

Para poder traer á la memoria los demás que al ejemplo de este pirata le han seguido hasta ahora, insultando las pacíficas posesiones de los españoles en las tranquilidades de aquel mar, sin diferencia ni distinción de los tiempos de la guerra y de la paz, nos es preciso dar un repaso al registro y apuntamientos que hicimos en Lima desde el año de 1710 hasta el de 1717 del archivo de los Virreyes del Perú, por los cuales el año de 1740, de orden del Sr. D. Phelipe V comunicada de palabra, y por escrito por el Ministro don José Patiño, escribimos el *Aviso histórico* con las noticias mas particulares de aquel Reino en la cronología de sus Adelantados, Gobernadores y Virreyes desde su descubridor y conquistador D. Francisco Pizarro hasta el Marqués de Villagarcía, al cual, «en los pocos ejemplares que ha dejado la diligencia de los ingleses para recogerlos,» hemos puesto adición hasta el año de 1762.

(Después de enumerar el AUTOR año por año, desde el de 1582, las agresiones de los ingleses en los dominios españoles de la América Meridional, que van expresadas en el AVISO HISTÓRICO, llega al año de 1730, y desde aquella fecha refiere los sucesos como van enumerados en el artículo siguiente.)



## II

## PROVIDENCIAS

DE ESPAÑA

PARA DEFENDER Y GUARDAR EL PASO DE LA MAR DEL SUR

POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES

**A**ÑO DE 1730.—Constante la voluntad del señor don Felipe V y la aplicación del Ministro don José Patiño en la observancia y práctica de lo acordado en la Junta de los seis aprobado por S. M. el año de 1728; y considerando la larga demora de seis años que habían tenido, con los daños y perjuicios de los ingleses, los Galeones que habían de ir á Tierra-Firme el año de 1724 al comando del Teniente general Marqués de Grillo (1), se publicaron y aprestaron otros que se

(1) Véase la pág. 221.

hicieron á la vela el día 8 de agosto de este año de 1730, al cargo del jefe de escuadra don Manuel López Pintado. Fueron éstos más desgraciados que los dos antecedentes, porque al tiempo de su arribo á Tierra-Firme, concurrió con igual puntualidad el mismo Navío de permiso Real *Forge*, con el incidente de no haber bajado en la Armada del Sur el comercio del Perú con más gruesa de caudales que la de 9 millones, en lugar de los 20 que había ofrecido el Virrey para la evacuación de la Feria, por la circunstancia de haber dado en aquel intermedio licencias á navíos de algunos particulares para pasar por la mar del Sur á los puertos de Nueva España, que llaman de la otra costa; y convertidas aquellas porciones en el expediente de la Flota, que también tenía el adyacente de la Nao de permiso *La Isabel* en la Vera-Cruz, faltaron en Tierra-Firme para poder celebrar la Feria de Portobelo.

Agregóse á este incidente, la práctica instrucción que ya tenían los factores en la experiencia y manejo de las dos Armadas antecedentes, y la consideración de que, siendo tan cierto el caudal destinado á empleos, no había bastante para evacuar la cargazón de los Galeones y la de su Navío de permiso. Con la seguridad de que en cualquiera baja que hiciesen á los compradores de los géneros en los precios á que podían vender los galeonistas, siempre era cierta la ganancia, por las ventajas de llevarlos en derecha desde sus fábricas, libres de costos, conducciones, almacenajes, encomiendas y contribuciones de derechos en Cádiz á los tiempos de las entradas y salidas, usaron del arbitrio de bajar un 10 por 100 de los precios á que habían vendido en las dos ocasiones antecedentes. Lograron de este modo, que antes de hacerse el concierto entre los dos comercios de España y del Perú de los precios generales de los géneros que habían de ser comunes en la Feria,

tenía el Navío de permiso vendida toda su cargazón, y arrastrada á sus almagacenes mucho más de la mitad de los 9 millones destinados á los empleos, y también la mayor parte de los conducidos para su remisión á España; y que con la oportunidad del regreso del mismo Navío á Inglaterra, y conveniencia de la conducción, con ahorro de los costos y de las contribuciones de los derechos Reales en Flotas y Galeones, quedase estancado el comercio de estos puertos de Tierra-Firme, é imposibilitado de poder celebrar Feria en ellos y de dar salida á los cargazones de sus registros. De tal suerte fué esto, que el comandante, por no hacer mayor gasto á S. M. en la manutención de los navíos de guerra de la conserva de los marchantes, resolvió volverse á España con ellos y dejar á los unos y á los otros en aquella triste y fatal constitución. Por eso unos subieron en la Armada del Sur con sus ropas y géneros al Perú; otros se volvieron á Cartagena y las internaron á las provincias del Nuevo Reino, Popayán y Quito, de los cuales fallecieron muchos, y de los que sobrevivieron volvieron muy pocos; quedando otros para siempre perdidos, y sin que sus interesados pudiesen recoger ni el principal de sus caudales. Todos estos males se siguieron de la concurrencia y ventajosas condiciones del Navío inglés de permiso con los Galeones.

AÑO DE 1736.—Con cuidadosa atención á las pérdidas y desgracias del comercio de España en los Galeones del año de 1730, y dificultad de despachar otros estando allá el producto de los efectos que habían llevado, se discurrió el arbitrio de que, habiendo de ir remuda de Guarda-costas á relevar los que había dejado el mismo comandante Pintado, á beneficio, recurso y consuelo del comercio, era conveniente despachar otros y que viniesen aquéllos, y con ellos los comerciantes que se hubiesen habilitado durante

la demora de los seis años. Á este efecto se destinaron dos navíos de guerra, el *Conquistador* y el *Dragón* al comando del Teniente general D. Blas de Lezo; y se mandó, que respecto de estar concedidos anteriormente cinco registros á diferentes individuos particulares, con la reducida carga de 2.000 toneladas para aquellos puertos, se incorporasen con ellos para lograr la oportuna seguridad de su convoy. De esta providencia tan regular, y ajena de ser Galeones, tomó pretexto el Ministro inglés para imponer este nombre á los Guarda-costas, y pretender que también se incluyese en ellos el Navío de permiso; á que le satisfizo D. José Patiño con el evidente convencimiento de que no lo eran, por no concurrir ninguna de las circunstancias regulares é indispensables en los expedientes de Flotas y Galeones, como preceder publicación, avisos para prevenir á los comercios, embarques de Bulas y papel sellado, y las otras disposiciones adyacentes á semejantes ocasiones. Quedó con esto convencido, y antes que se pudiesen hacer á la vela murió el Ministro D. José Patiño, el 3 de noviembre, en el sitio de San Ildefonso; mandando entonces S. M. á D. Mateo Pablo Díaz, Marqués de Torrenueva, que concluyese el despacho de los Guarda-costas, que partieron de Cádiz el último día de diciembre de este año.

Como quiera que el objeto y fin de la pretensión del inglés era continuar las operaciones de las tres ocasiones antecedentes, no habiendo podido tener efecto en aquella, reclamó el importe de unas presas, que habían hecho en aquellos intermedios los Guarda-costas españoles, de embarcaciones mercantes cogidas haciendo el trato con los introductores de tierra adentro. Para averiguar su legitimidad y la razón que podía tener el inglés en esta nueva pretensión, se practicaron las diligencias judiciales que eran conducentes á la justificación; para lo cual exhibió el ministro

D. Benjamín Keenne el poder especial que tenía de su soberano para esta particular demanda, y S. M. confirió el suyo á su secretario de Estado D. Sebastián de la Cuadra, Marqués de Villarias. Entre los dos, como plenipotenciarios, se celebró una Convención en el Pardo el día 5 de enero de 1739 en que mutuamente expusieron las razones que cada uno tenía por su parte, y sin contestación de las unas, porque era notoria la calidad de tratantes fraudulentos, se hizo el abono de las que estaban exceptuadas de aquella condición, y también de otras dudosas que con magnánima liberalidad quiso S. M. que igualmente se le bonificasen. Unas y otras importaron 95.000 libras esterlinas, que quieren decir 570.000 pesos, de los cuales se hizo la convención, y concluída pidió el inglés que se le satisficiera en contado; y aun teniendo S. M. pendiente la cuenta, y sin hacerse la liquidación de los intereses de la cuarta parte en la negociación de los Navíos de permiso, y en el asiento de Negros el importe de los 33 peniques  $\frac{1}{3}$ , que uno y otro en el discurso de venticinco años excedía muchísimo más, instó sobre el pago, sin dar lugar á que del mismo modo se liquidase también aquella cuenta.

Sin embargo, no era este el asunto verdadero de la pretensión, sino pretexto para otra muy distinta; porque con la ocasión de haber muerto el Ministro D. José Patiño, que decía públicamente esperaba el año de 1744 para quitar de una vez los males que habían traído á España en el de 1714 las condiciones de la paz de Utrech, y no faltaban más que cinco para cumplirse el plazo, se valían de esta ocasión, con la máxima que se descubrió y conoció después, de romper por la misma seguridad de los tratados antes que se cumpliera el término, para sacar en cualquier concierto el partido de su prorrogación y caminar al pretendido fin de extinguir de una vez las Flotas y los Galeo-

nes, y arruinar y destruir absolutamente los comercios de los españoles en la Europa y en la América. Á este efecto, y con un motivo de tan poca sustancia, puso Inglaterra todo el esfuerzo de su poder para conseguir este intento, como se vió muy pronto.

AÑO DE 1739.—Con este objeto, y sin más motivo que el que queda expresado, dieron principio los ingleses al rompimiento de la paz, por las hostilidades de la guerra. Sin que precediese otro asunto de más entidad ó justo sentimiento que provocase á una formal declaración, pusieron una escuadra de 18 navíos de guerra al comando del Almirante Haddock en los cabos de San Vicente, y otra de nueve al del Almirante Chaloner Ogle en las costas de Galicia, para sorprender los cuatro de los Azogues de Nueva España, *Guipúzcoa, León, Castilla y Esperanza*, bien interesados, al cargo del Jefe de escuadra D. José Pizarro.

En el primero de estos buques nos embarcamos nosotros con toda la familia, de vuelta para estos Reinos, después de haber cumplido el tiempo y dado la residencia de la presidencia de Quito, y navegando de la Habana para Cádiz, descuidados de tan poderosas asechanzas, encontramos el aviso de ellas en las Islas Terceras, y con esta prevenida advertencia aportamos á Santander el día 12 de agosto de este año, cuando todavía no se había declarado la guerra, pues no se declaró hasta el mes de noviembre. Á este tiempo, antes que pudiesen tener avisos de esta novedad en los puertos de Indias, otra escuadra de seis navíos, adelantada con anticipación al comando del Almirante Wernón, tomó de sorpresa á Portobelo y dos fragatas Guardacostas de la Habana, desprevenidos unos y otros de tan repentina invasión, ejecutada sobre el descuido de la seguridad de la paz. Con estos hechos, y la razón de lo que traíamos averiguado en virtud de la orden reservada para

continuar los avisos del estado de aquellos Reinos, y de lo que fuese ocurriendo en ellos, para dar oportunamente las providencias que fuesen convenientes, escribimos y dimos á la estampa el tratado de todo lo obrado por los ingleses en el discurso de doscientos veinticinco años en las costas de los dos mares del Norte y del Sur, sin diferencia ni distinción en los tiempos de la paz y de la guerra, con el título de *Aviso histórico, discurrido por las cronologías de los señores Reyes de España, desde el descubrimiento de las Indias, y de los Adelantados, Gobernadores y Virreyes de la parte Meridional, y del Perú desde su descubrimiento y conquista.*

Expusimos allí, con evidentes pruebas, los verdaderos motivos que tenía por objeto la declaración de la nueva guerra, y las premeditadas y anticipadas operaciones de ella, que eran la continuación de los agravios, daños y perjuicios de los españoles en la práctica de las condiciones de la paz de Utrech; concluyendo con el raciocinio y cálculo de los 286 millones que habían producido aquellos Reinos y provincias de la América Meridional, á razón de los 11 que fructificaban entonces en cada un año, en los 26 que habían corrido con las dos negociaciones de los Navíos de la permisión y del Asiento de negros. Descontados de esa suma los 66 que habían traído á España las ocasiones que individualmente refiere el mismo discurso, y constaban en los registros de la Casa de la contratación y ha visto el público en las *Gacetas*, resultaban 224 millones que habían sido usufructo de los ingleses en la práctica de ambas negociaciones, con los abusos, vicios y excesos de las factorías en su manejo y con tanto detrimento de los intereses de S. M., de los comunes de la causa pública, y de los comercios de estos y aquellos Reinos, como lo hace manifiesto aquel AVISO. De él se tiraron 1.000 ejemplares, y pusieron tanto

cuidado los ingleses en recogerlos, que hoy no se encuentra uno por ningún precio.

AÑO DE 1740.—Viendo los ingleses frustrada la intención de sorprender los navíos de los Azogues de Nueva España por el aviso que se les puso en las Islas Terceras, por el cual se salvaron y tomaron puerto en Santander, y que la sorpresa de Portobelo y devastación de sus castillos no era consecuencia para el fin de su primera intención, sino embarazo y perjuicio temporal, para que no pudiesen tener concurso, ni celebrar Feria con los comerciantes del Perú los de los Registros que habían ido y se hallaban en Cartagena á la conserva de los Guarda-costas, exaltaron la ira y el pensamiento á los altos designios de invadir y tomar por la mar del Norte aquel puerto, antemural presidio del Nuevo Reino de Granada, y por la del Sur el de Valdivia en el Reino de Chile; y después de estos uniformes progresos darse la mano por las costas de ambos mares, y ocupar el Istmo de Panamá y Reino de Tierra-Firme, para constituirse de una vez dueños de los comercios de ambas Américas y de las costas de uno y otro mar.

Con esta vasta determinación hicieron las dos más grandes expediciones que jamás se habían visto en las Indias, la una por la parte del Norte, de 50 navíos de guerra de primera, segunda y tercera línea, y 130 de transporte á la dirección y comando de los Almirantes Wernón y Ogle, y Vicealmirante Lestok, con 13.000 hombres de desembarco, á la conducta del General Weniboort; y la otra por la del Sur de 6 navíos, *El Centurión*, de 60 cañones; *El Severn*, de 58; *El Glocéster*, de 50; *La Perla*, de 40; *El Wager*, de 28; *El Trial*, de 8; y el pingue, llamado *Anna*, cargado de víveres para refaccionar los ranchos de los demás, al comando del Almirante Jorge Anson. Partió la primera de Inglaterra y llegó á Jamaica (donde se hallaba esperándola

el Almirante Wernón) por el mes de junio de este año, y al día 1.º del siguiente de julio tuvo el consejo de guerra en que se resolvió el ataque y rendición de Cartagena, que les parecía corta empresa para las fuerzas de tan poderoso armamento. Pero como quiera que el Virrey del Nuevo Reino, D. Sebastian de Eslava, se hallaba á la sazón en aquella plaza, y luego que sucedió la sorpresa de Portobelo había pedido á España socorros de gente, armas, municiones y pertrechos de guerra, y puntualmente se le habían enviado tres segundos batallones con banderas y oficiales de los regimientos de *España*, *Aragón* y *Granada*, y una copiosa provisión de todo lo demás; tenía prevenida la plaza como era conveniente para un asedio como el que se podía esperar de un armamento de tan poderosa fuerza. Al mismo tiempo guardaba el puerto el comandante de los Guarda-costas Teniente general D. Blas de Lezo, que además de sus regulares fortificaciones le tenía guarnecido de crecido número de trincheras y baterías del superior calibre de 24 y de á 18 que imposibilitaban la entrada del enemigo. Presentóse éste delante de la plaza y surgió en Playa Grande, por el mes de abril del año siguiente de 1741, donde tuvo su soberbia confianza la trágica experiencia del castigo, que llevamos referido en su propio lugar. La otra Armada al comando del Almirante Jorge Auson, dirigióse á la mar del Sur; y luego que en España se supo el apresto, fuerza y destino de ella, se armó y aprontó otra en el puerto del Ferrol de 5 navíos, *El Asia*, de 70 cañones; *La Guipúzcoa*, de 64; *La Hermiona*, de 50; *La Esperanza*, de 50; y *San Esteban*, de 40, al comando del Jefe de escuadra D. José Pizarro, del Orden de San Juan; despachándose al mismo tiempo aviso al Virrey del Perú, Marqués de Villagarcía, para que tuviera pronta y aparejada otra que se incorporase con ésta, y ambas obrasen de acuerdo en opósito de la del enemigo.

Las dos partieron tan oportunamente y con tan corta diferencia de días, que la española llegó á Buenos Aires al mismo tiempo que la inglesa á la isla de Santa Catalina, colonia de los portugueses en las costas del Brasil; y con iguales noticias que cada una tuvo de la otra, emprendieron ambas montar el cabo de Horno, de tal conformidad, que la fragata *La Perla*, de la de Anson, descubrió y reconoció á las de Pizarro; y constituídas ambas en igual empeño, y en la peor estación del año para tan contingente y dificultosa empresa, fueron cargadas de los temperales del mar y del viento por el Oeste con deshecha y constante borrasca. La escuadra inglesa, separada y dividida en medio la tormenta, perdió *El Wager*, que llevaba la principal carga de los pertrechos para las expediciones; el pingue quedó tan imposibilitado, que les fué preciso abandonarle; los demás tan maltratados y deshechos, que aun mejorada la condición del tiempo, apenas se podían mantener en la mar, y las tripulaciones tan disminuídas y enfermas del escorbuto, que tampoco les había quedado quienes hiciesen las maniobras para manejar y gobernar los navíos. En esta conformidad llegaron á la isla de Juan Fernández, donde el Virrey, en cumplimiento de orden de la corte, había tenido apostada una escuadra de tres navíos de guerra al cargo del General de la Armada del Sur D. Jacinto de Seguro, el cual, habiendo hecho demora de bastante tiempo, y considerando que en aquella sazón no era regular que intentase el enemigo entrar en aquel mar, resolvió volverse al Callao. Á los tres días de su partida llegó Anson sólo con *El Centurión*, y después *El Glocéster*, *El Severn*, y *La Perla* en tan fatal constitución, que si se hubiese detenido aquel corto plazo los hubiera apresado ó quemado á todos sin la más mínima oposición y dificultad; y no que con su adelantada vuelta les dió lugar á que hallando desembarazado el puer-

to le tomasen á su placer y se restableciesen instantáneamente los equipajes luego que los echó en tierra, por ser éste el remedio más eficaz de las epidemias del escorbuto; y aunque no quedó en estado de practicar las operaciones de la comisión é instrucción de su corte, reparó los navíos que le quedaron lo mejor que pudo; compuso las arboladuras, velamen y aparejos, y renovó los víveres y ranchos con desahogo y libertad, sin que nadie le pusiese el menor embarazo. En esta disposición recorrió las costas de Chile y del Perú; apresó siete embarcaciones de particulares, la una especialmente muy interesada; robó é incendió el puerto y la población de Payta, escala de los de Tierra-Firme y de los de Nueva España que llaman de la otra costa; y últimamente, en la travesía de Acapulco á la isla de Luzón, capital de las Filipinas, cogió el Galeón de Manila, *Nuestra Señora de Covadonga*, interesado en millón y medio de pesos, y dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza volvió á Inglaterra y entró en Spitead el día 15 de junio de 1744, á los tres años y nueve meses de su costosa y trabajosa expedición.

La Armada española del cargo de Pizarro, que igualmente experimentó la misma oposición del mar y del viento Oeste, se vió precisada á arribar á Buenos Aires, dejando perdidas á *La Guipúzcoa* y á *La Hermiona*; de las que la primera llegó milagrosamente á tomar puerto y salvar la gente, por la constancia, desvelo y espíritu de su capitán D. Pedro Mendinueta, y de la segunda nunca se supo de su paradero; suponiéndola sumergida en el mar al rigor de la tormenta. Así como de las de Anson sólo volvió *El Centurión* á Inglaterra, en la misma conformidad de las de Pizarro solamente volvió á España *El Asia*, que aportó en la Coruña el día 10 de agosto de 1746; dejando en el puerto de Buenos Aires á *La Esperanza*, que después, en tiempo

de mejor y más proporcionada razón para ello, mandada del mismo capitán Mendinueta, dobló el Cabo, entró en la mar del Sur y surgió en el Callao, donde quedó incorporada en la Armada de aquel mar.

Á nosotros, el año 1741, con el motivo de la pérdida de Portobelo, se nos confirió el gobierno y comando general del Reino de Tierra-Firme y la presidencia de la Audiencia de Panamá, con una orden de la vía reservada para que inmediatamente pasásemos á tomar posesión y ejercer aquellos empleos, aunque no hubiese cumplido en ellos la provisión de su tiempo el Teniente general D. Dionisio Martínez de la Vega, y otra para que en la inteligencia de hallarse Portobelo y Chagre abiertos é indefensos, asistiésemos á repararlos con algunas obras y baterías que á lo menos impidiesen el que los enemigos, sin fuerzas superiores, no esperasen lograr allí ventajas; pues fiados en la desprevenición que hasta entonces creían encontrar, era muy posible que los alentase á intentar nuevas hostilidades, ó lo que sería de peores consecuencias, á establecerse de pie fijo con el designio de esforzarse á superar el Istmo y ocupar á Panamá, de que se seguirían efectos tan funestos como fácilmente se dejaban conocer. Añadíase también ser la voluntad de S. M., que tratásemos con el Virrey del Nuevo Reino, D. Sebastián de Eslava, de los arbitrios y medios que convendría usar en lo tocante al trato ilícito, especialmente en las partes de nuestra gobernación, y que los que se juzgasen los hiciésemos observar con tal rigor, que produjesen la enmienda de un desorden que era el que tenían postradas aquellas provincias y el comercio; sin dispensar en esta parte contra los delincuentes el rigor y castigo que disponían las leyes y órdenes con que se había pretendido extirpar, que ya las hacía como inútiles la perniciosa flojedad ó connivencia de los Ministros que, con el pretexto de que

era imposible el remedio, se aquietaban y acomodaban á dejar correr el abuso, que causaba los daños y ruina que era notorio; y finalmente, que en la parte que nos tocase pusiésemos el mayor cuidado en su observancia, y diésemos individual cuenta de lo que se acordase y resolviese.

Todo lo ejecutamos puntualmente; porque en cumplimiento de la primera parte de esta real orden, cubrimos de trincheras y baterías la bahía de Portobelo y la boca de la entrada y longitud del río de Chagre, que suplían bastante la falta de las fortalezas arruinadas; aumentamos el batallón que estaba reducido á 300 plazas hasta el número de 865, con reclutas de las provincias de arriba, sin costo alguno de la real Hacienda; mejoramos toda la artillería, que la mayor parte estaba desfogonada y sin ajustes, y les echamos granos á las unas y montamos todas en cureñas de guayacán á la *baubana*, y proveímos los almagacenes de armas, municiones y pertrechos, tan abundantemente, como lo experimentaron los enemigos de Chagre el día 31 de enero, y en Portobelo el día 2 de agosto de 1744, y las compañías de introductores y levantados de la jurisdicción de Natá el de 1747: constante todo en las secretarías del Real despacho y del Consejo de Indias. En cuanto á la segunda parte, de la corrección y exterminio del trato ilícito de la costa, con el práctico conocimiento que teníamos de ella y de las entradas y salidas de los montes á las dos partes del Norte y del Sur, tomamos las avenidas de los pasos precisos de la introducción, con guardias que los celasen, repartidas de tal modo, que las unas eran vigías de las otras. Con esto, y darles puntualmente á los cabos las partes que asigna la ley á los aprehensores, cerramos de tal suerte las avenidas, que era muy raro el que se podía librar de ser cogido en el lazo de la aprehensión; tomando el partido de dejar los fardillos (que vulgarmente llaman bодоques