

dieron ser menores y con menos libertad las entradas; pero no para extinguirse del todo mientras no se quitaba la ocasión de poder entrar en los puertos, porque á la sombra de lo dispensado y permitido para las factorías de los negros y para la conveniencia de los factores y sirvientes, se introducía todo lo que podían encubrir el artificio y la industria, y con imponderable exceso en las especies que se llaman empleos de faltriquera, como enjorados y otros semejantes. Verificóse esto con varios ejemplares, y particularmente con uno en que estaba el AUTOR presente. Por el mes de marzo del año pasado de 1739, pidieron licencia para poder desembarcar una memoria de varios muebles y cosas de abasto para el gasto de la factoría, y entre ellas unas sillas poltronas, y habiéndose concedido por el Gobernador, como cosa necesaria y permitida, al tiempo de su desembarco descubrió el oficial que estaba de guardia, D. Alejo Doubolay, que los colchados del asiento y del espaldar, en lugar de lana ó paja eran de hilados de oro y plata, género precioso en aquella ocasión que no se hallaba en Cartagena y valía á cuatro y á cinco pesos la onza; dándolo todo por perdido de buena gana con el empeño de que la materia no se procesase ni se participase á esta corte y á la suya. La misma embarcación en que sucedió esto, llevó entre el lastre una crecida porción de planchas de estaño y plomo, género de mucho consumo en aquella ciudad para la manufactura de los tejares y fábrica de la losa vidriada, de que se abastecen los pueblos inmediatos é islas de Barlovento, y de que había una gran falta y tenía muy apreciable estimación. No pudiéndolo introducir con el disimulo que lo demás, por el voluminoso y pesado bulto de la especie, hicieron los factores extraordinarias diligencias con los vecinos, dueños de los tejares, para que facilitasen con el comandante de los Guarda-

costas la licencia de su desembarco, y á ninguno se la quiso conceder por no hacer cómplice la dispensación en el contrabando ni aleve la justicia con el comiso; volviendo á salir la embarcación con el mismo empleo que llevaba, por lastre. De esto se infieren las otras entradas hechas con semejantes disimulaciones, particularmente en diamantes, de que han abastecido con tanta abundancia á todo el Reino, y los han puesto en tanta baratura, que sin ponderación se pueden traer ahora por empleo á Europa.

Para lo segundo, ó sea para limpiar la costa, dispuso y armó dos balandras, *San Pedro* y *Santa Rosa*, como buques más proporcionados para registrar los surgideros, caletas y bocas de ríos del ordinario tráfico de los introductores; porque desde que en España se discurrió la providencia de los navíos gruesos para guardar las costas, establecieron los contrarios la introducción en las embarcaciones menores, que se esconden al abrigo de la tierra y libran su principal defensa en la velocidad y prontitudes de la fuga. Luego que con esta disposición tuvieron el peligro de ser atacadas por las corsarias de su mismo porte, llevaron prontamente, con la facilidad que les ofrece la cercanía de las colonias, navíos y fragatas que defendiesen á las del tráfico; como se experimentó el mes de noviembre del año de 1738, cuando despachado por cuarta vez el mencionado comandante de los Guarda-costas, Teniente general D. Blas de Lezo, al paquebot de S. M. nombrado *El Triunfo*, y á las dos balandras *San Pedro* y *Santa Rosa* al cargo del capitán de fragata D. Juan Ignacio de Salabarría. Salieron entonces de las islas de San Bernardo de Barú una fragata armada en guerra y otras balandras de la misma forma con bandera holandesa, que trabaron un reñido combate con las tres; y sin embargo de tan superior ventaja, se mantuvo aquel cabo con eficaz tesón y fervoroso esfuerzo

por espacio de tres horas para abordarla, á pesar del imponderable fuego que hacía la nave enemiga y hallarse gravemente herido en la pierna derecha del golpe de una bala de fusil, y sin desviarse del empeño de la primera intención, hasta que le obligó á desistir de ella el no haber tenido oportuno socorro de las demás embarcaciones compañeras y haber logrado la contraria el movimiento y evolución de desatracarse. Durante esto, una de las balandras auxiliares del enemigo hizo prisionera á otra pequeña y desarmada de los españoles, en que iba el alférez de fragata D. Francisco de Loyzaga, á quien dieron ignominioso trato, correspondiente sólo á otros de la misma esfera de los que le aprisionaron; haciendo la determinación de llevarle á una de sus colonias, de que después se arrepintieron y le echaron en el sitio de Sabanillas, de donde con mucho trabajo llegó á Cartagena á dar cuenta á su comandante de lo que habían ejecutado con él. Había precedido antes otro igual suceso con un corso que el Gobernador de la plaza de Cartagena D. Pedro Fidalgo armó entre los particulares, comerciantes y vecinos de aquella plaza, con el deseo de limpiar la costa del nocivo tráfico de las introducciones, y suplir la falta que hacían los Guarda-costas de España, por estar el uno, nombrado *El Conquistador*, embarazado en el económico gobierno del registro de los marchantes, y haber vuelto á España el nombrado *El Fuerte*, de D. Francisco de Oquendo, con el resíduo rezagado de los Galeones del año de 1731.

Luego que los traficantes reconocieron esta providencia, armaron en guerra otras cuatro balandras para oponerse al corso y desbaratarle, como lo intentaron en otro combate de tres horas, en que pereció mucha gente; habiendo desempeñado su obligación los cabos de las corsarias don Francisco Peredo y D. José Pestaña. Viéronse en todos es-

tos acontecimientos los crueles efectos de la oposición y de la guerra debajo de las seguridades y tratados de la paz, como si fuese entre potencias enemigas; prevaleciendo la ambición del fraude y de la introducción á la legalidad y observancia de la buena fe de los contratos, que es el objeto que tienen todos estos hechos, y la intención de la pretendida libertad de navegaciones, la cual se propone con equívoco sentido, para confundir la inteligencia de la proposición, y no se puede oír en esta forma sin escándalo de los oídos y ofensa de la razón. Porque esto se debe entender en los golfos y en las derrotas, que conducen por conocidos y determinados rumbos desde sus colonias á sus Reinos, en la forma que lo practicaban en los siglos pasados, antes de la estipulación del Asiento, sin que se ofreciese tropiezo ni dificultad, siendo comunes los pasos según la constitución de los tiempos; como en los de Vendabal por entre Caycos y Mariguana, y en los del Norte, Nordeste y Leste (que vulgarmente llaman brisas) por el cabo de San Antonio de la isla de Cuba que demora en 22 grados, para salir del golfo por el canal de Bahama, sin que nunca ocurriese embarazo, sino en tiempo de guerra, en que, como queda dicho y fundado en principios comunes, se hace lícito mucho de lo que no lo es en el de la paz.

A lo más que se extiende la casualidad de encontrarse, en la política naval, practicada entre todas las naciones del mundo, es á llamar á la voz, el de mayor fuerza al que no la tiene, y preguntarle de dónde es y á dónde va; sin que esto, en tan inmemorial costumbre, se haya hecho sentimiento de Soberanos ni queja de Naciones: pero no se puede componer esta práctica con la inmediación sobre las mismas costas y en los mismos puertos de ellas, porque se opone *ex diámetro* á la propiedad y derecho del dominio directo, que compete á la potestad de los Prínci-

pes, que como á dueños les pertenece la guarda, conservación y seguridad de sus Reinos. Si no es contra esto, no se puede proponer la que se llama libertad de las navegaciones; de que es buen documento el modo que observa la misma Inglaterra en sus dominios y colonias, y señaladamente en la de Jamaica, donde indefectiblemente se mantienen siempre sus Guarda-costas, que no permiten á ninguno llegar á Puerto Real ni á los otros dos puertos menores que tiene la isla á Barlovento y á Sotavento por la banda del Sur. Si algún buque español llega por accidente á aquella isla desarbolado, haciendo agua ó necesitado de víveres, inmediatamente le pone una guardia la Maestranza del puerto y se informa el cabo de la necesidad con que arriba; y luego que da cuenta, se envía un oficial á bordo con carpinteros de ribera y calafates que tasan la obra que necesita por su justo precio. Si el dueño ó capitán no tiene dinero efectivo con que pagarla, se le recibe el equivalente en los frutos de la carga; ésta se desembarca, y con legal cuenta y razón se deposita en almacenes de la misma Maestranza; y de aquella gruesa se saca lo equivalente al valor de lo que importa la obra, y se vende en almoneda pública al precio de la común estimación hasta el contingente del reparo causado. Luego que éste se acaba, le vuelven la carga, y con la misma guardia que se le puso á la entrada le despachan á la salida, hasta dejar la embarcación fuera del puerto; sin que le quede el menor arbitrio al dueño para vender una arroba de azúcar, un manojo de tabaco, ni un cajoncillo de conserva ó de velas de sebo, que son los más comunes frutos que se trafican de las islas de Barlovento á los puertos de Tierra-Firme.

Con esta experiencia, disuena muchísimo el sonido de la pretendida libertad de la navegación, y se reconoce que no es en término ni con fin lícito, honesto y razonable, sino

con el fin de sacar algún partido que pueda mantener la ocasión de las introducciones; evidenciándolo la diligencia de buscar motivos para turbar la Europa con el rompimiento, por ser en tiempo que está para acabarse aquel Tratado del año de 1714 en que S. M. se sirvió conceder el Asiento de Negros y la dispensación del Navío de Permiso, que ha sido el medio para introducirlas y matenerlas. Porque la historia de las libras esterlinas saben todos muy bien, que es un concierto de cuenta particular en que S. M., defiriendo al concepto de su propia justicia, le pareció justo volver el valor de aquellas presas que hicieron los Guarda-costas de su bandera, por juzgar que no tenían todo el requisito de legitimidad para retenerlas, como lo hizo con la Nación francesa y queda notado en el gobierno del Virrey D. Diego Ladrón de Guevara; y que la acción de las sesenta y ocho mil que debe haber por el interés de la cuarta parte de la negociación del Navío de Permiso y 5 por 100 del valor del retorno, las dejó en cuenta de otro particular negocio de la misma especie: cuyo asunto ni en la calidad, ni en la cantidad no es suficiente para la publicación de Represalias y para la declaración de guerras.

Así sale la indubitable consecuencia, de que aquel objeto es el fin principal y la causa ó motivo de tan extraño movimiento, y que sólo por eso se mantuvo armada, después de la Convención del Pardo, la escuadra del Almirante Haddock con la descubierta intención de invadir con aquel leve pretexto los Azogues; como se ha visto en el innegable y forzoso dilema, de que invadiéndolos se provocaba necesariamente á la declaración de la guerra, porque ya era manifiesta la hostilidad de potencia enemiga, y no logrando invadirlos, resultaba la intención de lo que se ha visto; siendo lo primero lo más cierto, según los medios que se interpusieron para obtenerlo en los aspectos de una pro-

bable confianza, y lograr el designio en el descuido. Compruébase esto, en que después de esa aparente seguridad, se esperaban con ventajosa y costosa fuerza sobre la conocida valisa, que precisamente habían de venir á buscar en la derrota de Cádiz el Cabo de San Vicente, sin esperarlos en otra parte, en la satisfacción del engaño practicado; y en que es muy verosímil que tuviesen muy oportunos avisos, de la confianza con que salieron del puerto de la Habana el día 22 de junio, mayormente con la circunstancia de haber salido cinco días antes del mismo puerto un paquebot de los del Asiento, y quedado otro para hacerse á la vela dentro de breves días. Así resulta la consecuencia, de que la confianza del mismo engaño contribuyó también á la seguridad, y principalmente la perspicaz y advertida prevención de quien puso el aviso del recelo, y el orden de mudar la derrota en los 40 grados, sobre las Islas de los Azores, trayéndolos seguros sobre el mismo peligro de la asechanceza.

El AUTOR, en esa afortunada ocasión dispuso el viaje, en la misma Capitana la *Guipúzcoa*, con su familia de mujer y cuatro hijos; haciendo un paralelo igual de contingencia con el Marqués de Baydes, Presidente de Chile, que con el mismo número de familia tuvo el año de 1656 el infeliz suceso que queda notado en el gobierno del Virrey Conde de Alba de Liste, aunque tan diverso del venturoso que tuvieron estos Azogues: logró por este accidente que, continuándose la demora de los Guarda-costas en Cartagena con los motivos que quedan referidos, luego que el día 8 de mayo llegó el Aviso con la orden de que si estaban habilitados hiciesen su regreso á España, el Teniente general D. Blas de Lezo, á precaución de cualquier accidente que le hubiese sobrevenido ó pudiese sobrevenir al Aviso de Nueva España, despachó á la Habana el paquebot *El*

*Triunfo* al jefe de escuadra D. José Pizarro, comandante de los Azogues, participándole las órdenes de S. M., y embarcóse el AUTOR en él; logrando su alcance en aquel puerto, y la anticipación de las órdenes de su vuelta, diez días antes que el Aviso, que salió de Cádiz con el de Tierra-Firme por el mes de marzo del mismo año de 1739. Entró en el puerto de la Habana á 30 de mayo, día en que se solemnizaban los del serenísimo señor Príncipe de Asturias, y tenía el júbilo colocada la imagen de su Alteza en el altar de la memoria, y estaban dando un culto de alegría el respeto y el amor en la ostentosa demostración y pompa militar del puerto y de las naves de las dos escuadras de Guerra y Azogues.

Era esto al tiempo mismo que, por el año de 1739, se volvió á determinar el restablecimiento del virreinato de Santa Fe en el Nuevo Reino de Granada, que se fundó el de 1718 en el gobierno del Virrey Príncipe de Santo Bono, y se extinguió el de 1721 en el del Arzobispo-Virrey don Fray Diego Morcillo; dejando continuadas las dos Audiencias de Panamá y Quito, que se extinguieron en la primera fundación antecedente, y sólo con la diferencia de agregar ahora el Reino de Tierra-Firme á la jurisdicción del nuevo virreinato. Nombróse por primer Virrey para esta segunda erección al Teniente general D. Sebastián de Eslava, que á fin de pasar á ejecutarlo se embarcó por el puerto del Ferrol en dos navíos fuertes de guerra, la *Galicia* y *San Carlos*, que salieron de aquel puerto el día 16 de octubre del mismo año, después que los Azogues habían entrado en Santander el día 13 de agosto. Todos los acaecimientos que quedan expresados concurrieron uniforme y sucesivamente para salvar á éstos de la intención de los enemigos, trazada sobre los antiguos principios que se reconocen en la serie de los sucesos de este AVISO; que descubren y clara-

mente confirman los hechos, la mala fe y los fraudes practicados en el uso del Asiento, en la negociación del Permiso, y en las novedades del rompimiento, que descubren manifiestamente el empeño y deseo de continuarlos. Los procedimientos de Inglaterra en todos los años del presente siglo dan bien á conocer, que los practicados debajo de las seguridades de la correspondencia y de la paz, han sido más crueles y más sensibles para España que los de la guerra.

Y esto es indudable. Durante la primera del año de 1702 derrotaron una Armada de Galeones, que fué la del Conde de Casa-Alegre, el año de 1708, y debajo de los conciertos de la paz y tratados del Asiento y de la Permisión han desbaratado y destruído cuatro. Pruébese esto con la siguiente innegable demostración. Desde el año de 1574 se despacharon cuarenta y cinco Armadas de Galeones, de las cuales, cuarenta y dos, ninguna en el orden que quedan citadas bajó de 30 millones, como se reconoce de todas las memorias y relaciones antiguas; y aun muchas de ellas excedieron de esta suma, como las de los años de 1645, 1659 y 1691, y la del año de 1705 que, sin embargo de estar introducido el comercio de los navíos de Francia en los puertos de la mar del Sur, llegó á cerca de cuarenta. En las tres, y los registros de los Guarda-costas que se han despachado después de los tratados del año de 1714 por espacio de veintiseis años, sin embargo de ser el producto de aquellos Reinos de 11 millones en cada uno, que se componen de los seis que fructifica el Perú, cuatro el Nuevo Reino y uno los frutos de cacao de Guayaquil, cascarilla de Loja, lana de vicuña, tinta añil, palo brasilete y otros, que de dos en dos años, como fueron los Galeones en su más detenido despacho, hacen 22 millones de tesoro para levantar la gruesa de un registro equivalente de géneros y mercade-

rías, se experimentó esta funesta y fatal diferencia: que la primera expedición, que fué á los trece años, después de la última de 1708, el de 1721, al cargo del Teniente general D. Baltasar de Guevara, volvió el de 1722 con 13 millones: la segunda, que se despachó el año siguiente de 1723, al cargo del Teniente general Marqués Grillo, que corrió afortunadamente por la conducta del jefe de escuadra don Francisco Cornejo y volvió al comando del Jefe de escuadra D. Manuel López Pintado el año de 1728, trajo 12 millones: la tercera, que fué el año de 1730, al cargo del mismo Jefe de escuadra D. Manuel López Pintado, y volvió al siguiente de 1731, se dejó al comercio con su carga en los puertos de Tierra-Firme y condujo del caudal que halló existente, y de lo poco que pudo agregar el beneficio de su Registro 9 millones: la cuarta y última de los Guarda-costas, que fueron á los seis años, en el de 1737, al cargo del Teniente general D. Blas de Lezo, sin embargo de no ser formales Galeones, sino un extraordinario Registro reducido á una carga de 2.000 toneladas, no ha podido facilitar su venta, beneficio y retorno por espacio de tres años; quedando perdidos y sacrificados todos los interesados comprendidos en su demora y en los gastos de ella: pues S. M., que es el principal, ha tenido la imponderable impensa de la manutención de los navíos de guerra *El Conquistador* y *El Dragón* (que se subrogó por Almiranta en lugar de *El Fuerte* cuando éste volvió á España, por el mes de octubre del año de 1737); los particulares, dueños de navíos marchantes, se han acabado y consumido, no sólo en el aprovechamiento que debían sacar de sus fletes, sino en los empeños causados en la detención de tan larga demora; y el resto de los demás comerciantes, destruídos y aniquilados también, no sólo en las ganancias que podían esperar en el pronto beneficio de la venta,

sino en el consumo de los principales caudales de sus empleos.

El fundamento y primordial origen de tan generales ruinas y estragos se debió á los abusos de los ingleses en la práctica de los Tratados del Asiento y en la dispensación de su Permiso, con las inacabables introducciones del tráfico de la costa, facilitado con mayor desorden á la sombra de aquella negociación. Dióse esto bien á conocer en que antes, siempre que llegaban Galeones á Cádiz se poblaba la bahía de embarcaciones extranjeras al beneficio de los frutos y comunicación de los caudales, debajo de las secretas confianzas de la fe pública de los comercios; y desde que se entablaron los desórdenes que van expresados, ha faltado enteramente esta negociación, y correlativamente el reparo, que naturalmente se ofrece á la vista, de que desde el año de 1567, que se introdujo en las costas del mar Pacífico, en el tiempo del Virrey D. Francisco de Toledo el primer pirata inglés Francisco Drak, en muy pocos y señalados gobiernos de sus sucesores se han visto exentos aquellos Reinos de las invasiones y hostilidades de aquella Nación, sin diferencia entre los tiempos de la paz y de la guerra. Sólo mientras ha tenido Inglaterra el privilegio del Asiento y de la Permisión, para devastar las provincias por los puertos con los abusos de las factorías, y con la mala fe de las observancias de los Tratados debajo de las seguridades y conciertos de la paz, no se han introducido otros piratas en aquel mar desde el año de 1720; siguiéndose de todos estos evidentes é innegables principios, la funesta y lamentable diferencia, que queda explicada, de las Armadas de Galeones, la desigualdad de los tiempos, la disminución de los caudales, el descaecimiento de entradas en las aduanas de España y la general falta de moneda. Por esto, sólo el Reino de Sevilla, que ha sido el más comprendido en la

infelicidad de los daños, y uno de los más opulentos y recomendable entre los demás de la Monarquía, por la benignidad de su cielo, por la fecundidad de sus tierras, por la nobleza y genios de sus naturales, por la utilidad de sus comercios, y por los efectos de su amor y fidelidad para socorrer á la Corona en todas las ocasiones de la calamidad y de la guerra, ha venido á tanto descaecimiento, que de 12 millones que le entraban todos los años con la negociación de su comercio en el sucesivo curso de las Armadas, no le han correspondido en el tiempo de las tres, que quedan referidas, á cien mil pesos, y tendrá mucho que lastar en los Guarda-costas que están por venir.

Con esta cabal inteligencia y noticia, D. José Patiño, aquel Ministro que oscureció la sombra del polvo el año de 1736, que se hallaba la felicidad de los pensamientos sin el afán de discurrirlos, y encontraba la fortuna de los aciertos sin la fatiga de buscarlos, ordenó al AUTOR que le informase de las materias de este asunto con toda individualidad y claridad (1). Por esta orden, escribió el año de 1727 el tratado de una gran parte de lo que va aquí

(1) D. José Patiño, hijo de un Veedor ó Intendente del ejército de Italia oriundo de Galicia, nació en Milán el 11 de abril de 1666, se educó brillantemente, ingresó en la compañía de Jesús, y no adaptándose su carácter á las prácticas jesuíticas, las abandonó después de once años, en que pudo muy bien conocerlas, y para tranquilizar á su segundo hermano el Marqués de Castelar, se comprometió á dejar á sus hijos los bienes de fortuna que poseía y en su vida pudiera adquirir. Era muy amigo del Marqués de Leganés, jefe del ejército de Lombardía, quien le comisionó para pasar á Madrid al ocurrir la muerte de Carlos II; y tan á su satisfacción desempeñó el encargo, que al regresar á Italia le confirió el empleo de Justicia del Final.—Cuando D. Felipe V pasó á Italia conoció á los hermanos Patiño, los que le siguieron á Madrid, en donde el D. José, al organizarse la administración, obtuvo el cargo de Intendente de Extremadura y luego de

expresado, con el nombre de *Extracto legal y político de los abusos con que se manejan en los puertos de Indias las factorías del Asiento establecido con la Corona de la Gran Bretaña*. En su vista le aseguró al AUTOR, que S. M. se hallaba en la inteligencia de todo, y en el ánimo de que en nada se les faltase á los ingleses á lo estipulado en los

Cataluña, en cuyos puntos se dedicó á plantear la contribución llamada *Catastro* con que aseguró las rentas del Tesoro.

Afirmado en el trono D. Felipe V y al tratar de organizar la Armada que reconquistó á Mallorca en 1715 y pasó en 1716 á expulsar de la mar del Sur á los navíos extranjeros, contó con los medios que Patiño proporcionaba, y para dar á la marina todo el desarrollo que exigía la conservación de nuestros grandes intereses ultramarinos, creó un Ministro que con el carácter de Intendente general atendiese á los gastos que demandaba tal servicio, y en 17 de enero de 1717 nombró á Patiño para la Superintendencia de la provincia de Sevilla, la Presidencia del Tribunal de la Contratación y la dirección del comercio y navegación á Indias, para lo cual trasladóse á Cádiz aquella dependencia, que estaba en la capital de Andalucía desde 1503. Patiño, afecto y protegido del Cardenal Alberoni, trabajó con gran acierto en la organización de los armamentos, dictando muy acertadas ordenanzas é instrucciones: planteado su sistema, pasó á Italia con igual objeto; y vuelto á España fué confirmado en la Intendencia general de Marina el año de 1720. En 1725 se le nombró Embajador de Venecia, cargo que no pudo desempeñar, y caído Riperdá de la Real gracia, obtuvo Patiño la Secretaría de Marina y de Indias, pasó á la de Hacienda en 1726, llevó al Rey á Cádiz para que visitase la Armada en 1729, y en 1734 ascendió á la alta confianza de primer Ministro. Abatido por los años y por el asiduo trabajo, enfermó de gravedad; el Rey para animarle le envió la Grandeza de España, y al darle Patiño las gracias por tal merced, manifestó al Monarca «que le enviaba sombrero cuando ya no tenía cabeza.» Y así era verdad, pues á poco murió, en 3 de noviembre de 1736, á la avanzada edad de 70 años, en el Real sitio de San Ildefonso (ó la Granja) donde estaba de jornada con la Corte, que por no presenciar el próximo fin del primer Ministro, se trasladó al Escorial silenciosamente, para no molestar al enfermo, algunos días antes. (V. GALERIA citada, del Excmo. Sr. Don Manuel Pavía y Pavía.)

Tratados de su negociación, y en la observancia de las otras dispensaciones extendidas y concedidas en los tiempos de los otros Ministros sus antecesores; pero en la fija intención de no amplificarlas á más extensiones que á las que estaban libradas en aquellos tiempos, como parece que S. M. lo tuvo presente, para no conceder las nuevas pretensiones que después se propusieron por los ingleses, con el fin de poder internar por sus personas las mercaderías del Permiso en las provincias del Perú. Tal concesión hubiera sido lo mismo que acabar de arruinar todos los Reinos; pues darles la facultad de poder pasar á visitar y registrar las provincias de la tierra adentro, y reconocer si durante los Tratados del Asiento se habían introducido algunos negros de por alto en perjuicio de la Compañía, para sacar su indulto á los dueños, de los esclavos que se encuentran sin la marca, hubiera sido también lo mismo que habilitar otro estrago en las provincias y un intuitivo conocimiento muy perjudicial y arriesgado para mayores males. De autorizarse que en el Registro extraordinario y tan corto (como queda dicho) de los Guarda-costas del cargo del Teniente general D. Blas de Lezo, se comprendiese el Navío de Permiso, como si fuese ocasión de formales Galeones, hubiera sido, en la misma conformidad, el último exterminio de ellos, sin embargo de que sólo hubiera adelantado algo más la libertad por los puertos, respecto de que lo mismo han hecho, sin diferencia, las otras ilícitas entradas por los extraviados de la costa, que es el objeto de toda la novedad presente.

Para conseguirlo ó sacar algún partido, á cuya sombra pueda mantenerse este ú otro premeditado designio que afiance la introducción y el pretexto de la propuesta libertad de navegación, que ahora no tiene legítimo principio en que fundarse, ha sido la publicación de Represalias y

la declaración de guerras, debajo del aparente fingido presupuesto de la ofensa del pabellón, que no hay, y la libertad de navegación, que no debe haber en los términos que la quieren tener, y la tienen en los que por todos derechos é inmemorial costumbre la pueden y deben tener; pues por lo demás, la quimera de las libras esterlinas es incapaz por su entidad y circunstancias de mantener escuadras armadas, interrumpir el curso de los comercios, intentar sorprenderlos, publicar Represalias y declarar guerras. La verdadera, cierta y legítima causa no es otra que el anhelo de continuar estos males, y sacar de ellos los imponderables aprovechamientos que les resultaron en los veintiseis años que ha corrido la negociación del Asiento de negros y Navío de Permiso. Á razón de los 11 millones de pesos que fructifica en cada uno el producto de aquellos Reinos, como consta de sus mapas y tanteos generales, debía esperar España en ese tiempo una entrada de 286 millones, y descontados de éstos los trece de los Galeones del cargo del Teniente general D. Baltasar de Guevara del año de 1722; los doce de los Galeones del cargo del Jefe de escuadra D. Francisco Cornejo del año de 1728; los tres que se perdieron sobre la Víbora con la fragata *San Francisco Javier*; alias *La Genovesa*, del cargo del capitán don Francisco Giral, el año de 1730; los nueve de los Galeones del cargo del Jefe de escuadra D. Manuel López Pintado, que dejaron en Tierra-Firme al comercio, que llevaron el año 1731; los cuatro que condujo el año de 1732 el navío *El Fuerte*, del cargo del capitán D. Gabriel de Mendinueta; los cuatro que condujo el navío *El Incendio*, del cargo del capitán D. Felix Celdrán, del orden de San Juan, el año de 1733; los cinco que condujo el navío *El Fuerte*, al cargo del capitán D. Domingo Justiniano, el año de 1734; los siete que condujeron los dos navíos *El Conquistador* y *El*

*Incendio*, del cargo de los capitanes D. Fr. Francisco de Liaño, del orden de San Juan, y D. Agustín de Iturriaga, el año de 1735, y los cinco que condujo últimamente el mismo navío *El Fuerte*, del cargo de D. Francisco de Oquendo, que hacen 62 millones; y restando éstos de los 286, quedan líquidos 224 millones, que han sido usufructo y provecho de los ingleses en la negociación del Asiento de Negros, beneficio del Navío de Permiso y desorden de las introducciones por los puertos permitidos del comercio público, y por los extraviados de la costa á la sombra de lo concedido en los Tratados. Este y no otro es el fin; el de continuarlos y asegurarlos, con menoscabo y quebranto, no sólo de España, sino de las demás potencias de la Europa, como se comprueba de la descripción de su *Tratado de intereses mal entendidos de Inglaterra, con el motivo de la guerra del año de 1702*, en que confesaron la pérdida de seis millones anuales, por el defecto y falta del trato de sus colonias con los puertos españoles. Restablecido éste por los Tratados de paz, y aumentado con la concesión del Asiento y dispensación del Navío é introducción de la costa, prodújoles la imponderable suma, que resulta del quebranto de las armadas, que queda especificado.

Se concluye aquí, por verdadera ocasión de las Represalias y de la guerra, que en aquel círculo universal con que giran en el comercio del orbe las cuatro partes del mundo, el África transfiere á la América las poblaciones de sus Negros; la América desentraña y remite á la Europa los tesoros de sus veneros y de sus minas, y la Europa los envía á los comercios del Asia, donde desaparecen y refunden de forma que parece que vuelven á su centro, y que sus vivientes sepultan los caudales y las riquezas con los cadáveres de sus difuntos; quiere la Inglaterra estancar en su Reino los comercios de todos los otros; privando de la común