

## XXXIII.

DON JOSÉ DE ARMENDÁRIZ, Marqués de Castel-Fuerte, comendador de Montizón y Chiclana en la orden de Santiago, teniente coronel del regimiento de Guardias Españolas de Infantería, y Teniente general de los Reales ejércitos de la Corona, obtuvo el nombramiento siendo comandante general de la provincia de Guipúzcoa, en la forma que queda expresada en el capítulo de su antecesor; y habiéndose embarcado en los Galeones del cargo del Teniente general Marqués Grillo, que salieron de Cádiz á 31 de diciembre de 1723, llegó á Cartagena por febrero del siguiente de 1724.

Halló todas las costas infestadas de contagio del comercio ilícito, con la libertad que introdujeron las Factorías del Asiento de Inglaterra, establecidas en los puertos, y poseído del celo de la providencia para el remedio de tan desordenado mal, en virtud de la omnimoda instrucción que llevaba, mandó alijar en aquel puerto la carga de mercadería que se conducía á flete en los buques de la Capitana de Galeones el *Catalán*, de la Almiranta el *Sanguineto*, y de la fragata el *Pingue Volante*, para que, al mismo tiempo de transportarle á Tierra-Firme, fuesen recorriendo la costa y castigando el orgullo y el vicio de la introducción de aquellos tratantes.

Con esta disposición, dada debajo de muy reservado secreto, salió de Bocachica con los tres navíos, y en la media distancia que corre hasta Portobelo encontraron cuatro bajeles dados fondo, como en puerto de propios dominios,

haciendo Fería como pudieran Registros españoles con licencia de S. M. Atacáronlos la Almiranta del Jefe de escuadra, D. Francisco Cornejo, y el *Pingue Volante*, del cargo del capitán D. Pedro Moyano; y entonces los tratantes, valiéndose de la ligereza de sus vasos y de la menos agua que necesitaban sus fondos para mantenerse en flote, cortaron los cables y se fueron arrimando á la costa para emprender la fuga, al abrigo de la misma tierra. La Capitana excusó empeñarse por no exponerse al peligro de varar; la Almiranta estuvo muy aventurada á este accidente por haberse empeñado más que la primera en la diligencia de apresarlos ó escarmentarlos con el castigo de su cañón, y el *Pingue Volante*, que podía introducirse más por demandar menos agua, le quebró al uno, nombrado la *Adriana Catalina*, la verga de gavia, y con el auxilio de la Almiranta logró apresarle. Los demás huyeron escarmentados del no esperado castigo.

Con este feliz principio llegó el Virrey á Tierra-Firme, y por el río de Chagre, reconociendo de paso los tránsitos y las fortificaciones de aquel Reino, llegó á Panamá cuando el AUTOR entró en el puerto de Pericó con el navío particular del Real situado, para el socorro de los presidios y guarniciones de aquel Reino, y no habiendo otro en que transportarse el Virrey al Perú, hizo el ánimo de embarcarse en él, dejando hecho el especial servicio que queda expresado y el de haber mandado quitar el intolerable exceso cometido por los factores ingleses en el tiempo de su antecesor, de la embarcación armada con artillería y con bandera inglesa en el surgidero de aquel puerto. Mandóle desarmar, dando orden al Presidente de Panamá para que nunca lo volviese á permitir en adelante; y al AUTOR le encargó que luego al instante pasase á Portobelo, se embarcase en un aviso del Consulado que estaba surto en aquel

puerto, siguiese á los Galeones y entregase al comandante de ellos un pliego de muy recomendado encargo.

Hechas estas disposiciones, se embarcó el Virrey, pasó al Perú y llegó á Lima el día 14 de mayo del mismo año de 1724, haciendo con su nombre respetables las costas de la mar del Sur; porque el comercio ilícito que se había introducido en ellas y no se había podido embarazar por sus antecesores, se acabó de extinguir en el tiempo de su gobierno, que fué de once años siete meses y veintiún días. En ellos, y en el mismo de su recibimiento, tuvo el feliz principio de que se acabase la guerra que habían declarado en el tiempo de su antecesor los indios chilenos; porque no habiendo podido atacar el fuerte de San Pedro, por haberse hallado demolido, como incapaz de otra defensa, y habiéndose retirado por el estrago que hizo en ellos en el sitio de Yumbel el tiro de cañón, que queda dicho en aquel número, contrubuyó al fin de esta guerra la militar prevención que hizo el Presidente, D. Gabriel Cano, de demoler los fuertes que estaban de la otra parte del río Biobio, que eran de dificultoso socorro en casos de invasión, construyendo otros inmediatos á las principales ciudades del Reino para su defensa y para poderles ministrar los auxilios en cualquier necesidad; despachando al Gobernador con un ejército de tres mil hombres, con bastante provisión y fuerza de artillería, caballos, armas y municiones para atacar al enemigo (1). Viendo éste la ventajosa posición de las tropas y la imposibilidad de sus ataques, por estar demolidos los fuertes antiguos y embarazados los vados del río para

(1) D. Gabriel Cano de Aponte, Mariscal de campo de los Reales ejércitos, siendo Gobernador de Chile obligó á renovar la paz á los indios araucanos que habían vuelto á renovar la guerra. Murió Cano en 1728. (V. DICCIONARIO GEOGRÁFICO citado.)

el paso y las retiradas con los nuevos construídos de la otra banda, pidió la paz con instancia por medio de embajadores, y se le concedió por el mismo Gobernador con asistencia del Obispo de la Concepción D. Francisco Antonio Escandón, del mestre de campo D. Manuel de Salamanca y del padre Manuel Sancho Granados, visitador de la Compañía de Jesús de aquella provincia, con las condiciones de dejarles libre para su beneficio el terreno de la otra parte del río, y prohibir los *Capitanes de Amigos*, de donde había provenido el origen de esta última guerra, y que se les enviasen religiosos misioneros de la Compañía.

Á este tiempo recibió el Virrey con un Aviso, el año de 1724, la noticia de la más heroica resolución de S. M., y acción que sólo tuvo de ejemplo haber sido la hazaña más gloriosa del Sr. Emperador Carlos V, con la renuncia de la corona en el Sr. Luis I; sucediéndose al siguiente de 1725 el Aviso de que apenas había sido planeta dominante de este feliz hemisferio, se había trasladado á ser astro del Empíreo, y causando tan universal dolor, que sólo de acordarle se aflige la memoria, desmaya el pulso, se quiere caer la pluma, y para reprimir la renovación del sentimiento y que no se imposibilite el papel con lo que le quiere humedecer el llanto, es menester volver apriesa el discurso al consuelo, de que en tan grande falta fué único remedio volver la conducta de los Reinos á la regia y soberana mano de su augusto padre.

Con esta confianza continuó la del Virrey, y éste las disposiciones para el despacho de la Armada del Sur, á fin de habilitar la Feria de los Galeones del cargo del General Marqués Grillo, que habia dejado en Portobelo para volver á Cartagena á continuar la protección y tutela de los marchantes y de sus Registros; en cuyo tránsito falleció aquel General y quedaron los Galeones á la dirección de su Al-

mirante D. Francisco Cornejo, sin la necesidad de que repitiesen el curso, que determinaba el Virrey en el pliego que llevó y en aquel puerto entregó el AUTOR. Siguiendo inmediatamente su viaje á estos Reinos con el mismo Aviso, perseguido de los piratas ingleses y de los furiosos temporales de aquel año, en que perecieron los navíos de azogues la *Guadalupe* y la *Tolosa*, con su comandante el Teniente general D. Baltasar de Guevara, el AUTOR llegó al puesto de Campeche, donde cogió un Registro de 32 piezas de cañón, y con él y escala en los puertos de la Habana y Tenerife, llegó á Cádiz el año de 1725; á tiempo que con el informe de lo que queda referido, y el que antecedentemente había hecho el Teniente general D. Baltasar de Guevara, se había acordado la disposición de enviar Guarda-costas.

Aprestáronse los primeros el mismo año de 1725 á cargo del Conde Clavijo, cuyas operaciones dieron á conocer la utilidad de esta providencia y la necesidad de continuarla sin intermisión en los tiempos y sin suplemento de lo más leve de la elección de oficiales de igual fervor, celo y espíritu. Mediante sus progresos y el concurso del comercio de Lima, se habilitó la Feria de Portobelo el año de 1726, concurriendo oportunamente el Navío ingles de Permiso, que fué el mismo *Real Forge* y con las mismas 974 toneladas y  $\frac{2}{3}$  que la vez primera, debajo de la aparente justificación de que no llevaba más que las 650 concedidas en el Real Tratado; porque habiéndose arqueado su bodega, se había reconocido que no contenía más extensión el buque, persuadiendo que con esto quedaban todos satisfechos y engañados todos los comprendidos en el gravísimo perjuicio de su exceso. Mas no sucedió así; porque dado el caso de que en la mensura de la bodega no hubiese fraude, por el respeto de las personas que intervinieron en aquel acto, es in-

negable, que sin embargo de las 650 toneladas del arqueo, llevó las 974 y  $\frac{2}{3}$  de mercadería en esta y en las demás ocasiones que fué; porque dando de barato y por cierto que no tuviese el buque más capacidad, saben muy bien los inteligentes y prácticos en las reglas de la construcción que el alojamiento (que vulgarmente se llama la entrepunte) es una tercia parte de la bodega, y la cámara principal otra sexta parte, y que cargadas todas tres igualmente en un navío de 650 toneladas, hacen las 974 y  $\frac{2}{3}$ , en cuya forma fué siempre aquel navío, y lo reconocieron así los comandantes de las escuadras de Galeones, y el mismo comercio de Andalucía, testigo principalmente perjudicado en aquel exceso. Con el reconocimiento de navegar calada la cinta debajo del agua, con corta tripulación para la maniobra de los Cabos de labor y manejo de las velas, y componerse la carga de la bodega de fardería, la del alojamiento de cajonería, y la de la cámara de cajas, haciendo suponer que ésta y la antecedente eran de muebles para el menaje y servicio de las factorías, de géneros para vestuarios de los factores y sus sirvientes, y de medicina y botica para sus accidentes y curaciones, vióse ser todo mercadería de empleo; como lo manifestó después el beneficio y la venta de todo, con preferencia y ventaja inexplicable á los mercaderes de Galeones, por la ventaja y posibilidad de poder dar los géneros 30 por 100 menos que los galeonistas, como queda dicho en el capítulo precedente, y por la libertad lícita y natural que tiene el comprador de elegir al mercader que le vende más barato; en cuya conformidad se desgració aquella segunda Feria, como la primera, con gravísimo detrimento y quebranto de los interesados y mercaderes de Galeones.

Al tiempo de celebrarse aquélla, el año de 1726, por las diferencias que entonces se ofrecieron entre esta corte y la

de Londres, se apareció delante de Portobelo la escuadra inglesa, de 10 navíos, al cargo del Almirante Hosier, para hacer tres hostilidades en una invasión. La primera, impedir el curso de la Feria y bloquear los Galeones; la segunda, pedir el Navío de Permiso y prevenir á los factores que estaban en Portobelo, que persuadiesen á los negociantes españoles, que todos los que tuviesen caudales que remitir á Europa los podían embarcar en aquel bajel, debajo de la confianza y buena fe de una muy segura correspondencia; y la tercera y última, tener embarazado el curso de los Guarda-costas del Conde Clavijo, haciendo sombra á una deshecha inundación de tratantes por toda la costa, que no había tenido ejemplo de tanto número en ningún tiempo. En tan implicado concurso de dificultades, fué un maravilloso milagro de la conducta, celo y actividad del Almirante y jefe de escuadra D. Francisco Cornejo, la guarda de los Galeones de su cargo, la conservación del tesoro de S. M. y de los particulares, y el abrigo y resguardo de los mismos puertos hasta el año de 1728, que, habiéndose concertado las diferencias entre ambas cortes, se dió orden por la Inglaterra para que se retirase aquella escuadra, después que ya había consumado todos los daños que quedan referidos, y que para este efecto, de que se acabasen, se despachó de Cádiz á los principios de mayo el navío de guerra nombrado *El Incendio*, á cargo del capitán Conde de Bene. Pero en la incertidumbre de la confianza y de la buena fe de la promesa y de la seguridad, tuvo Su Majestad por conveniente despachar para el convoy de aquellos Galeones cuatro navíos de guerra, *San Luis*, *San Fernando*, *La Paloma* y *San José*, al cargo del jefe de escuadra D. Manuel López Pintado, en los cuales pasó el AUTOR provisto en la Presidencia de la Real Audiencia de Quito y en el Gobierno y Capitanía general de las provin-

cias de aquel distrito. Al mismo tiempo se dió por S. M. otra reservada orden para que después se agregasen otros tres, *San Antonio*, *San Carlos* y *El Infante*, del cargo del capitán D. Domingo Justiniano; con cuyo refuerzo volvieron á España á fin del mismo año de 1728, y tuvo la gloria aquel comandante de que se autorizase su entrada en el puerto de Cádiz con la Real presencia de S. M. y el séquito de su Corte.

El mismo año de 1728 se fundó un expediente en la *Compañía de Guipuzcoa* para la provincia de Caracas, que parecía lenitivo de medicina discurrida para el achaque envejecido de una jurisdicción que tenían postrada los males de la introducción, y los efectos han dado á conocer que fué providencia inspirada para el reparo de su total convalecencia, y fuera remedio eficaz para la salud de todo el Reino, que en todos los puertos de Tierra-Firme pudiese haber para cada uno otra Compañía Guipuzcoana (1).

Sin embargo de la firmeza con que mantuvo el respeto y entereza del Virrey la libertad de la mar del Sur, porque no le faltase cuidado de la misma clase en la ambición de los extranjeros, mientras sucedían en Tierra-Firme por la mar del Norte los hechos que quedan referidos, se aprestó en Amsterdam el año de 1726 una escuadra de cuatro navíos tratantes holandeses, con el designio de pasar á introducir su negociación en los puertos del Perú; los cuales emprendieron su viaje, y al montar el cabo de Horn se perdió el uno, y los otros tres que quedaron cogieron descanso en

(1) Véase el libro en 4.º de 183 páginas, incluso el preliminar y los índices, titulado *COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS: noticias históricas prácticas de los sucesos y adelantamientos de esta Compañía, desde su fundación en 1728 hasta el de 1764, por todos los ramos que comprende su negociación.*—Año de 1765.

las islas de Juan Fernandez, para recobrase del trabajo de aquella penosa y dilatada navegación, en que el mejor reparo y la más segura convalecencia es la tierra para la curación de los muchos que enferman del achaque de *escorbuto* y *loanda* y otros semejantes. Después que se repararon, pasaron á dejarse ver en las costas de Chile y del Perú con el propósito de facilitar su negociación. Desde allí se le dió aviso al Virrey, quien inmediatamente despachó por todas partes fuertes y eficaces prohibiciones para que no fuesen admitidos en ningún puerto; que fueron las primeras que, en toda la duración de tan continuado daño y de tantas providencias como se dieron en el tiempo de sus antecesores, tuvieron la circunstancia de ser obedecidas y observadas. Hallándose, empero, sin fuerza marítima que poder despachar en su opósito, habilitó un navío marchante, aprestado á expensas de diferentes particulares del comercio, en que hicieron cabeza D. Angel Calderón y D. José de Tagle Bracho, al cargo de D. Santiago de Salabarría, el cual encontró al uno, nombrado *San Luis*, en el puerto de Coquimbo, donde lo apresó y condujo al puerto del Callao; el otro, nombrado el *Flesingés*, corrió toda la costa pidiendo socorro de víveres por los puertos, y no encontrando en ellos más abrigo que una poderosa oposición, mediante las conminaciones del Virrey, desesperado de humano remedio se entregó en el puerto de la *Nasca* al corregidor de aquel partido D. Manuel Negrón, que inmediatamente lo remitió al Callao; y el cuarto y último, que era el mayor, nombrado *San Francisco*, salió de la mar del Sur, antes que le apurase la necesidad de las provisiones, y dando la vuelta se reforzó de víveres en Curazao, y pasó á Tierra-Firme á buscar el expendio, beneficio é introducción de su carga; donde se encontró con el Conde Clavijo, que lo atacó y mantuvo un rudo combate hasta que quedó prisionero, dejando al Guar-

da-costa la vanidad de haber sido ésta una de las operaciones más gloriosas de su corso: sin que ninguno de los cuatro hubiese logrado la intención de su armamento y entrada en la mar del Sur.

Otro navío que con el mismo fin se aprestó en el puerto de Amsterdam, nombrado *Santo Domingo*, al cargo del capitán Cornelio Andrés, entró por el año de 1735 y se dejó ver en las costas de Chile, donde prontamente despachó el Virrey un navío de guerra en su busca. Huyendo la ocasión de ser encontrado, pasó á recorrer los puertos de Guayaquil, Tumaco y Palma-Real, de la jurisdicción de la Audiencia de Quito, donde el AUTOR dió orden general por toda la costa para retirar los víveres y los ganados, y por si quisiese llegar á Guayaquil, para que se le hiciese oposición, remitió á aquel puerto dos mil libras de pólvora á su corregidor, porque se hallaba exhausto de esta munición. No hallando recurso en ninguna parte, pasó á la costa de Panamá y Nicaragua, donde logró el beneficio de algunas ventas, y desengañado de adelantar mejor suerte, hizo derrota á las islas Molucas. Logróse en este tiempo la mejor utilidad del Reino y la más segura ganancia de los comerciantes en la repulsa de estos introductores, conseguida con mejor logro que en Tierra-Firme, que (como queda notado) corrieron con más libertad que nunca á la sombra de la escuadra del Almirante Hosier, sin embargo del progreso que hicieron antecedentemente los Guarda-costas del Conde Clavijo. Para poderle continuar con el mismo aprovechamiento del Reino y del comercio, el jefe de escuadra D. Manuel López Pintado hizo volver desde la Habana el navío la *Paloma Indiana*, y otra fragata al cargo del capitán de navío D. Gabriel de Mendinueta; y luego que los Galeones entraron en Cádiz, se aprestaron y remitieron, por el año de 1729, el navío *El Fuerte* y la fragata *San Francisco Ja-*