres y desnuda de guarnición, encaminaron á él su derrota; pero se engañaron, porque sus naturales y vecinos defendieron el puerto vigorosamente y les obligaron á retirarse. Subiendo entonces del golfo de San Miguel, se hicieron dueños de las islas de la Atangera y Amapalla.

Aquí, con la muerte de Cook, se rompió la liga de estos piratas, habiéndose movido grandes disensiones entre los capitanes Eaton y Davis. Cowley, seguido de Eaton, dejó estas islas y navegó á las costas del Perú, donde tomó dos navíos que estaban anclados en Paita, y se retiró á la Gorgona para hacerse de agua y leña.

Siguiendo siempre el ONO. puso rumbo á las Indias Orientales, y en la altura de $13^{\circ} 2'$ de latitud descubrió la isla de Guan, una de las Marianas. Fingiéndose enviado de la corte de Francia engañó al gobernador español, que le permitió desembarcar y dió todo lo necesario para su viaje.

Continuó de aquí su derrota, y descubrió en la altura de $20^{\circ} 30'$ de latitud septentrio-

nal una cadena de islas al N. de las de Luzón.

Costeando éstas llegó á Cantón y saqueó esta ciudad. En fin, después de otras muchas aventuras que no hacen á nuestro asunto se apartó Cowley de sus compañeros, y, embarcándose en un navío holandés, dobló el cabo de Buena Esperanza y se restituyó á Londres, habiendo dado la vuelta al mundo.

Adiciones.—A principios de 1680 se reunieron en las islas de San Blas, en la costa del Darién, siete buques filibusteros con 366 hombres de tripulación, casi todos ingleses. Puestos á su devoción 600 indios, dejaron sus buques con 35 hombres en la isla del Oro. Con la ayuda de los indios y con 68 canoas que les prestaron navegaron el río de Santa María, y en nueve días llegaron á este pueblo, del que esperaban un rico botín. Pero sus moradores, avisados de los proyectos piráticos, habían remitido con antelación á Panamá cuanto estimaban.

La discordia levantó al punto la cabeza entre estos agrupados. Juan Coxon, que mandaba 97 hombres, quiso abandonar la empresa; pero se le detuvo dándole el mando general de las tropas.

A su entrada en el Pacífico tomaron dos buquecillos del país, y con ellos, con las

lanchas y canoas de que disponían, se dirigieron intrépidamente á Panamá, que debía ser sorprendida.

La pequeña isla de Chepillo fué el punto señalado para reunirse todos, y todos el 4 de Mayo estaban delante de Panamá.

La plaza se hallaba prevenida, y aun favorecida por tres buques de armada regularmente equipados, y anclados á más que mediana distancia de la ciudad. Trabóse la acción con ellos, y dos de los tres fueron rendidos al abordaje. El tercero se replegó al puerto y se salvó. Valióles la presa 50.000 pesos, y hallaron en una de ellas mucha pólvora y comestibles, enviado todo desde el Callao.

El héroe del día fué Ricardo Sawkins, proclamado allí general de la expedición por la insistencia de Coxon en separarse con 50 de los que había traído.

La muerte de Sawkins, ocurrida en Junio cuando preparaba un asalto á Panamá, fué muy sentida de los suyos, á los que había dado alguna plata, valor hallado á bordo de las buenas presas recientemente hechas.

Sucedióle Sharp en el mando, y viéndose mermado de gente, consultó con los 220 que le quedaban qué partido convendría

tomar. De ellos dijeron 146 que le seguirían; de ellos, unos 70, que querían volverse por tierra á los buques que habían dejado en el Atlántico. Dióles un buque para su transporte, y él se hacía poco después á la vela en otro con 146 subordinados. Sabemos la suerte que en Tumaco tuvo uno de los jefes de esta expedición y de los 42 que le acompañaban.

Mejor fué la de Sharp en Coquimbo, costa de Chile: desembarcó en este puerto y pasó con su gente á la Serena.

Los chilenos más principales, de acuerdo con el gobernador, convinieron en dar al pirata 100.000 pesos como rescate de su ciudad. La concesión fué un verdadero ardid, pues la Serena no podía en aquella fecha aprontar tamaña suma. Sharp y los suyos, viendo que el dinero no llegaba, se persuadían que lo estaban contando. En el ínterin, su barco empezaba á arder: un atrevido hombre de mar se le había acercado de noche sobre una balsa de cueros de lobos marinos que ya conocemos, y aplicando entre el timón y el codaste del buque pirata una buena pella de estopa impregnada de materias inflamables, dióle fuego al retirarse; pero el mucho humo que levantó descubrió el peligro. Cortóse el fuego, y Sharp lo puso

al puerto de Coquimbo viendo lo ocurrido y que el dinero no venía.

Las relaciones de los piratas, largas en general en el número de gente hispano-americana ó hispana sola que salía á hacerles cara, dicen que fueron 500 los que procuraron estorbarle su intento. Observa con razón Barros Arana que ese número de gente armada no pudo reunirse entonces en Coquimbo. Cuando el gobernador de Chile, que lo era el peruano D. Juan Enríquez, supo lo ocurrido, armó como pudo tres buques mercantes que había en Valparaíso esperando carga para el Perú, y poniéndolos á órdenes de su sobrino D. Antonio de Córdoba Laso de la Vega, salieron en busca de Sharp, que deliberaba tranquilamente en Juan Fernández qué sería lo más conveniente hacer, si volverse desde allí á Inglaterra, ó buscar más aventuras en aquel mar.

Para cualquier partido que se eligiese se pescaba y salaba mucho en Juan Fernández: ocupados en esto los ingleses, se presentó la flotilla chilo-peruana, que no se atrevió á atacar á los ingleses, que en su barco no tenían pieza alguna. Pero es también cierto que ellos no quisieron esperar ni exponerse á un cambio de parecer, y se huyeron de la isla.

En el consejo habido en ella optaron unos por volverse á Inglaterra, y entre ellos Sharp ; otros, por continuar pirateando.

Depuesto Sharp del mando superior, lo sustituyó Watling y los llevó á Arica, plaza que estaba á cargo de D. Gaspar de Ovie-do. Desembarcó en ella el pirata 92 hombres, y con la sola pérdida de tres muertos y dos heridos se apoderó de gran parte de la población. Venida la mañana, y repuestos sus habitantes del repentino asalto, corrieron á encerrarse en el fuerte y parapetarse en las calles, haciendo un fuego bien sostenido y certero.

Eran ya las tres de la tarde cuando los piratas, con 27 heridos y 28 entre prisioneros y muertos, empezaron á retirarse capitaneados por Sharp, que dirigió bien la retirada. Watling murió, y también su alférez. De los 19 que quedaron prisioneros sólo dos, que eran cirujanos, no perdieron la vida.

Repuesto Sharp en su cargo, condujo al puerto del Huasco (Chile) sus disminuídos compañeros ; proveyóse en él de víveres, y viento en popa enderezó su rumbo al golfo de San Miguel, próximo á Panamá. Aquí le abandonaron 47, que por el istmo quisieron pasar á las Antillas. Quedábanle 70 soldados y un buque.

Los del Pacífico, que de tripulación solían llevar bastantes menos y sin armas, no le preocupaban. Hizo tres buenas presas: una de ellas la *Virgen del Rosario*, que, junto con las ropas y aguardientes, llevaba 700 barras de plata. Iban éstas mal refinadas por dentro, y por defuera sucias; de modo que, creyéndolas de plomo, sólo tomaron una para hacer de ella algunas balas, y dejaron las restantes.

Cansados de aventuras, acordaron todos abandonar el Pacífico, como lo llevaron á cabo, no habiendo podido embocar por Magallanes.

Dieron en la Antigua á un marinero inglés, por plomo ó estaño, el pedazo de barra que les sobró, que sería como el tercio de toda ella. Conoció el metal y se calló; pero más tarde lo vendió en Londres por 75 libras esterlinas, como se lee en las relaciones de estos piratas.

Año de 1683. — Eduardo Davis, pirata flamenco, entró por el estrecho de Magallanes con una fragata de 36 cañones y otra de 16, ambas con tripulación inglesa.

Salió al mar del Sur, y se le juntaron, entre la isla de Santa Clara y punta de Santa Elena, 264 filibusteros ingleses, que penetrando el tránsito del Darién se transpor-

taron en canoas que allí labraron al río de Boca-Chica.

Con estas gentes y sus embarcaciones, que eran seis pequeñas, un broulot de fuego y un navío mercante sin artillería, empezó á infestar las costas del Sur. Avisado el virrey de Lima, duque de la Palata, de los insultos que este pirata cometía en nuestros puertos y lugares abiertos, envió contra él una escuadra de siete bajeles, que mandaron, en calidad de general D. Pedro Pontejos, y de almirante D. Antonio Beas, conduciéndose también abordo de la capitana D. Tomás Palavicino, cuñado del Virrey y general del Callao.

Se avistó nuestra armada con la del enemigo en la ensenada de Panamá, cerca de las islas del Rey, y combatió con ella el 11 de Junio de 1685, y la tuvo casi rendida; mas se levantaron entre los nuestros contiendas sobre el mando, logrando escaparse el enemigo mientras aquéllos se decidían.

Nuestra escuadra se retiró á Paita, donde por un gravísimo descuido se quemó la capitana con los jefes principales y 400 hombres de su tripulación, habiendo sólo librado en una tabla D. Pedro Pontejos, hijo del General.

La de los enemigos, que ya se había se-

parado de los filibusteros, talando nuestras costas, saqueó los puertos de Saña, Santa y Casma. En este último hizo pasar por las armas Eduardo Davis á D. Andrés de Estrada, su cura, por sospechar de que había ocultado el dinero que en realidad no tenía.

No falta autor que diga que la pérdida de su caudal le ocasionó la muerte, consumiéndose á rigores de la pena. Enteramente es esto falso y contra el crédito de un eclesiástico de virtud y mérito.

Después el pirata, invadiendo á Huaura, aprisionó á D. Blas de la Carrera, alcalde provincial, y puso su rescate en una crecida cantidad. Como ésta no se le hubiese remitido al tiempo señalado, lo mandó degollar y colgar su cabeza á un penol. Pasó á Pisco, y desembarcó en Paraca el 11 de Junio de 1686. Los nuestros, saliendo del fuerte, le mataron alguna de su gente; pero reconociendo mayor fuerza en la del enemigo, se retiraron á la fortaleza. Se resistieron desde ella hasta que, no pudiendo mantener el puerto por ser mayor el número de los contrarios, se rindieron y quedaron prisioneros. Concedióles la libertad por 24.000 pesos que pagaron de contado, reduciéndose á esta suma la de 80.000 que pretendía sacarles.

Adiciones.—En Abril de este año se reunía en la Virginia buen número de piratas para entrar al mar del Sur. Bastantes de ellos acababan de surcar sus aguas con Sharp. En Chesapeake se aprestó un buque con 18 cañones y 70 hombres, y á fines de Agosto del mismo año zarpaban, llevando por cabeza de la expedición á Juan Cook, criollo de la isla de San Cristóbal.

En su viaje al estrecho de Magallanes tomaron un buen buque danés; transbordaron á él armas, víveres y municiones, prendieron fuego al buque en que habían salido y prosiguieron su viaje.

Doblaron el Cabo en Febrero de 1684, y en el siguiente Marzo encontraron y obligaron á Juan Eaton, inglés, á que los siguiera, el cual, con un buque y so pretexto de comerciar en el Pacífico, era un verdadero pirata.

Llegaron juntos al golfo de Nicoya; murió Cook en él, y unánimemente fué Davis aclamado su sucesor en todo.

Cuantos piratas andaban sueltos por el Pacífico se le unieron espontáneamente, y Davis se halló, sin esperarlo, con diez buques y acaso más de mil hombres.

En lo escrito acerca del Virrey duque de la Palata quedó expuesto cuanto de interés

se hizo para perseguir estos piratas, y se dió á conocer, que era lo esencial, el estado de ambas marinas. Diremos, por consiguiente, lo que hizo en las riberas de Chile para completar esta ampliación.

Pues en Septiembre de 1686 ocupó la Serena, que no estaba ya tan desapercibida como cuando Sharp la visitó. Los piratas, que ya lo habían conocido, se hicieron fuertes en la iglesia de Santo Domingo, donde los volvían á encerrar las milicias del país si intentaban salir de ella. Al fin hubo que salir y exponerse al peligro de una retirada para ganar los buques en Coquimbo. No fué, ni mucho menos, la retirada desastrosa, lo cual es ciertamente raro en un país cuyos hijos llevaban tantos años de guerrear con los indios araucanos, junto con los españoles.

La pérdida de Davis fué de ocho hombres muertos y unos cuantos prisioneros. Dejó este pirata en Juan Fernández unos cuantos marineros que, habiendo perdido al juego el fruto de sus rapiñas, se quisieron quedar en dicha isla esperando ocasión propicia para volver á su vida aventurera.

Dice de ellos Barros Arana que los recogió el capitán Strong poco más tarde, y que los más fueron apresados en la Boca del Bic-

bío, con ocasión de llevar á tierra una carta de su jefe.

Año de 1685. — Marcerty y 22 de los filibusteros que habían jugado la parte que les tocó de presas y robos, salieron de las islas de Juan Fernández en una pequeña embarcación. Su ánimo era perecer ó arrojarse á mayores empresas que las que sus compañeros habían hecho.

En las costas del Perú y Chile tomaron [lo que sigue no hace sentido] uno penuno, [quizás sea uno por uno] hasta cuatro navíos mercantes. De éstos escogieron el mejor, pusieron en él todas sus presas y gente, y navegaron el Estrecho. En el medio de él fué destrozado el navío por una fuerte tempestad ; ellos escaparon, y con los fragmentos que arrojó el mar construyeron un barco que les costó diez meses de trabajo.

Los más de ellos perecieron de hambre y miserias. Los pocos que quedaron se acogieron á la Cayenne, isla de la costa de la Guayana, que está á los 4° 45' de latitud y 352° de longitud al Norte (?), con 18 leguas de circuito.

Aquí, cuatro de ellos proyectaron pasar á Francia con buenas memorias, y volver á infestar el mar del Sur. Lo consiguieron, y entre ellos Marcerty, que era el principal.

Habló éste á Mr. de Genes, que se agradó de las proposiciones. Este, contemplando las interesantes á su corte, obtuvo del Rey el mando de una escuadra de seis bajeles.

Salió con ella de la Rochela el 3 de Junio de 1695, y á la vuelta no trajo otra cosa de los mares de América que las demarcaciones y observaciones que trabajó monsieur Froger, y se restituyó el 21 de Abril de 1697 al mismo puerto de donde había salido.

Año de 1687. — Los filibusteros ingleses que acompañaron á Davis en el primer combate que tuvo con los nuestros en la enseada de Panamá, se separaron á hostilizar las costas de Nueva España y tomaron la ciudad de Granada. Este pillaje fué ninguno ó poco considerable, y así determinaron lograr otro de mayor interés apoderándose de Guayaquil.

Tomáronla por indefensa, y les contribuyó 42.000 pesos, á cuya cantidad se redujo el millón en que habían puesto su tasa. Fuera de esto, hallaron en las cajas reales y de particulares 92.000 pesos y muchas mercancías finas, perlas, diamantes, esmeraldas y plata en pasta y labrada, importe que pasó de más de doscientos mil pesos.

Se manejaron tan villanamente que, aun habiendo recibido la contribución, degolla-

ron á cuatro de los vecinos que tenían en rehenes, y remitieron sus cabezas á la ciudad para que, siendo lastimoso espectáculo del pueblo, fuesen hasta hoy afrentoso padrón de su barbarie, crueldad, tiranía y torpeza.

Como la noticia de estos infames hechos llegase á Lima, varios caballeros, hijos y vecinos de esta capital armaron á su costa dos navíos, que entregaron, el uno á Nicolás de Igarza y el otro á Dionisio de Artunduaga, comerciantes vizcaínos é inteligentes en la náutica.

El principal armador (como lo afirman los autores de aquel tiempo, y yo guardo una Memoria impresa) fué D. Cristóbal Llano Jaraba, tío mío, caballero que fué del Orden de Santiago, gobernador y capitán general de Santa Cruz de la Sierra, en el Perú, capitán de gentiles hombres-lanzas y juez oficial real de la Caja de Lima.

Este limeño sirvió entonces al Rey y á su patria franqueando más de 100.000 pesos de su propio caudal, así por lo que le tocaba de parte como por lo que suplió en los gastos de los otros compañeros, que no fueron menos celosos en la equipación de los bajeles.

Salieron, pues, éstos del Callao, y entre

la isla del Amortajado y punta de Santa Elela se encontraron con la flota de los piratas.

Se batieron con ellos y en repetidos reencuentros; duró el combate desde 27 de Mayo hasta 2 de Junio. Los nuestros les desarbolaron dos embarcaciones, que abandonaron luego; y temiendo que los demás padeciesen igual fortuna, favorecidos de la obscuridad de la noche huyeron bien maltratados.

Los dos bajeles de Lima continuaron por algún tiempo su curso hasta limpiar el mar, como lo consiguieron, de estos tiranos y ladrones, que desde entonces no se dejaron ver en costa alguna.

Año de 1699. — Mr. Beauche Govin, navegante francés, entró al estrecho de Magallanes y dió fondo en el cabo de las Vírgenes el 20 de Junio. Continuó su navegación y ancló en el puerto de Famina, que en otro tiempo fué población de españoles. Aquí observó que — aun siendo la estación más rigurosa del invierno en nuestro clima — el tiempo era tan templado como en Francia.

Registró también un terreno llano capaz de cultivo, que se extendía más de 20 leguas, en la isla de Santa Isabel. Visitó la Tierra del Fuego y comunicó con los indios bárbaros que la habitan, habiendo recibido

algunos á bordo de su navío, que estaba anclado cinco leguas de la playa.

Este manejo le hizo conocer que eran tratables y dóciles á la comunicación. Cuando iba á tierra se le venían tropas de 20 en 20 y de 50 en 50, rindiéndose en ademán de quien pide limosna. Traían por todo vestido una túnica de pieles hasta la rodilla, y vivían en unas chozas cubiertas de lo mismo.

Después siguió su rumbo al Puerto Galante, donde tocó y descubrió una isla con dos abras. Llamó á la más principal Puerto Delfín, y á la otra Puerto de Filipeaux. Tomó posesión de ella [de la isla] y le dió el nombre de Luis el Grande.

Después, doblando el cabo de la Victoria, entró al mar del Sur, y el 15 de Febrero fondeó en la isla de Santa María Magdalena, que está en la isla de Arauco, donde dicen que hay un buen puerto y que los navíos se pueden amarrar en gruesos árboles que pueblan sus orillas.

En fin, costeano los puertos de Chile hizo con sus habitantes un comercio útil, y se restituyó á Francia por el cabo de Hornos, habiendo entregado al Almirantazgo las Memorias y planos que escribió y levantó en el estrecho de Magallanes, donde estuvo

siete meses el ingeniero Mr. Labat, que navegó en su compañía.

La carta reducida de este Estrecho, que por los años de 1793 publicó Mr. Bellin, y en su género no hay otra, está sacada de estas Memorias.

Industria naval mediterránea.

PUES como los españoles, con sin igual atrevimiento, se entraran á la ciudad de Méjico, burlando las astucias y traiciones que en Cholula y Chalco se les habían urdido por mandato de Moctezuma, y puesto á éste en prisiones para seguridad de aquel puñado de conquistadores, parecióle bien á Hernán Cortés irse informando del partido que podría sacar de la gran laguna mejicana que continuamente cruzaban miles de canoas.

Pidió Cortés á Veracruz jarcias y aparejos, de los que había mandado almacenar cuando desguazó los buques en que había ido desde Cuba, y rogó á Moctezuma le diese indios carpinteros para cortar la madera necesaria, pues quería hacer dos navíos con que holgarse en la laguna.

Hiciéronse muy pronto y bien, y en uno de ellos paseó Moctezuma, sorprendido del consorcio de vela y remos, que los mejicanos ignoraban.

Con la ida de Cortés á desbaratar á Pánfilo de Narváez, que ya caminaba hacia Méjico, quedó tan débil en esta ciudad el presidio de españoles, que los mejicanos, contra la voluntad de Moctezuma, á lo que parece, dieron bien en que entender á los españoles que habían quedado en Méjico á la conducta del capitán Pedro de Alvarado.

Con estos tanteos cobraban ánimo los mejicanos, y Moctezuma aconsejaba sinceramente á Cortés que abandonara la ciudad y se retirara, pues no habían de poder resistir á los indios, sobre quienes, como veía, ya tenía él poca autoridad ó ninguna para impedir el ataque.

Bien conocía Cortés que no tenía fuerzas suficientes para hacer rostro á los irritados mejicanos, aunque llevaron siempre la peor parte en los encuentros, y vieron fallidas sus esperanzas de apoderarse del cuartel de los españoles, como lo intentaron.

Aprovechó diestramente Cortés la indicación de Moctezuma de salir él en persona á la muralla y hablar á sus súbditos : oyé-

ronle al principio con respeto y temor; mas luego, incitada la muchedumbre y ya desatada, le tiraron dos flechazos y una piedra, la cual, hiriéndole en la cabeza, cerca de la sien, lo derribó sin sentido.

Fué éste el mayor golpe y desgracia que hasta entonces había llevado el heroico conquistador de Méjico; la herida, enconada con la vergüenza y el despecho, quitó la vida á Moctezuma. Entregaron los españoles el cadáver y se dispusieron á abandonar la ciudad.

Conocidísima es en la historia particular de Méjico y en la universal del mundo aquella *noche triste* en que los españoles, después de cegar con los cadáveres de los enemigos uno de los canales cuyo puente habían cortado los indios, pudieron salir de la gran ciudad de Méjico, perdiendo casi toda la retaguardia, inmediatamente sacrificada al dios de la guerra.

Mas como siempre estuvo en el ánimo de Cortés volverse á posesionar de Méjico, y en la «noche triste» había particularmente experimentado el mucho daño que los indios le habían hecho trayendo gente á las calzadas por el lago, puso toda la fuerza del discurso en hallar modo como estorbar el pronto socorro que los indios llevaban en

sus canoas por el lago y los canales adonde se juzgaba convenían.

Revolviendo, pues, consigo mismo este asunto, dió con un medio, si bien dificultoso, no imposible, cual fué el de construir doce ó trece bergantines en los montes de Tlascala, provincia fidelísima á los españoles, y á la que se retiraron desde que salieron huyendo de Méjico (1), llevarlos en piezas catorce ó quince leguas de caminos ásperos, y armarlos cerca del lago para transportar en ellos sus tropas á Méjico y desbaratar las crecidas flotas de canoas que en todas direcciones lo surcaban.

Comunicó su discurso con Martín López, el constructor que sacó de la Isla de Cuba; y teniéndolo éste por factible, se llevó 8.000 indios de Tlascala á las cabeceras de esta provincia: cortaron y labraron las piezas principales, y con buena escolta de españoles bajaron las piezas y tablazón á las zanjias y esteros donde se habían de construir. Dábase para esto gran prisa Martín López y otros españoles que le ayudaban en la carpintería, como Antón Núñez, dos herreros

(1) Por la inquebrantable fidelidad que estos indios guardaron á los españoles de la conquista, y por lo mucho que les ayudaron en ella, nunca jamás pagaron tributo alguno.

con sus fraguas, y otros que se ocupaban en recoger cierta resina de la que usaron para el calafateo como brea.

Cuando los mejicanos y su nuevo rey Guatimozín vieron enramar los bergantines casi á las puertas de su ciudad de Méjico, procuraron por tres veces darles fuego, y así había que velar el improvisado astillero noche y día con vigilancia suma. Ocupábanse como 8.000 indios en ahondar la zanja por donde los bergantines, ya concluídos, habían de pasar flotando á la laguna.

Para poderles calcular las dimensiones, diré que todos llevaban una pieza pequeña con sus correspondientes municiones de bala y pólvora, seis remos por banda, doce arcabuceros y el capitán. De cuánta ayuda y provecho fueron estas embarcaciones durante los noventa y tres días que duró el sitio de Méjico, puede verse en las historias particulares; diré para acabar este asunto que el mandado por García Holguín, natural de Cáceres, apresó á Guatimozín y á su esposa cuando, huyendo de Méjico, dejaban la ciudad á punto de rendirse.

Partiendo límites entre el alto y bajo Perú se halla el gran lago de Titicaca, cuya extensión de ancho, largo y profundo ya tenemos dicho. Apoyábanse á sus aguas seis

provincias, las más de ellas mineras, cuyos productos, llevados á Arica en las llamas y carneros del país, hacían poco estimadas las aguas del lago como medio de conducción.

La escasez de gente que en ellas habitaba, lo poco productivo del terreno, agrícolamente considerado, lo desapacible del clima por la mucha elevación de los pueblos sobre el nivel del mar, hacía que el tráfico entre las provincias dichas fuera muy limitado. Así y todo, no faltó alguna industria naviera en las aguas del Titicaca, que de vez en cuando se encrespan, produciéndose en ellas verdaderas tormentas.

« Esta gran laguna, — dice D. Cosme Bueno en sus apreciables relaciones geográficas, — es capaz de llevar todo género de embarcaciones. Un corregidor fabricó hace pocos años un hermoso barco que navegaba bien á todos los puertos de las vecinas provincias. Antes se vieron en ella otros de igual manejo. »

En esta edición no espero poder dar noticias más extensas acerca de tales fábricas. Parece, sin embargo, que se continuaban hacia 1874, pues Raymondi, hablando de este lago, escribe : « Por fin llegué á la orilla del gran lago de Titicaca, levantado á más de 4.000 metros de altura... Vi sus tran-

quilas aguas surcadas por las primitivas balsas, movidas al impulso de la suave brisa, que hinchaba sus velas de totora; las vi también, agitadas por la tempestad, formar elevadas olas que, como las de un mar embravecido, amenazaban de naufragio á *la goleta* en que yo iba embarcado; y oí, por último, silbar el huracán entre las jarcias y palos de la débil nave, que impulsada por fuerte viento marchaba con la velocidad de un vapor á buscar asilo en seguro puerto. »

Industria naval en el Perú (1689-1745).

RECIO está, como de costumbre, el general peruano D. Manuel de Mendi-
buru tratándose de los españoles (de España) en sus relaciones con América. Vaya, pues, en gracia de esto el siguiente párrafo que pone á la biografía del Virrey conde de la Monclova, D. Melchor Portocarrero y Laso de la Vega, Grande de España.

«Los más de los Virreyes en el siglo XVII y parte del XVIII mandaron construir en Guayaquil buques de guerra que, si desde luego no tenían gran costo, eran sin duda defectuosos y carecían de la solidez y reglas

modernas tan necesarias para el mejoramiento de las naves de guerra, y por esto había después que excluirlos del servicio.

» Monclova, como sus antecesores, tuvo precisión de fabricarlos en aquel astillero, y lo dispuso así apenas tomó el mando, pues entonces, como casi siempre, estuvo el Pacífico invadido por escuadras extranjeras y corsarios fuertes con motivo de las guerras sostenidas por la Monarquía. De manera que mientras el paso del cabo de Hornos era practicable para los buques enemigos, que causaban frecuentes conflictos en las costas peruanas, los españoles, ó porque no se atrevían, ó porque no contaban en la península con buques suficientes, no los enviaban para custodiar estos mares, ni lo hicieron hasta muchos años después.»

Nos damos por notificados de cuantos capítulos comprende el párrafo, recogemos el guante y dividimos en acápite los conceptos, para que las respuestas que vayamos dando á ellos después y ahora, sean más concretas, claras é inteligibles.

1.º Que en todo el siglo XVII y parte del siguiente raro fué el Virrey que dejó de construir buques de guerra.

Cierto: ya lo hemos visto al principio de este libro por lo que hace al siglo XVII, y lo

veremos desde este párrafo en adelante por lo que mira al XVIII, confirmándose de este modo, entre otros, que los españoles no estorbaron sino alentaron en el Perú la industria naviera.

2.º Que los dichos buques no tenían gran costo.

Cierto igualmente, si se compara con lo que ahora cuestan el *Pelayo*, *Reina Regente*, etc.; pero nada cerca de la verdad si la comparación se hace con lo que costaban en los siglos dichos los buques de igual tamaño y fuerza que los construídos por los Virreyes.

Creo haber dejado expuesto con claridad y verdad en el párrafo segundo que el gasto anual de la armada subía á 900.000 pesos fuertes, ó sea á la tercera parte de todas las rentas que enteraban las veintiuna cajas reales que había desde Popayán (Quito) á Buenos Aires inclusive.

Y especificando más la materia, es decir, fijándola en las construcciones y carenas, recordará el lector que la dada al galeón *Santiago* en Guayaquil costó 90.000 pesos, y 300.000 el galeón fabricado en el mismo punto en 1640, bajo la inspección de Don Martín de Valensegúí, sin contar 81.000 pesos más por las 54 piezas que montaba.



Quiero corregir aquí, que la ocasión lo pide, la petulancia de este historiador acerca de las ingentes sumas que del virreinato del Perú se traían á las arcas nacionales españolas. Y, ante todo, si 300.000 pesos anuales para sostener la armada, sólo en construcciones y carenas, es poco costo, diez veces más, que supera á lo enterado por las veintiuna cajas, no puede ser ninguna cantidad exorbitante.

Las atenciones que pesaban sobre la caja de Lima para pagar los situados de Chile y Panamá, que nada rendían, sumaban al año 579.523 pesos, cantidad que, encimada á los 900.000 para toda clase de gastos de la armada, hace 1.479.523; y como el todo de toda clase de ingresos era de 2.900.440 pesos, síguese que para cubrir el resto de todas las atenciones del Virreinato, Buenos Aires inclusive, sólo restaban 1.520.917 pesos.

Así es como se ve de toda evidencia qué bien fundado estuvo el cálculo del Sr. Don Agustín de la Rosa Toro, cuya *Historia del Perú* es, ó fué, durante muchos años el libro de texto más generalizado en la república peruana, cuando decía que unos 600.000 pesos al año era lo que se remitía como sobrante para el erario de la metrópoli. De

manera que los territorios que hoy forman las provincias de Popayán y Pasto en la Nueva Granada ó Colombia, las repúblicas del Ecuador, del Perú, Bolivia, Chile, Argentina, Uruguay y Paraguay, necesitaban cuatro años consecutivos de remesar dinero á la metrópoli para poder decir que enviaban á España, en millones, el menor de los plurales.

Esta digresión parecerá una verdadera impertinencia á quien no conozca la intención que se encierra en Mendiburu al decir que los gastos hechos en la construcción de buques que aseguraran las costas eran cortos; que es en él decir que estaban mal guardadas por economizar gastos y poder así enviar á España incalculables millonadas.

Esto es lo que se desprende de todo el espíritu de su obra, cuantas veces trata en ella de servicios á su juicio no bien dotados, y no conviene dejarle pasar estas malas apreciaciones sin el correctivo histórico debido, siquiera una vez por cada seis ú ocho que en sus páginas las vierte.

3.º Que eran defectuosos y carecían de la solidez moderna, etc.

No negaré lo primero, y de lo segundo sólo puede culparse al tiempo.

4.º Los españoles no se atrevían á pasar el

cabo de Hornos á principios del siglo XVIII, ó no tenían buques que enviar á guardar las costas del Pacífico.

Lo primero se deja sin contestar en este párrafo, y se llama la atención acerca de la marcada intención de herir el pundonor nacional; á lo segundo se responde que haría temer que hacer los españoles en guardar sus costas durante la guerra de sucesión, habiendo quedado tan poca armada á la muerte de Carlos II. Además, con la armada que se podía preparar en el Perú y con la que había, estaban sus costas suficientemente bien guardadas para la generalidad de los casos, como lo demostró la experiencia.

Dadas estas explicaciones, recorreremos las « Memorias de los Virreyes », sin dejar de decir los gastos que encontremos hechos en la construcción y carenas de buques de guerra. Cabe aquí igual advertencia á la hecha anteriormente, y es que, cuando se amplíe lo perteneciente á la entrada de los piratas, se ampliarán necesariamente los datos que aquí se dan.

La muerte de Carlos II ocurrió gobernando el Perú el conde de la Monclova. El cambio de dinastía afectó á nuestras colonias lo mismo y aun menos que un cambio de Virrey.

Todo siguió unos pocos años como antes, aunque después de ellos la crisis que se inició en las colonias fué de tanta trascendencia como en su lugar veremos. Ahora no nos corre más obligación sino la de dar á conocer el movimiento naval de nuestro Virreinato, descartado de otra consideración, cualquiera que ella sea, si directamente no le atañe.

El que hubo durante los dieciséis años que gobernó el Perú el conde de la Monclova, fué de regular importancia y nada más. En su tiempo se construyeron en Guayaquil tres navíos: el *Concepción*, el *Sacramento* y el *San Lorenzo*, con buen número de cañones.

Fué mala la construcción; tenían dos baterías y media, y de la baja sólo podía hacerse uso en muy raras circunstancias de mar y viento.

Como ningún pirata entró al Pacífico durante el tiempo de gobierno del virrey Monclova, no fué necesario preparar entre ellos expedición alguna.

Sin embargo, habiéndose los escoceses apoderado de un pedazo del Darién, de lo llamado primitivamente Castilla del Oro y por ellos Caledonia, fué necesario pensar en echarlos de allí, tanto más cuanto que el istmo de Panamá era entonces la única vía de

comunicación entre España y casi toda la América del Sur. La ocupación del Darién era, pues, de trascendencia suma.

Conociéndolo así el Sr. D. Carlos II, ordenó al virrey Monclova que él, y no otro, puesto á la cabeza de las tropas que habían de ir á desalojar del Darién á los invasores, preparara cuanto creyera conveniente para el resultado de la empresa, y nombrase para el gobierno interino del Virreinato á quien fuese de su entera satisfacción y agrado.

Recibió esta comunicación el conde de la Monclova á principios de 1700, cuando ya los escoceses habían abandonado, parece que *motu proprio*, las costas inmortalizadas por Balboa y Luque, por Pizarro y Almagro, por Espinosa y Andagoya. Pero volvieron los escoceses con mayores fuerzas á posesionarse de lo que habían dejado; avisó de ello el general D. Juan Díaz Pimienta, y al mismo tiempo de que salía de Cartagena con tropa y naves para desalojarlos de allí, como lo hizo.

Aunque el aviso del general Díaz Pimienta pudiera excusar el armamento y flota contra los escoceses del Darién, con todo, alistó el Virrey con asiduo empeño la escuadra y fuerzas de desembarco para darse á la vela sin demora alguna. A punto de zarpar del

Callao la expedición, se recibió aviso del triunfo que Díaz Pimienta había conseguido, y así se deshizo todo el apresto.

Como el virrey conde de la Monclova no dejó escrita «Memoria» de ninguna clase á su sucesor, ni en parte alguna haya visto particularizado este armamento, no puedo dar de él más noticias al presente.

Comisionó también con dos bajeles al general D. Antonio Veas y al capitán D. Luis Cordones para que reconocieran y levantaran los planos de las islas de Juan Fernández, y se trajeran de paso la gente que abandonada ó enferma hubiera quedado en ella de los piratas que tantas veces las habían visitado. Encontraron algunos, y los sacaron de aquel destierro.

Durante el período de mando de este Virrey entraron al Pacífico varios buques franceses, siendo el primero de todos el llamado *Aurora*, propiedad, ó al mando, de monsieur de la Rigodier, que, aprovechando la interrumpida feria de Portobelo á causa de la guerra, vendieron muy bien las mercancías y establecieron un contrabando tan extraordinario que á poco tuvo el mismo Felipe V que ordenar se persiguiera á los buques franceses como piratas.

D. Manuel Oms de Santa Pau, Olim de

Senmanat y de Lanuza, marqués de Castell-dosrius, era un caballero catalán de distinguidísima familia, de muy esmerada educación civil y literaria, y de trato tan afable que, embajador en París en tiempo de Carlos II, se había atraído la consideración y benevolencia de Luis XIV.

En los enredos políticos que tuvieron lugar con motivo del último testamento de Carlos II, trabajó cuanto pudo para que Felipe de Anjou fuera el sucesor á la corona de España. Castell-dosrius entregó en París el testamento y fué el primer español que reconoció explícitamente al de Anjou por rey de España. La recomendación de Luis XIV, y el denuedo con que la familia del Marqués defendía en Cataluña la causa francesa, inclinaron el ánimo de Felipe V á conferirle el cargo de virrey del Perú, para que, juntamente con las razones dichas, levantara su casa, que no abundaba en bienes de fortuna.

El inglés Roggiers Woodes, doblado el cabo de Hornos, entró á las aguas del Pacífico en 1709, año y medio después que Castell-dosrius había tomado posesión del mando. Fué grande la alarma que esta novedad causó en todo el litoral, que desde 1687 no había visto pirata alguno. Hizo el Virrey grandes preparativos de defensa; entre ellos aprestó cin-

co navíos, tres españoles y dos franceses, que en vano buscaron al pirata hasta las costas de Méjico.

Éste, subiendo hasta las de California, hizo desde allí rumbo al cabo de Buena Esperanza, atravesando toda la Oceanía. Fué de cabeza de esta flota D. Pablo Alzamora y Ursino, general de la mar del Sur, y mandando uno de los buques españoles D. Pedro Bravo de Lagunas, padre del Dr. D. Pedro Bravo de Lagunas y Castilla, autor del *Voto consultivo*, dueño de la hermosa colección de cuadros de que hablaremos en otro libro, y Padre del Oratorio ó Filipense en los últimos años de su vida.

Cuando este Virrey llegó á Lima halló un millón de pesos ahorrado por la Audiencia en medio de las escaseses grandes que padeció la real Hacienda con motivo del contrabando francés. Enviólo inmediatamente á España, habiéndolo aumentado en 203.937, tomados de empréstitos, y ocho meses después remitió 300.000 pesos más.

Exhausto por completo el Erario, hubo que armar los cinco buques dichos, empleándose en ellos 146.656 pesos, que se sacaron de los ramos de Jerusalén y de Cautivos. Grande fué la prisa que este Marqués se dió en remesar dinero al atribulado Feli-

pe V, que más de una vez vió su corona en las sienes del Archiduque su rival. Sírvale de disculpa su lealtad y gratitud, que si parece mucho envió para tan poco tiempo, en cambio su antecesor Monclova sólo envió en dieciséis años dos millones de pesos.

El uno y medio de Castellidosrius no llegó á España, pues pereció en 1709 en el desastre que sufrió la flota del marqués de Casa Alegre á la vista de Cartagena. Castellidosrius murió antes de los tres años de Virrey.

Abierto el pliego de providencia, según costumbre, se halló entre los designados para el cargo de Virrey, y en tercer lugar, el obispo de Quito, D. Diego Ladrón de Guevara, de las casas de Oñate y el Infantado. Había sido gobernador de Tierrafirme y obispo de Huamanga, dejando en esta ciudad los mejores recuerdos de su celo pastoral y no común desprendimiento.

La primera disposición administrativo-económica que tomó fué desarmar la escuadra, y la segunda no armarla, cuando le llegaron reales órdenes en 1711 para poner en estado de defensa las costas del Virreinato. Decíasele en ellas que se armaba en Londres gruesa armada con gente de desembarco para apoderarse de Chile.

El Virrey aumentó la guarnición del Ca-

llao, mandó mejorar los pocos fuertes que había en la costa, y remitió á diversos puntos grandes cantidades de pólvora. Por singular que parezca la conducta del obispo Ladrón de Guevara acerca del continuado desarme de los buques, podrá encontrarse, estudiándola, perfectamente ajustada á una sabia economía y á un bien calculado desquite.

A la sombra del apoyo dado por Luis XIV á Felipe de Anjou para que el archiduque Carlos de Austria no le arrebatara la corona que Carlos II le había legado, vinieron, como sabemos, los franceses al Pacífico so capa de aliados. Fué tan excesivo el contrabando que hicieron, que á mediados de 1714 aún no había ingresado á la Casa de Moneda ni una sola barra de plata.

Es explicación muy compleja ésta, y difícil por ende de ceñirla á pocas palabras; indicaré sólo que consistiendo la principal recaudación de las rentas del Perú en lo que se pagaba por la plata que extraída de las minas se sellaba y marcaba, desde que los franceses introducían las mercancías europeas fraudulentamente y aceptaban por ellas la plata en pasta, los dueños de minas, criollos casi todos, no llevaban á marcar lo que sacaban de las minas, y así nada paga-

ban. Con esto los enteros en las cajas reales eran muy cortos, pues, como es sabido, las contribuciones rústicas y urbanas no se conocían en nuestras posesiones de América.

A la causa dicha juntábanse otras, originadas del contrabando francés, que si no tan influyentes como la expuesta, contribuían en ella al empobrecimiento del Tesoro.

Pues conociendo el Virrey que era imposible cortar este contrabando, y queriendo ahorrar el costo de la armada, despachó avisos á los buques franceses que andaban por las costas del Pacífico armados en corso, que en vista de las noticias recibidas se recogiesen al Callao, donde se les daría permiso para vender lícitamente sus efectos.

Con esta prudente medida consiguió tres cosas el Virrey: una, cortar en buena parte el contrabando; otra, proporcionar al Erario alguna entrada con los moderados derechos que se pusieron á la introducción de las mercancías que los franceses vendieran en el Callao; y la tercera y principal, servirse de los mismos buques franceses para guardar el Callao, el punto de más importancia en toda la costa del Pacífico.

El año de 1715 (Peralta dice 1713) cruzaron las costas peruanas velozmente dos buques ingleses: á la altura de Paita apre-

saron dos embarcaciones peruanas, una de ellas llamada *Jesús María*, según Mendi-
buru, con 400.000 pesos. Copiaré ahora lo
que acerca de ellas dice Llano Zapata, y así
excuso ingerirlo luego entre las relaciones:

« Para atajar los daños que empezaban á
ejecutar estos ladrones, el virrey de Lima,
obispo de Quito, D. Diego Ladrón de Gue-
vara, por consejo del conde de la Cueva,
cabo principal de las armas del Perú, Vi-
rrey que fué después de Santa Fe, fletó por
5.000 pesos mensuales una fragata francesa
de 50 cañones (la *Santa Rosa*, de los bu-
ques que se habían recogido al Callao).

» Despachóla con tripulación nuestra, al
mando de Mr. de San Juan (era su propio ca-
pitán). Otra embarcación que había armado
el presidente de Panamá, apresó ó ayudó
algo á apresar, en el puerto de Peñas, una
de las piratas y su barca, llena de tesoros
y gente. »

Sigue Llano Zapata: « Condujo á Lima los
prisioneros, que á pocos días fueron ahorca-
dos los más en la plaza Mayor.

» Salió segunda vez Mr. de San Juan, á su
costa, á cruzar nuestros mares, y en esta
campana ahuyentó el otro navío nombrado
el *Príncipe Eugenio*, que, pasado á las costas
de Méjico, fué tomado por un bajel que ha-

bía armado el presidente de Guadalajara (1), donde experimentaron la misma pena que sus compañeros habían sufrido en Lima.»

Este Obispo fué exonerado del cargo de Virrey; se cebó bien en él la maledicencia, y en los 23 cargos que en el juicio de residencia se le hicieron, no hay uno de importancia. Véanse el 21 y 22, que nos interesan:

«21. Que estando vedado todo comercio con extranjeros, el Virrey permitió, por lo menos tácitamente, que los buques franceses comerciasen y vendiesen sus mercaderías en la costa del Pacífico, y que no castigó á los transgresores y jueces que nombró para remediar el desorden en que más bien estuvieron complicados.

»22. Como el anterior, con el agregado de que el cobro de los derechos adeudados por buques extranjeros en el Callao no fué arreglado á la ley, y que no se persiguió ni decomisó la carga vendida, cuyo valor se calculaba en 2.938.213 pesos.»

La iniquidad y la hipocresía rebosa en estos cargos; así creo juzgará el lector después de enterado de las circunstancias ren-

(1) Uno de los tres distritos ó Audiencias de Nueva España, llamada también Méjico.

tísticas en que el Perú se hallaba cuando el Obispo se hizo cargo del gobierno.

No quiero aventurar un juicio en lo que voy á decir, pero mis sospechas tengo de que la verdadera causa de la destitución de este Virrey fué promovida por los que esperaban del Perú envíos tan gruesos y frecuentes como los del marqués de Castellodorus. Nuestro Obispo pensó que las cargas de justicia y el satisfacer apremiantes necesidades del Virreinato debían anteponerse á las remesas á España, que, si bien muy justas y perentorias, no tan en primer término como las que él satisfizo en el país que gobernaba.

Y lo más original que hay en el asunto, es que de esto se le acusó en el juicio de residencia. El cargo 17 dice, entre otras cosas, « que habiéndose prohibido pagar deudas atrasadas, libró el Virrey para extinguirlas 1.014.595 pesos ». Como si el pronto y sagrado pago de las deudas contraídas por un Gobierno no fuera el mejor modo de tener en su mano los capitales de la nación entera.

Defendió al Virrey con mucho acierto el limeño D. Tomás de Salazar.

Embarcóse el obispo Ladrón de Guevara en el Callao el 18 de Marzo de 1718 en el

navío *Concordia*, con rumbo á Acapulco, adonde llegó, y falleció en Méjico en Noviembre del mismo dicho año.

El 5 de Octubre de 1716 había hecho su entrada oficial en Lima, como Virrey, don Cármine Nicolás de Caracciolo, príncipe de Santo Buono, napolitano y Grande de España. Trajo de Felipe V apretadísimas órdenes para extinguir el comercio francés en las costas del Pacífico, ordenándole la confiscación de los buques que en este tráfico se apresaran, la quema de las mercancías decomisadas, etc., etc.

El buque *San Francisco*, que comerciaba en las costas próximas á Lima, recibió orden de abandonarlas; no lo tuvo por conveniente, y siguió haciendo su productivo comercio. El Virrey, haciendo un esfuerzo, armó el navío *Poma Dorada*, y dado el mando de él á D. Jacinto Segurola, le ordenó lo apresara; pero cuando el francés, que estaba en Pisco, supo que iba de veras el cumplimiento de la orden, dejó el puerto y se enmaró, sin que Segurola pudiera haberlo capturado.

Viendo Felipe V de qué manera le paraba el contrabando su real Hacienda del Perú, y cuán cortos eran los recursos del Virreinato aun para guardar sus costas, ordenó

pasaran á ella cuatro navíos de guerra, dos franceses y dos españoles ; éstos mandados por D. Blas Lezo y D. Bartolomé de Urdinzu, aquéllos por el jefe de escuadra Mr. Nicolás de Martinet y Mr. de la Junquier. Los franceses eran el *Conquistador* y el *Rubí*, que en tiempo del obispo-virrey Ladrón de Guevara habían estado en el Callao con los nombres de *Sancti Spiritus* y *Príncipe de Asturias*.

Urdinzu con su buque tuvo que arribar á Buenos Aires, y Lezo, con el *Soberano* y los dos franceses, montó el cabo de Hornos y entró al Pacífico. Fué éste el primer buque de guerra español que entró en él desde la conquista para guardar su extenso litoral (1).

Corriendo estos tres buques las costas de Chile y el Perú, apresaron seis embarcaciones que comerciaban ilícitamente: unos las califican de francesas (que es lo que yo creo) y otros de holandesas; lo positivo es que el

(1) D. Dionisio de Alsedo y Herrera dice en su *Aviso histórico* que aunque todos cuatro navíos se entregaron con igual empeño á doblar el Cabo, los dos españoles, siendo más débiles y más viejos que los franceses, se vieron precisados á arribar al puerto de Buenos Aires, donde quedaron echados de través. Pugna con esto la relación que sigo.

rico cargamento que llevaban se vendió, y produjo la venta una regular entrada al enflaquecido erario peruano, que no pudo utilizar en provecho propio los buques apresados por falta de medios para sostenerlos. Es de creer que se vendieran al comercio de Lima, aumentándose de este modo el buen número de embarcaciones mercantes que por este tiempo poseía.

A los ocheta años de su edad fué promovido al virreinato el arzobispo de Charcas, D. Fray Diego Morcillo Rubio de Auñón, religioso trinitario. Nadie ha desmentido hasta ahora que, cuando interinamente gobernó como Virrey cincuenta días, entre el obispo Guevara y el príncipe de Santo Buono, al entregar á éste el bastón de mando le anunció que más tarde se lo devolvería. Y así fué efectivamente.

No cabe en nuestra materia estudiar lo que pudo mover á D. Felipe V á hacer este nombramiento; lo generalmente creído es que los cuantiosos obsequios que este monarca recibió del arzobispo de Charcas lo impulsaran á ello, esperando otros mayores si obtenía más elevado puesto. Agradecido Felipe V á los donativos que el Virrey le hacía, no dudó en escribirle para manifestarle su agradecimiento, y, en carta de su puño,

le decía entre otras frases laudatorias: « Vos sois mi padre, que os acordáis de mí en esos reinos. »

Y Peralta Barnuevo, en la estrofa 134 del canto 6.º, dice de los obsequios hechos por el Arzobispo cuando desempeñaba interinamente el Virreinato, que fueron « ofrendas que podrían valer dos mundos ». Y en la nota correspondiente á este verso puso: « Había hecho el Arzobispo- virrey los más numerosos socorros de dinero á S. M. que pueden haberse referido de vasallo. »

No es menos expresivo en la primera estrofa del canto 7.º y en la nota que le corresponde, donde dice: « Nuevo servicio que hizo el Arzobispo- virrey á S. M. de mediomillón de pesos, que envió en el navío *Aguila Volante* por el cabo de Hornos. »

Dobló este Cabo en 1720 el pirata inglés Juan Cliperton en una fragata de 40 cañones, con la que apresó cerca de Guayaquil un buque que conducía al Callao al marqués de la Roche y su familia, que venía de servir el cargo de presidente de Panamá.

Con grande actividad armó el virrey Morcillo tres buques para que fueran en su persecución, y poco después, con noticias de que el pirata había tomado la vuelta del Sur, despachó en su busca la fragata arma-

da *Aguila Volante*, al mando de D. Nicolás Gerardino, y otro bajel á las órdenes del general D. Pedro Medranda. Dice Gay en su *Historia de Chile* « que el *Aguila* encontró al pirata en las costas de la Concepción, que peleó con él en Enero de 1721, y que logró escaparse de ser apresada por Cliperton ».

Fallecido el arzobispo de Lima, el Ilustrísimo D. Antonio Zuluaga, fué sustituido por el virrey Morcillo, en atención á que no era decoroso que, cuando éste acabara su tiempo de mando, volviera á las Charcas con cierta subordinación al presidente de aquella Audiencia.

Cerca de cumplírsele el término de su vicerreal magistratura, llegaron al Callao cinco buques franceses atestados de mercaderías, pretextando necesidad urgente de abastecerse de víveres para poder continuar su viaje á China. Por más influencias que se pusieron en juego, por más representaciones que se hicieron, y no obstante las amenazas que se emplearon, el inflexible Arzobispo-vicevirrey no permitió desembarcar ni una hilacha, y fueron repelidos.

Considerando el Virrey lo desabrigadas que estaban las costas chilo-peruanas de buques de guerra propiamente dichos, ordenó que la capitana y almiranta pasaran á Gua-

yaquil para carenarlas de firme, cortándoseles desde el palo trinquete en adelante, á fin de que, alargadas convenientemente, quedaran maríneras y servibles.

Adeudaba no poco el comercio á S. M., y á cuenta de esto se empezó la larga y dispendiosa carena, que se concluyó bajo la inspección de los oficiales reales, según se previno de real orden.

En la larga, gerundiana y malísimamente copiada «Memoria» del virrey Armendáriz, marqués de Castelfuerte (1724-1736), expónense los diversos pareceres que oyó para proveer al reino de la más conveniente defensa. «La segunda opinión, dice, es la de los que constituyen la defensa sólo en fuerzas navales, queriendo que se mantenga una armada competente, ó por lo menos dos navíos que crucen continuamente las islas de Juan Fernández y la costa de Chile para evitar la entrada ó la unión de los enemigos...

»Este dictamen (dice el Virrey) podría seguirse en un país donde con la paga de un soldado [de aquí] y costo de un bajel [de éstos] se pudiera pagar un capitán y armar una escuadra, mayormente considerando el estado del erario peruano, tan descaecido que el señor príncipe de Santo Buono

no pudo mantener los bajeles de la presa que se hizo en su tiempo.

»Y así, aunque los buques con que se quiere proveer á la defensa nacieran del mar como las naves del Troyano, poco haría este bote prodigioso si no siguiera á él el modo de mantenerlas. Lo más que puede hacer el gobierno es de tener armados tres bajeles de guerra, de los cuales los dos son capitana y almiranta, cuya fuerza es bastante para los convoyes de armadas de comercio y para las ocurrencias de insultos de piratas.»

Y descendiendo en particular á este punto, añade : « Nunca puede dudarse que la mayor (fuerza?) de cualesquiera Estado consiste en las marítimas, siendo las naves que las forman las puertas fluctuantes de los mares, y las plazas, portátil de los imperios, las llaves que los cierran y los abren á las conquistas y comercios, y lo que es más, las que han hecho continentes de los golfos, por el camino de los descubrimientos. »

Se ve, pues, que el Virrey reconocía la fuerza que prestan las escuadras para la defensa marítima de todo un reino. « Pero como la singular constitución del peruano, por una parte requiere un *costo inmenso* para mantenerlas», y por otra, la grande inac-

ción que había de tener una considerable armada causaría la ruina del erario, « los vasos que la formaran se consumirían al diente de la broma, y así se hace imposible la formación y subsistencia de mayor número de bajeles de guerra que el de tres ó cuatro, con el título de capitana, almiranta y patache, que son los suficientes para todas las necesidades ordinarias.

» A este fin, continúa el virrey Armendáriz, cuidé con incesante empeño de que se diese la total perfección á la fábrica de la capitana y almiranta, que desde el gobierno pasado comenzó á hacer el gobierno de esta ciudad á cuenta de lo que debía por razón del último asiento, cuyos vasos salieron superiores á los que de igual parte cruzan el Océano y el Norte, uniéndose en ellos la ligereza de sus quillas y la fuerza de sus maderas, cualidad en que las de este mar exceden regularmente á las de los demás por la solidez y duración de su materia, siendo en todo el mundo los bosques ó montañas de Guayaquil los más insignes soldados de la nobleza de sus arsenales.»

Aunque el Virrey en su información de gobierno tenía por suficiente, y con razón, con los tres buques de guerra que en ella expresa, en la práctica quiso tener sus fuer-

zas navales en mayor número. Porque después de haber quedado en muy buena disposición la capitana y almiranta terminada la carena que se les dió en Guayaquil, aún quedaban la *Peregrina* y el *Brillante*.

Dió orden de que se le hiciera una buena carena al *Brillante*, pero se le halló en tan mal estado que se tuvo por más económico hacer otro buque nuevo en reemplazo suyo; diósele por nombre el *San Fermín*, patrono de los navarros, santo á que el Virrey tenía devoción por ser hijo de Ribagorza y de una de las familias más antiguas y nobles del reino de Navarra.

El *San Fermín* tuvo el corto coste de 28.749 pesos. No batan palmas los devotos y aficionados al Diccionario de Mendiburu, viendo en esto una confirmación de su dicho, porque añade el virrey Castelfuerte « computadas solamente las cantidades gastadas en los jornales de aserrío, carpintería, escultura, pintura, calefatería, materiales de carena y herrería, fuera de lo que tocó al aparato del esguace del navío derecho, ramada y casa para el alojamiento de los oficiales y marineros, sus sueldos y manutención, valor de las maderas y arboladura, conducción á la Puná, que todo junto con la anterior suma, hizo la de 81.151 pesos » (sin

el valor de la artillería que se le montó).

Halló también Armendáriz otro buque de guerra, la *Peregrina*, que fué el que llevó á Acapulco al obispo- virrey D. Diego Ladrón de Guevara. El Virrey y el Acuerdo creyeron oportuno que el intendente de Marina, D. Juan de Oguiño, asesorado con personas inteligentes, dijera si dicho buque estaba en aptitud de poderse oponer á los piratas una vez que se le carenara, y cuánto podría valer la carena que necesitaba.

D. Blas de Lezo, general de la Armada del Sur, Oguiño y otros avaluaron el costo de su reparo en 53.252 pesos, pero advirtiendo que siempre quedaría incapaz de perseguir las naves piráticas por la lentitud de su marcha, bien conocida en varias ocasiones. A resultas de este informe se desguazó. De modo que la armada de la mar del Sur en tiempo de Armendáriz no tuvo propiamente sino tres buques de guerra; y tan enamorado estaba de ellos, que decía á su sucesor el marqués de Villagarcía. « Dejo á V. E. tres grandes navíos, en que lo nuevo, lo fuerte y lo velero son circunstancias tan recomendables que los hace valer por muchos; como que el exceso de la duración, de la resistencia y del manejo les triplica el valor del servicio en el cálculo de la importancia, siendo

cierto que en los navíos, más que en otra cosa alguna, no se deben contar las fuerzas por el número de las quillas, sino por la excelencia de los vasos. »

Ningún Virrey persiguió más activa y enérgicamente el contrabando que Armendáriz. En Enero de 1725 llegó al puerto de Iquique el navío francés *La Providencia*, el cual, siguiendo el ejemplo del llamado *Las dos coronas*, se propuso recorrer la costa sin dársele cosa alguna de cuantas prohibiciones había en contra de esta clase de navegaciones.

Procedentes del navío *La Providencia* se hallaron enterrados en la costa de Arica 106 bultos, y se decomisaron, vendieron y aplicaron sus productos á la Hacienda. Huyendo *La Providencia* de caer en manos de algún buque de los que el Virrey pudiera armar de entre los particulares (1), se corrió la costa abajo para vender mercancías y tomar víveres ; pero el Virrey los hizo retirar todos con tiempo, y así fué tal el hambre que pasaron los contrabandistas, que para sustentar la vida se apoderaron de un buque á la entrada de Guanchaco, les tomaron cuanto lle-

(1) No se olvide que por este tiempo se carenaban la capitana y almiranta en Guayaquil, y que el *Brillante* y la *Peregrina* no estaban para servicio alguno.

vaban; y queriéndolos pagar el capitán, no quiso el español tomar cosa alguna por ellos, pues, á lo que juzgo, el temor de que esta recepción de dinero pudiera aparecer cosa de negocio á los ojos del Virrey, lo obligó á tan desusada generosidad.

Supieron los franceses que el buque mercante *Nuestra Señora del Carmen* se había expedido de guerra contra ellos, y así dejaron las aguas del Pacífico. Este mismo año de 1725 vinieron tres buques holandeses á introducir mercaderías; con el fraude, ya hecho costumbre, no quiso transigir el comercio, tan maltratado por los alijos hechos desde 1702 casi sin interrupción, y así pidió al Virrey le concediera el exterminio de estos buques holandeses.

Aceptó el Virrey la propuesta, tanto más oportuna cuanto menos podía él disponer de buques que persiguieran á los tres intrusos, y sin pérdida de tiempo admitió la oferta del comercio, estipulándose, con parecer del Acuerdo, que el Virrey daría un buque armado y, de las presas que se hicieran con él, percibiría el erario el quinto, luego los derechos reales por el resto de las mercancías, y, por último, los vasos apresados, con otras condiciones, no dice cuáles, que parecieron convenientes.

En el buque preparado por el Virrey se embarcó y tomó el mando el piloto mercante D. Santiago Salavarría, que fué á las costas de Chile, donde andaba el *San Francisco*, el mejor de los tres buques holandeses. Peleó con él, y si no pudo vencerlo, lo hizo repasar el cabo de Hornos; más afortunado fué con el *San Luis*, al que logró apresar en Coquimbo; llevólo á Lima, donde se vendió el cargamento, que fué valioso, aunque no tanto como el del *Flissingue*, el tercero de los holandeses, que por hacer mucha agua se entregó en la Nasca. Pero el Virrey dice que fué por efecto del hambre, pues había mandado retirar todos los víveres de la costa.

« Reconociendo yo, — dice el Virrey, — que todavía quedaban otros navíos extranjeros á los cuales era preciso repeler, dispuse que saliesen nuevamente el navío del armamento y el apresado en persecución de los demás. » De este curso no se cogió resultado alguno.

En 1734 entró al Pacífico el *Santo Domingo*, fragata holandesa de 30 cañones, 100 hombres y varios pedreros, mandada por Cornelio Andrés, el cual se presentó en Arica fingiendo venir de Saint-Malo con viaje á China, y pidiendo permiso para refrescar

los víveres. Venía cargado de mercancías; pero el Virrey, que era muy temido, comunicó sus órdenes á toda la costa para que en ningún puerto fuera admitida la fragata, y propuso además al prior y cónsules del comercio hacer otro armamento como los anteriores, por lo cual él les ofrecía el *San Fermín*, de buenas condiciones.

Mas exigiendo los armadores, entre las condiciones que ponían, que fueran ahora para ellos los buques apresados, se deshizo el contrato. La *Santo Domingo* fué desde Arica á Coquimbo, y de aquí bajó hasta cerca de Paíta, desde donde hizo rumbo á las Molucas, muy disminuída de gente, que se le desertó por graves disgustos ocurridos entre ellos.

Es muy notable una de las condiciones que pusieron los armadores de la expedición que se preparó con el *San Fermín*, y que fracasó.

Fué « que habían de poder hacer uso de la artillería contra el enemigo y no rendirlo sólo al abordaje ». El Virrey daba por razón de ello que los extranjeros, y era cierto, manejaban la artillería mucho mejor que la gente de nuestros buques, y no convenía por ende cañonearse con ellos, sino abordarlos directamente al arma blanca, en la

que nuestras tripulaciones eran indudablemente superiores.

Esto explica una frase algo confusa y ahora clara acerca del encuentro con el *San Francisco*, y es que ya le habían echado los arpeos (de abordaje) cuando se les huyó. Esta condición de no disparar artillería contra los enemigos se ve subsistió en las primeras condiciones estipuladas, y opino que el Virrey no la quiso poner explícitamente en su « Memoria », sino que estudiadamente la envolvió en aquella expresión tan universal « con otras condiciones que parecieron convenientes ».

Con motivo de la grande obra que se emprendió en el muelle del Callao, mandó el Virrey que en su astillero se hicieran grandes lanchones para transportar la piedra desde la isla de San Lorenzo, donde la preparaban los presidiarios. No hemos logrado más noticias marítimas del tiempo de este Virrey, ni en la « Memoria » que dejó á su sucesor el marqués de Villagarcía, ni fuera de ella.

Con la venida al Perú de este Virrey sale á luz un nuevo buque de la armada del Callao, cual es el *Almirante*, que condujo al dicho Marqués desde Panamá. Entró en Lima á 4 de Enero de 1736.

En la página 264 del VII libro dejé escrito cómo el poeta inglés Góver hacía sonar en la sentida Albión la trompa épica, animando á una especie de cruzada algodонера contra España. Combinada con la escuadra que á órdenes del almirante D. Blas Vernon debía acabar para siempre en el Atlántico con la dominación española en América, y así surtir los ingleses de muselinas y angaripolas aquellos países; combinada, digo, con esta escuadra, debía operar otra en el Pacífico al mando del vicealmirante Jorge Anson con igual propósito.

Mas por mucho secreto que en Inglaterra se quiso tener acerca de esta segunda fuerza, la corte de España estaba al corriente de todo, y lo mismo el virrey del Perú, desde 1740.

Habían llegado á Quito los jóvenes tenientes de navío D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa para trabajar con los franceses en las medidas geodésicas que en los llanos de Yaruquí tuvieron su base principal, y al poco de empezados estos trabajos geodésico-astronómicos, llamó el marqués de Villagarcía á los citados oficiales para que en Lima trataran con él acerca de fortificar y guardar la costa en previsión de la considerable fuerza que Anson tenía á sus órdenes.

Juan y Ulloa cumplieron su cometido, y cuando se creyó conjurado por entonces el peligro de la invasión inglesa, se volvieron á Quito para continuar en sus estudios.

En la corte se trató de asegurar todo el litoral del Pacífico, sabiéndose que la escuadra de Anson era fuerte, y que la armada peruana, ó sea de la mar del Sur, no era suficiente para contener la inglesa. Se equipó, pues, á órdenes del general de marina D. José Pizarro, una escuadra próximamente igual á la inglesa y con un regimiento de infantería que había de desembarcar en Chile cuando llegara á aquellas costas.

En la instrucción que se dió á D. José Pizarro se le decía que de ningún modo peleara con el enemigo sino después de haber entrado al Pacífico. Fué esta expedición tan desgraciada, que sólo uno de sus buques logró ver este mar, y eso después de una forzosa arribada á Montevideo cuando ya estaba para entrar en él, montado el cabo de Hornos.

No contento ni confiando demasiado el Virrey en este auxilio, equipó en el Callao una regular fuerza, no bien supo por correo, que se le envió de Buenos Aires, que Anson había llegado sin novedad al Brasil, y estaba en la isla de Santa Catalina con todos sus

buques, disponiéndose á pasar á las costas de Chile y el Perú.

Los buques preparados en el Callao y con destino á estacionarse ó cruzar por las islas de Juan Fernández, eran la *Concepción*, de 50 cañones; el *San Fermín* y el *Sacramento*, de 40, y el *Socorro*, con 24. Todas las tripulaciones de estos buques eran escogidas. Por general de ellos fué D. Jacinto Segurola, que á ello se ofreció, teniendo además las simpatías y empeños del comercio para que él y no otro capitaneara esta fuerza.

Salió del Callao hacia mediados de Abril de 1741 convoyando á cuantos buques tenían que ir á Chile, donde llegaron en Mayo. Segurola, siguiendo su instrucción, corrió parte de la costa de Chile en busca de los ingleses, llegó á la isla de Juan Fernández, donde estuvo fondeado hasta el 6 de Junio, y calculando que para esta fecha ya estarían juntos y prestos los navíos que desde Valparaíso había de escoltar hasta el Callao, y que en la estación en que se estaba no habría podido Anson montar el cabo de Hornos, como tampoco lo había montado Pizarro (pues hubiera tenido de ello noticia), dió su comisión por fenecida, tomó los buques mercantes en Valparaíso y llegó felizmente con ellos al Callao.

Tres días después, el 9 de Junio, de haber salido Seguroola con sus buques de Juan Fernández, entraba en el mismo puerto Anson con sólo el *Centurión*, en deplorable estado. Fuéronsele uniendo poco á poco otros buques de su dispersa escuadra; todos, unos tras otros, podían haber venido á manos de Seguroola sin disparar un tiro, y la escuadra de Anson hubiera tenido análogo fin á la de Vernon en Cartagena.

En el sitio correspondiente á la explicación de las relaciones piráticas hallará el lector interesantísimos pormenores de la escuadra de Anson y de Pizarro, que estuvieron á la vista en las inmediaciones del temible cabo de Hornos.

Anson fondeó tranquilamente en Juan Fernández, fué reparando su buque y los que le iban llegando, curó sus enfermos, que eran muchos, y cuando ya mejorado en todo juzgó oportuno dejar la isla y salir á cumplir su cometido en Septiembre, había perdido 626 hombres.

Las autoridades, tanto del Perú como de Chile, en la confianza, no infundada, de que el mar estaba libre de enemigos, no ponían obstáculo alguno á la salida de buques, y el comercio, paralizado por algún tiempo, volvió á su ordinario movimiento.

Anson no tuvo más que hacer sino escalonar los buques de que, en las presas que hizo, pudo disponer, y esperar tranquilamente el paso de los demás.

Por buenos que fueran los barcos de Anson, y por nada pesados que eran los que armó de los primeros capturados, con todo, no dejaron de escapársele algunos. Uno especialmente le deshizo todo su plan; pues habiendo cogido puerto sin que lo pudiera evitar Anson, comunicó al punto la presencia del enemigo en aquel paraje, lo que bastó para que no volviera á apresar otro buque en aquellas aguas.

Sabida es la diligencia y presteza con que se comunicaban estas noticias, y para ello pusimos en el tomo anterior aquel largo párrafo donde tan menudamente quedó todo explicado.

La toma de Paita, debida al aviso que del estado de esta población dió un irlandés, fué el daño de mayor consideración que hizo Anson en el Pacífico. Temiéndose que entrara en Guayaquil, el presidente de Quito manifestó á los astrónomos Juan y Ulloa que sus servicios eran más necesarios en aquel puerto que en la capital; trasladáronse á Guayaquil para cooperar con su dirección y consejo á las obras de defensa que se

hacían para resistir á Anson, y tomaron el mando de las tropas allí reunidas con el mismo objeto.

Pero Anson no pareció en Guayaquil, por lo cual se estimó conveniente que don Jorge Juan permaneciera algún tiempo más en aquel puerto y Ulloa regresara á Quito para la continuación de los trabajos empezados y dos veces suspendidos.

No quiso el Virrey privarse de tan expertos marinos; envió, pues, por ellos al Ecuador, y en Lima les entregó el mando (26 de Febrero de 1742) de dos fragatas mercantes armadas en corso, la *Belén* y la *Rosa*, de 30 cañones cada una y 350 hombres de equipaje, con las que salieron para el Sur de Chile.

El objeto de ocupar aquellas aguas era para estorbar la entrada de nuevos buques que pudieran venir á reforzar los de Anson. En la Concepción de Talcahuano encontraron la *Esperanza*, mandada por el capitán de navío Mendinueta, el único buque de la escuadra de Pizarro que había podido vencer las dificultades que los demás experimentaron en su segunda tentativa de viaje á las aguas del Pacífico.

Ni dejó el Virrey de perseguir á Anson directamente; porque cuando supo lo suce-

dido en Paita, envió tras él cuatro buques, que llevaron de paso auxilios á Panamá. Anson se enderrotó á las costas de Méjico, y de allí hizo rumbo á Filipinas.

Con esta hostilidad inglesa cesaron las azarosas campañas del Pacífico hasta que llegaron las de la Independencia, en las que ingleses, franceses y americanos de Chile y del Perú (aunque pocos), mandando y tripulando los buques patriotas, tuvieron unos encuentros con los españoles, como dirá la historia de aquellos tiempos.

La marina mercante, en este período de cincuenta y seis años, lejos de decaer, no obstante el extraordinario contrabando que los franceses trajeron desde 1701 so capa de proteger las costas, y del que los ingleses introducían por todas partes desde que en fatal y menguada hora se les concedió el *Navío de Asiento*, aumentó en número y magnitud de vasos: el Consulado ó Tribunal de Comercio tuvo en esta época del marqués de Villagarcía tanto crédito y dinero, que para hacer frente á los gastos que ocasionó la entrada de Anson, prestó 500.000 pesos al Erario.

Piratas en el Pacífico.—Siglo XVII.

(1699—1740.)

Año de 1708.—Woodes Rogers, pirata inglés, salió con dos embarcaciones de un puerto cerca de Bristol el 2 de Agosto, trayendo en calidad de primer piloto á Guillermo Dampierre, bien conocido por la relación de sus viajes.

Montó el cabo de Hornos y se acogió á las islas de Juan Fernández. En ellas halló á Alejandro Selkirk, escocés, á quien el capitán Pradlim hacía cuatro años y cuatro meses que había allí abandonado.

Después de refrescada su gente dejó las islas el 14 de Febrero de 1709 y fué á invadir á Guayaquil, que tomó repentinamente. Esta ciudad le pagó por su libertad una gruesa cantidad. De aquí, cruzando nuestras costas, apresó varias embarcaciones pequeñas.

En un puerto de California rindió el galeón de Manila, presa que le costó bien cara porque perdió en el combate mucha de su gente. Junto esto con las enfermedades y otras miserias, lo iban constituyen-

do en infeliz estado. Así determinó dar la vuelta al mundo y restituirse á la Europa, donde condujo de sus piraterías una carta española con la descripción de todas las costas, radas, abras, rocas y bancos desde Acapulco hasta Chiloé, que publicó al fin del tomo II de su *Diario*, y dió fondo en Dunes el 11 de Abril de 1711.

Año de 1709. — En este mismo año Dampierre y Roggiers, piratas ingleses, el uno con una fragata de 32 piezas, y el otro con una embarcación de 24 y 450 hombres de tripulación, apresaron varios navíos mercantes que navegaban de Lima á Panamá.

Saquearon la ciudad de Guayaquil, que intentaban quemar, á no haberla redimido sus habitantes del incendio que le amenazaba pagando por su rescate una crecida contribución.

Sabiendo el virrey de Lima, marqués de Casteldosrius, las hostilidades y robos que hacían estos ingleses en nuestras costas, despachó contra ellos una escuadra de cinco navíos de guerra, tres españoles y dos franceses, unos y otros al mando de D. Pedro Alzamora y Ursino, almirante de la armada del Sur.

Esta escuadra recorrió las costas del Perú, Chile, Tierra Firme y Nueva España, y

no habiendo encontrado rastro ni noticia de los piratas, se restituyó al Callao por los años de 1710.

Año de 1720. — Juan Cliperton, pirata inglés, pasó el cabo de Hornos con una fragata de 40 cañones y empezó á hostilizar las costas del Sur. Apresó en la altura de Guayaquil un navío que navegaba de Panamá á Lima conduciendo al marqués de Villa Rocha, que acababa de servir aquella presidencia.

Acompañaba á este ministro su mujer, y el pirata, movido de las persuasiones de ella, mandó desembarcarla en el puerto de Nicoya con todas las alhajas y vestidos de su uso, quedándose á su bordo con el Marqués.

Costeó después los puertos de Chile, de donde, dirigiendo su rumbo á Panamá, tomó en la costa de Paita otro navío, en el que se transportaba á Guayaquil la condesa de las Lagunas, mujer de D. Francisco Ontañón, gobernador de Popayán. Era esta señora hermosa y discreta; tratóla el pirata con singular respeto, y no permitió que le quitasen cosa alguna de sus muebles y equipaje. La volvió á uno de nuestros puertos para que continuase su viaje, sin haber padecido otro quebranto que el susto.

D. Fray Diego Morcillo, arzobispo de los Charcas, que era entonces virrey de Lima, despachó tres navíos de guerra al cargo de D. Bartolomé de Urdinzu. Siguiéronles á pocos días otros dos, que se juntaron á los primeros. Pero ya el pirata había pasado á las costas septentrionales, habiéndosele escapado en las Marianas el marqués de Villa Rocha, que era el prisionero de mayor consideración por el rescate que esperaban.

Nuestra escuadra cruzó algún tiempo las costas de Panamá, Chile y Lima, y se restituyó al Callao, habiendo dejado limpio el mar de piratas y ladrones.

Año de 1726. — Una escuadra de cuatro navíos zelandeses de trato y guerra salió de Amsterdam para introducir su comercio en las costas del Perú.

Al montar el cabo de Hornos pereció uno de los buques; los tres restantes, que fueron el *San Francisco*, el *San Luis* y el *Flis-singues* pasaron, no sin dificultad, por el mal tiempo en que emprendieron el viaje, y se acogieron á las islas de Juan Fernández.

De aquí partieron, habiendo refrescado su gente, á dar vista á las costas de Chile y el Perú.

Hallábase á este tiempo exhausto el real Erario y casi imposibilitado para equipar

navíos que embarazasen la introducción de aquel comercio. Entonces dos ilustres montañeses [esto es, nacidos en las montañas de Castilla la Vieja,] y vecinos de Lima, don José Tagle Bracho, primer marqués de Casatagle, y D. Angel Calderón, tío del primer marqués de Casacalderón, armaron con licencia del Virrey, marqués de Caltelfuerte, un navío de guerra.

Entregáronlo á D. Santiago Salabarría, vizcaíno, hábil en la náutica, y á quien yo [Llano Zapata] conocí por los años de 1746 muy mal tratado de la fortuna. Este se encontró con el *San Luis* en la altura de Coquimbo. Púsole Salabarría bandera francesa y le habló en francés; los oficiales del *San Luis*, juzgándole francés, se vinieron á bordo. Al instante los nuestros, que tenían las velas arriadas en falso, las izaron y navegaron al zelandés, rindiéndole más por el ardid que por la fuerza (1). Importó la empresa casi 600.000 pesos, que se dividieron entre el Rey y los armadores.

El *Flissingues*, haciendo agua y no pu-

(1) Queda con esto probado que el ardid de que usó la corbeta chilena de 20 cañones la *Esmeralda* para apresar á la goleta española *Covadonga* de tres giratorios de á 32 libras, en la guerra de 1866, es muy antiguo.

diendo mantenerse por falta de gente y víveres, se entregó en el puerto de la Nasca al corregidor D. Manuel Negrón: éste lo hizo conducir á Lima con toda su carga, que excedió la suma de 380.000 pesos.

El *San Francisco*, oprimido de los contratiempos, dejó el mar del Sur y pasó, doblado el Cabo, á Curazao á hacerse de víveres; después, cruzando las costas de Tierra Firme, lo atacó el *Conde de Clavijo* é hizo prisionero con casi un millón de pesos á que montaba su carga.

Año de 1735. — Cornelio Andrés, tratante holandés, salió de Amsterdam por los años de 1734 con una embarcación grande llena de un millón de pesos en mercancías y armada en guerra. Montó el cabo de Hornos, y se presentó á los puertos abiertos del Sur.

El virrey de Lima, marqués de Castelfuerte, envió en su seguimiento un navío de 60 cañones, bien proveído de gente y municiones. El tratante, temiendo ser apresado, recorrió los puertos de Guayaquil, Tumaco y Palma Real. De aquellas costas se habían retirado los víveres y ganados, y se habían remitido á Guayaquil 2.000 libras de pólvora.

Estas últimas providencias se debieron al presidente de Quito, que lo era entonces

D. Dionisio de Alcedo y Herrera. Burlado, pues, el holandés, ó desesperanzado de sus proyectos, hizo derrota á las Molucas, sin haber logrado de esta empresa sino miserias y trabajos.

Adiciones. — Jorge Schelvocke, ó como más de ordinario lo escriben muchos autores, Shelvocke, y Juan Clipperton salieron de Inglaterra con motivo de haberse roto en 1718 las paces entre ingleses y españoles. A principios de 1719, y bajo el pabellón inglés, se habían armado en corso dos buenos buques de 60 cañones y 300 tripulantes.

Los armadores dieron el mando de esta expedición á Clipperton, buen marino y experimentado en la clase de campaña que se le confió; su compañero y subordinado, antiguo teniente de la marina real, era un bravo marino.

A poco de salir de Inglaterra se desconcertaron y separaron; y como la separación fué voluntaria, no sirvió de cosa alguna la instrucción que llevaban para reunirse en determinado punto de la costa.

El 19 de Junio estaba Clipperton en el estrecho de Magallanes, y Shelvocke al Sur del Brasil, en la isla de Santa Catalina. Traía éste consigo un francés, de nombre La

Fontaine, que en años anteriores había vivido en Chile, y cuya ayuda, para conocimiento del país, estimó el inglés; traía además los planos que el ingeniero contrabandista Frezier había sacado de la costa de Chile y publicado en Francia.

Tomó Shelvocke provisiones en el Sur de Chile, y dió principio al oficio persiguiendo á un buque del país, que sin medios para defenderse de un buque de 60 cañones varó en la playa, donde se salvó la gente.

Shelvocke, instruído, probablemente del francés, de lo poco que valía la gente que tripulaba los buques del Pacífico, echó sus botes al agua y se dirigieron al varado navío para tomarle la carga. Pero los que le habían varado recibieron á balazos los botes; mataron á tres y tomaron dos prisioneros, con lo cual Shelvocke tuvo por más seguro situarse con su buque á la boca del puerto, y esperar allí tranquilamente sus presas. y fiarse menos del supradicho La Fontaine,

A poco de esperar en acecho se presentó el *San Fermín*, procedente del Callao, con carga de ropa, galleta, arroz, chocolate, azúcar, todo muy del gusto del corsario, y seis hermosos blandones de plata para la iglesia de los Padres de la Compañía, residentes en Concepción.

Hecho el canje de prisioneros y adjudicándose el *San Fermín*, que no pasaba de mediano, tuvo en él un reclamo inapreciable.

Era este buque muy conocido en toda la costa, y como no se sabía á qué manos había pasado, puesta la bandera española entraba y salía en los puertos y tomaba noticia, al ojo, de los buques que en ellos había, cargamento que llevaban, día próximo de su salida, etc., todo lo cual comunicaba á Shelvocke.

Tantas idas y venidas del *San Fermín* dieron que sospechar, y luego que obrar, pues lo apresaron en una de sus misteriosas entradas á los puertos de la costa.

Gracias á los avisos recibidos capturó Shelvocke varios buques españoles, esto es, del país, fueran ó no de españoles de España; hizo desembarcos seguidos de regular botín, y en Paita, por negarle el vecindario 16.000 pesos que exigió, puso fuego á la única calle que tenía.

Barros Arana dice, tratando de este corsario, que un buque español lo fué corriendo todo el día sin poderlo dar alcance, y que cuando llegó la noche se valió Shelvocke de la conocida estratagema de dejar un farol en el mar sobre un esqueleto de boya triangular, y él, variando de rumbo y deslumbran-

do al perseguidor con aquella luz, huírsele de las manos.

Perdió, empero, merced á este bonito ardid de fuga (1), una de las presas que había hecho y que estaba cargada de víveres. En Mayo de 1720 volvía Shelvocke á las islas de Juan Fernández, que había visitado antes de emprender sus correrías por el Pacífico. Perdió el buque que mandaba estrellado contra las rocas de la isla, y con él casi todo el botín logrado con tan poco trabajo.

No se desanimaron los intrépidos compañeros de Shelvocke; pusieron manos á la obra, y con los restos del naufragado buque construyeron un buen lanchón, que se dió por terminado á 5 de Octubre, y en él se hicieron á la vela.

(1) Pero me gustó mucho más lo que vi en el puerto de Arica, creo que en 1882, cuando estaba bloqueado por los chilenos. Muy de mañana se les entró en él la corbeta peruana *Unión*, y fondeó bajo los cañones del morro de Arica para defenderse con ellos y con los suyos si era atacada. Los bloqueadores, burlados y amostazados, fondearon no lejos de ella, dispuestos á no dejarla salir. Pero la *Unión*, á las doce del mismo día que había roto el bloqueo, y cuando juzgó que la tripulación chilena estaría comiendo, largó las cadenas de las anclas y á toda máquina se hizo al mar. El estupor que en los bloqueadores causó este valiente hecho no es para dicho, sino para visto en el semblante de los burlados.

Pero no plugo la construcción á ll ingleses, y así se quedaron en la isla, aunque yo barrunto que la separación más fué del disgusto causado por el reparto del botín librado del naufragio que por las cualidades del lanchón.

Pocos días llevaba éste en el mar cuando se les presentó un buque español; fueron sobre él decididamente, y cuando se hallaron á tiro de cañón recibieron del que consideraron suyo tan acertado disparo, que quitó la vida á un artillero inglés é hiriéndole tres hombres más. Con este comienzo tuvo Shelvocke por más acertado buscar otras aguas.

A la altura del puerto de la Nasca tropezó con otro barco del país, y se dirigieron á él los ingleses para apresarlo. Pocos marineros lo tripulaban, pero no se dejaron intimidar de los muchos ingleses que veían; resistiéronlos valientemente, y si La Fontaine iba en el lanchón, tuvo oportunidad de rectificar sus juicios acerca de la estimación que le mereció la gente del país que navegaba en sus buques de tráfico.

En Pisco fueron los corsarios más felices; hallaron en el puerto un navío que no pudo oponer la menor resistencia; tomáronlo, y con él se fueron á los mares del Norte, don-

de su compañero Clipperton había hecho sus correspondientes daños. Juntáronse por algunos días y luego, cada uno por su lado, regresaron á Inglaterra.

Cualquiera que fuese la capacidad del buque tomado en Pisco, una reflexión ocurre, no obstante de la burla que algunas veces hacen de las construcciones en el Pacífico en los primeros años del XVIII y últimos del XVII, ésta desde Pisco á las costas de Méjico, atravesó después toda la Oceanía, dobló el cabo de Buena Esperanza y, corriendo toda la costa occidental de África, llegó á Inglaterra.

Precio : 3 pesetas.

A. M. D. G.

OBRAS DEL MISMO AUTOR

	Ptas. Cs.
<i>La Inquisición Española</i>	3
<i>Tratado de Cosmografía</i>	5

Publicado hasta ahora de los «Estudios Críticos»

PARTE PRIMERA

I. — *Colón y los españoles : te-
ción*.....

PARTE SEGUNDA

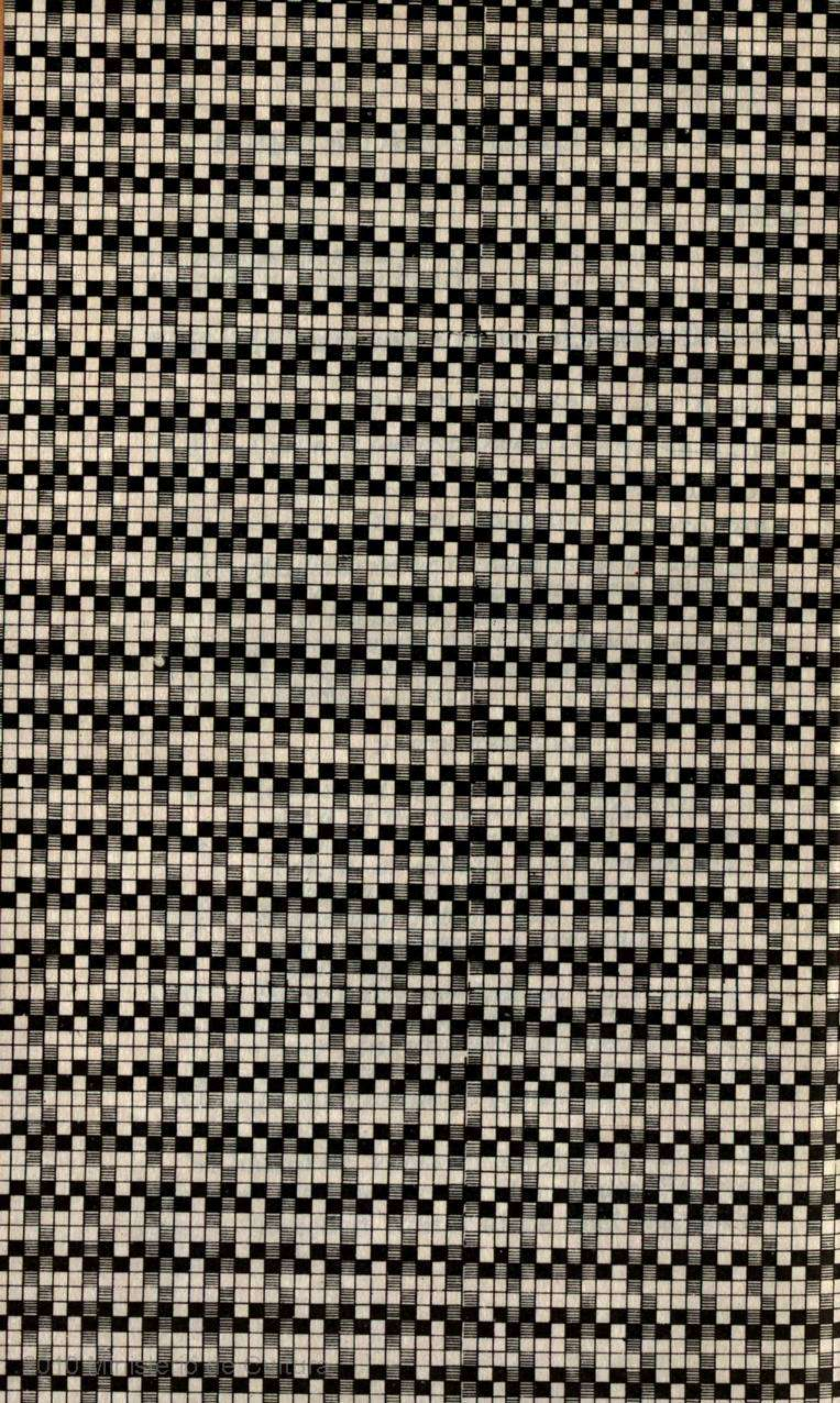
- II. — *¿Hubo derecho á conquistar la Amé-
rica? Análisis político del Impe-
rio incásico; tercera edición*..... 2 50
- III. — *La conquista de el Perú: id.*..... 3
- IV. — *Las guerras civiles y la anarquía:
idem*..... 3

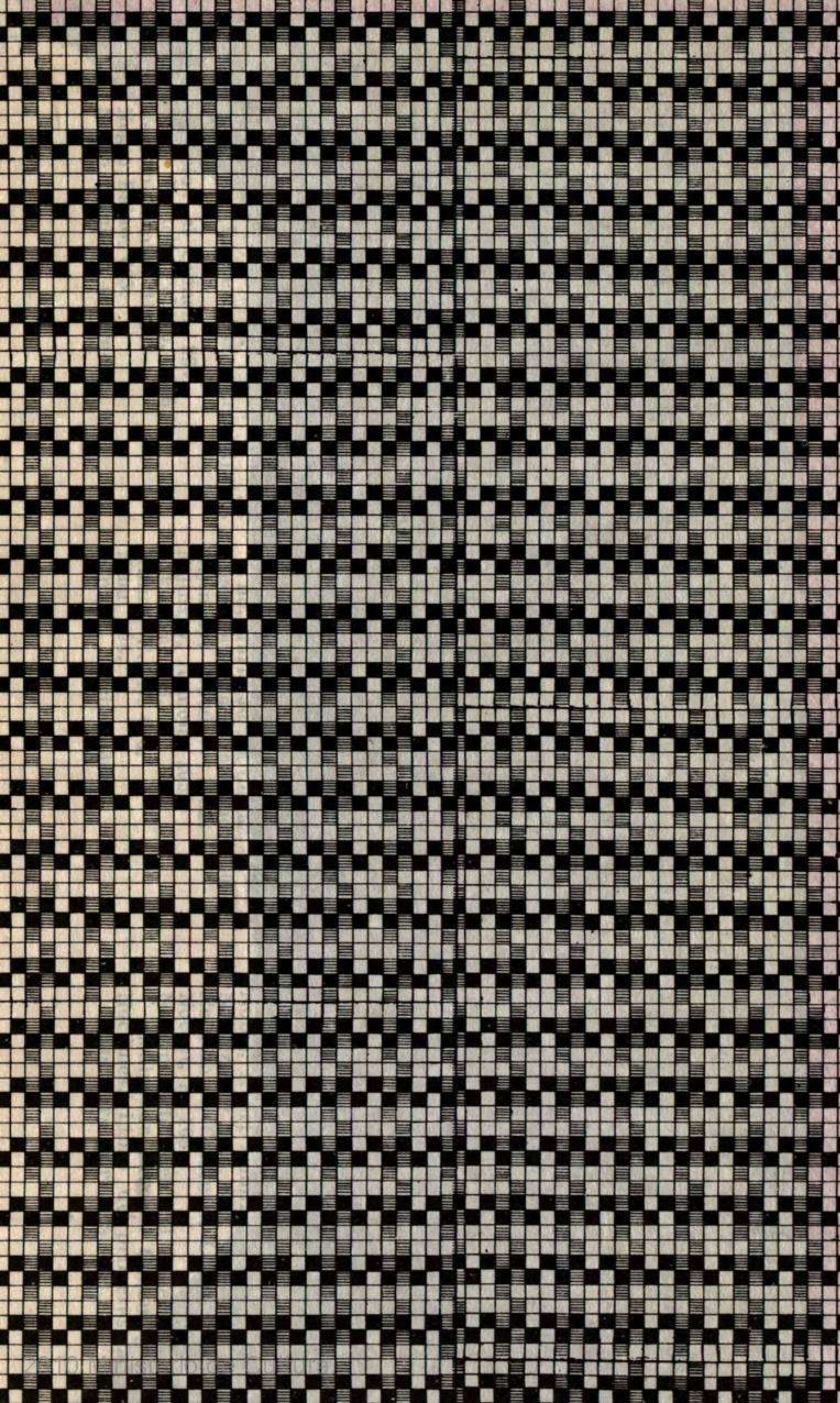
PARTE TERCERA

- V. — *Industria agrícola-pecuaria lleva-
da á América por los españoles*.. 3
- VI. — *Continúa la misma materia, y se
coteja el estado agrícola de las
colonias con el de la metró-*
- VII. — *Industria fabril que los e-
les fomentaron y arruina
América*.....
- VIII. — *Industrias mecánicas*.....
- IX. — *Continúa la materia del libro
rior (Industrias mecánicas)*..... 3
- X. — *Industria naval (continuará)*..... 3
- XI. — *Industria naval (continuará)*..... 3

Se hallan de venta en Madrid, en casa del Edi-
tor, y en las librerías de Hernández, Suárez, Ló-
pez y Sociedad Editorial de San Francisco de
Sales.









CLAYTON

ESTUDIOS
CRÍTICOS
ACERCA DE LA
DOMINACIÓN
ESPAÑOLA
EN
AMÉRICA

INDUSTRIA
NAVAL

XI

970/80
CAP

M. DE
AMÉRICA