

NOTICIAS SECRETAS

DE

AMERICA,

SOBRE

EL ESTADO NAVAL, MILITAR, Y POLITICO DE LOS REYNOS DEL PERU Y PROVINCIAS DE QUITO, COSTAS DE NUEVA GRANADA Y CHILE:
GOBIERNO Y REGIMEN PARTICULAR DE LOS PUEBLOS DE INDIOS:
CRUEL OPRESION Y EXTORSIONES DE SUS CORREGIDORES Y CURAS: ABUSOS
ESCANDALOSOS INTRODUCIDOS ENTRE ESTOS HABITANTES POR LOS
MISIONEROS: CAUSAS DE SU ORIGEN Y MOTIVOS DE SU CONTINUACION POR EL ESPACIO DE TRES SIGLOS.

ESCRITAS FIELMENTE SEGUN LAS INSTRUCCIONES DEL
EXCELENTISIMO SEÑOR MARQUES DE LA ENSENADA,

PRIMER SECRETARIO DE ESTADO,

Y PRESENTADAS EN INFORME SECRETO A'
S. M. C. EL SEÑOR DON FERNANDO VI.

POR

DON JORGE JUAN, Y DON ANTONIO DE ULLOA,

*Tenientes Generales de la Real Armada, Miembros de la Real Sociedad de Londres,
y de las Reales Academias de Paris, Berlin, y Estocolmo.*

SACADAS A LUZ PARA EL VERDADERO CONOCIMIENTO DEL GOBIERNO DE
LOS ESPAÑOLES EN LA AMERICA MERIDIONAL,

POR

DON DAVID BARRY.

—
EN DOS PARTES.

PORTE I.

=====

LONDRES:

EN LA IMPRENTA DE R. TAYLOR.

1826.

NOTICIAS SECRETAS

DE

AMERICA.

PRIMERA PARTE.

SOBRE EL ESTADO MILITAR Y POLITICO DE LAS COSTAS DEL MAR PACIFICO.

CAPITULO PRIMERO.

RELACION DE LOS PUERTOS PRINCIPALES DE LA COSTA DEL MAR DEL SUR EN TIERRA FIRME, PERU' Y CHILE ; APOSTADEROS DE LAS FUERZAS NAVALES EN AQUELLAS COSTAS, CON ALGUNAS OBSERVACIONES A' FIN DE MEJORAR SU ESTADO, Y CON PARTICULARIDAD EL DE GUAYAQUIL.

TODOS los asuntos á que se dedica la especulacion se hacen gustosos al entendimiento que los trata, cuando el genio y la aplicacion no se desdennan de contribuir á ella para perfeccionarlos; mas parece, y no sin algun fundamento, que lisongean mas á aquellos que buscan para su mas honesta recreacion el ejercicio de la racionalidad. Asi podemos asegurarlo tambien nosotros, como lo sentimos por experiencia, pues habiendo tratado ya en un tomo de las observaciones astronómicas y físicas que se hicieron en los reynos del Perú, y de la verdadera

figura y magnitud de la tierra, y publicado en otros dos las noticias históricas de aquellos países, parece que todo el gusto que sentimos al escribir aquellas obras, se aumentó con mucho al llegar á formar estos discursos, y que lisongeadó el entendimiento entra en el asunto, no como cansado, sino como gozoso de llegar á este lugar para hacer mas viva la pintura de lo que en aquellas obras se ha dicho; pues todo lo que el deseo de los lectores pudiera haber atribuido á descuido ú omision, ha sido precisa advertencia y cuidado, á fin de poderse extender aqui sin peligro; quedando por este medio reservado á este lugar, lo que alli era muy inconveniente el tratar.

Seria cosa muy impropia, que haciéndose mencion en nuestra obra de todas las cosas mas particulares que encierra el Perú, de sus ciudades y poblaciones, de sus moradores, costumbres, gobierno, civilizacion y comercio, no se diese noticia de las costas, de los puertos, de los arsenales, de su institucion y gobierno, con todo lo demas perteneciente al asunto, porque siendo el principal objeto de nuestro viaje, el adelantamiento de aquellas ciencias que contribuyen al fomento de la Marina, y concurren á su perfeccion, aunque por senda de otra naturaleza, seria reprehensible haber incurrido en el descuido de no especular y notar lo que directamente mira á la Marina, y dar las mas precisas luces con que registrar abiertamente lo que se ofrece en el Perú sobre este particular. Como la obligacion de nuestro encargo nos obligó á no omitir asunto sobre que pudiese recaer nuestra especulacion, no fue el menos atendido el del conocimiento de aquellas costas, puertos y todo lo demas que corresponde á la Marina, facilitandolo la ocasion de habernos sido forzoso asistir en los arsenales por algun tiempo, interviniendo en carenas, fábricas, y en otras obras; por esta razon podemos tratar de estos asuntos, no con menos seguridad y certeza que los demas, y asi lo haremos siguiendo los puntos que corresponden á esta materia por su orden.

Aunque nuestro intento en esta parte es dar razon de los puertos que pertenecen á la mar del Sur con particularidad, no por esto dexaremos de darla de los de Cartagena y Portobelo, que fueron los primeros que reconocimos de toda aquella América, pues no son estos menos dignos de atencion, siendo los principales que sirven como de llave á toda la América Meridional, y los que hasta el presente han estado sirviendo de escala para todo su comercio.

Cartagena de Indias, situada en diez grados, veinte y cinco y tres cuartos minutos de latitud, y en trecientos y un grado diez y nueve y tres cuartos de longitud contada del meridiano de Tenerife en Canarias, está adornada de una bahía de las mejores que se conocen en aquella costa, y en todas las descubiertas en aquellos parages. Extiendese de Norte á Sur dos leguas y media, formando en sus dos costas varias ensenadas como mas prolijamente se puede reconocer en su plano: tiene mucho fondo y buen tenedero, y goza una grande serenidad; de suerte que aunque las brizas venteen en el verano con algunas ráfagas, ó el vendaval con turbonadas en el invierno, nunca se ve mas agitacion en las aguas, que la que suele notarse en un apacible rio. No obstante todas estas buenas circunstancias, es necesario cuidado para entrar en este puerto, porque tiene algunos baxos con tan poca agua, que aun las embarcaciones menores suelen varar, y por esto es regular tomar práctico á la boca del puerto, á cuyo fin mantiene el Rey uno que tiene cuidado de poner valizas á donde y cuando la necesidad lo requiere.

La entrada antigua de esta bahia era por un angosto canal que llaman Boca chica, nombre apropiado por su mucha estrechez, pues solo daba lugar al paso de un navio, y este muy arriado á la tierra. Defendiala un castillo que estaba á la parte del Este, sobre la extremidad de tierra Bonba, con el nombre de S^a Luis de Boca chica, y otra fortaleza que nombraban S^a José en la costa opuesta, ó isla de Barú. El primero de estos fuertes,

habiendo sufrido el recio combate con que la escuadra Inglesa lo atacó por mar y tierra en la última invasion, y con el que al cabo de quince dias de continuo ataque, quedaron demolidos todos sus parapetos, y desmontada su artillería, fue forzoso abandonarlo. Apoderados los enemigos de él, les quedó libre la entrada, y pasaron con su escuadra y armamento á tomar posesion de la bahía, encontrando por la precaucion y diligencia del Gobernador, clavada toda la artillería de otra fortaleza que dominaba el fondeadero de los navios, llamada de Santa Cruz, y por su capacidad Castillo grande. Este, asi como el de Boca chica, S^a José, y otros dos que guarnecian la bahía llamados del Manzanillo y Pastelillo, fueron demolidos por los Ingleses, cuando irritados de no conseguir la empresa, levantaron el sitio y desembarazaron el puerto. De resultas de esta invasion, se acordó dejar ciega é impasable la entrada de Boca chica, y volver á abrir la antigua, fortificandola y preparandola de suerte que no fuese tan facil su rendicion á la fuerza de los armamentos enemigos.

Las mareas no guardan regularidad en esta bahía, y á corta diferiencia se puede afirmar lo mismo de toda la costa. Suele experimentarse que tiene el movimiento de subir todo un dia entero, baxando despues en cuatro ó cinco horas, siendo la mayor elevacion que se advierte en su altura, solo dos pies ó dos pies y medio; en otras ocasiones es menos sensible, y solo se pèrcibe en el curso que lleva el agua; por esta razon son malas las varadas, aun con la serenidad continua que alli se experimenta, porque siendo el fondo de lama gredosa, cuando una embarcacion encalla, es necesario en muchas ocasiones, hacer algun alijo para sacarla.

Por la parte de Boca chica y á dos leguas y media distante de aquel sitio á mar afuera, hay un bajo de cascajo y arena gorda, el cual no tiene en muchos parajes mas de un pie y medio de agua. En el año 1735 saliendo el navio de guerra el Conquistador, de Cartagena para Portobelo, baró en él y estuvo en grande

peligro de perderse, pero se salvó por haber logrado un tiempo bonancible. Algunos dixeron que este baxo habia sido conocido entre todos con el nombre de Salmedina, pero los Prácticos que iban en el Conquistador aseguraban que no lo habian reconocido hasta entonces. Las demarcaciones que hicieron los pilotos y prácticos á bordo del navio mientras estuvo varado fueron, que nuestra Señora de la Popa demoraba al E.N.E. dos grados N. El castillo de S^a Luis de Boca chica al E.S.E. distancia de tres leguas con corta diferencia, y la punta septentrional de la Isla del Rosario al Sur cuarta al Sueste; estas demarcaciones se entienden de los rumbos aparentes de la aguja.

Esta bahía es muy abundante de pescado, sus especies son varias, de buen gusto, y todas saludables; los mas comunes son sábalos, pero su sabor no es muy delicado; hay tortugas en grande cantidad, muy grandes, sanas y gustosas. Hay tiburones monstruosos, peligrosos á la gente de mar, pues acometen á los hombres que entran en el agua y los devoran. La marinería de los navios que hacen alli alguna demora, se divierten en pescarlos con anzuelos gruesos y encadenados, pero no se pueden aprovechar de ellos porque todo el pescado se reduce á grasa. Se ha descubierto en algunos hasta cuatro andanas de dientes molares; pero los que no son muy viejos solo tienen dos: sus buches ó estómagos son depósitos de cuantas inmundicias se arrojan de los navios y lleva la mar; se vió en uno toda la osamenta entera de un perro, del que solo habia dijo las partes mas moles. Los naturales del Pais aseguran haber visto algunos caimanes ó largartos, pero si es cierto que los hay, serán muy pocos porque este animal es propio de rios.

En las campañas inmediatas á la bahía, hay mucha abundancia de maderas, y todas de buena calidad, como cedros blancos y colorados, caobas, guayacanes, manzanillo y otros. Los navios que necesitan carenar, van sus carpinteros y gente al monte para cortar á discrecion la madera que necesitan.

En la bahía ni en su cercanía no se encuentra arroyo alguno de agua dulce, y los navios que llegan á ella se proveen de unos pozos que hay para este fin en un arrabal de Cartagena nombrado Xexemani, aunque es agua muy gruesa.

A esta bahía llegan las armadas de galeones, y se mantienen en ella hasta que la del Perú llega á Panamá; con esta noticia pasan á Portobelo, y concluida la feria, se vuelven á Cartagena, reciben los víveres que necesitan para su regreso, y sin detenerse mucho se hacen á la vela para la Havana. A su partida queda solitaria la bahía, porque las embarcaciones del pais, balandras y goletas son en corto número, y no se detienen mas de lo necesario para carenar y aprestarse á fin de continuar los viajes que se les proporciona segun el comercio que tiene aquella ciudad.

El segundo puerto de aquella América por donde hicimos viaje situado en el mar del Norte es Portobelo, cuyo nombre da á entender bastantemente su bondad para toda suerte de embarcaciones grandes y pequeñas; aunque su boca es bien ancha, sin embargo está ventajosamente defendida por la artillería de la fortaleza de Sⁿ Felipe, situada en la punta de la costa del Norte que forma la entrada; esta es solamente de 600 toesas, algo menos de un cuarto de legua; y siendo la costa del Sur peligrosa é intraficable á causa de las piedras y arrecifes que salen de ella acia fuera, aunque no es mucho lo que se apartan de ella, siempre es forzoso arrimarse mas á la del Norte por ser mas sondeable. El verdadero canal está á media distancia de las dos costas, en cuya forma continua hasta adentro; su fondo de diez á quince brazas de agua, y el fondo es lama pegajosa, y greda con alguna arena.

En la costa del Sur dentro del puerto, y haciendo frente á todo el fondeadero de los navios, estaba otra fortaleza muy capaz llamada Santiago de la Gloria; y al Este de esta, cosa de cien toesas apartada de ella, empieza la poblacion de la ciudad. Delante

de esta, en una punta de tierra que se abanza al puerto, estaba situada otra pequeña fortaleza que tenia el nombre de S^a Geronimo, y distaba de las casas como diez toesas. Todas estas fortalezas fueron arruinadas y demolidas por el almirante Vernon en el año 1740, cuando se apoderó de este puerto con una crecida armada, logrando este trofeo, no tanto porque fuese regularmente facil rendirlo, como por haberlo hallado sin prevencion. La mayor parte de su artillería estaba desmontada, y con particularidad la del castillo, de todo calibre, donde lo estaba casi toda por falta de cureñas. Las municiones de guerra eran muy pocas y malas; su guarnicion tan corta, que ni aun se hallaba completa la que le estaba asignada en tiempo de paz. D^a Bernardo Gutierrez de Bocanegra su Gobernador se hallaba en Panamá, donde permanecia por orden de la Audiencia, dando los descargos de algunos delitos de los que estaba acusado: y no hallando resistencia la armada Inglesa, no tuvo dificultad en conseguir la empresa, entregandose la ciudad por capitulacion. Todas estas ventajas favorecieron á los Ingleses para apoderarse de Portobelo en aquella ocasion.

El fondeadero de los navios grandes está al N. O. E. del castillo de la Gloria, en cuyo paraje ocupan la medianía del puerto; pero como las embarcaciones mas pequeñas se acercan mas á tierra, y entran asi mismo acia dentro, es menester que tengan cuidado de no ponerse sobre un bajo de arena, que está ciento y cincuenta toesas distante del fuerte ó punta de S^a Gerónimo al Oeste cuarta al Noroeste de él, porque solo tiene de una y media á dos brazas de agua.

A la parte del N. O. E. de la ciudad se halla una ensenada que llaman la Caldera, que tiene cuatro brazas y media de agua, y es muy propia y acomodada para carenar navios y toda especie de embarcaciones, llevando lo necesario para este fin, porque ademas de tener el fondo dicho, está abrigada de todo viento. Para entrar en ella es necesario arrimarse á la costa del Oeste, y

pasar como á un tercio del ancho de la boca donde hay cinco brazas de agua ; porque al otro tercio de la parte del Este, no hay mas de dos ó tres pies de agua.

Al Nordeste de la ciudad desemboca un rio que llaman Cascajar ; no se toma su agua dulce hasta un cuarto de legua mas arriba de su boca, pero no hace falta para la provision de los navios, porque en toda la costa al Sur del puerto corren varios arroyos, junto á la ciudad, de agua muy delicada y buena, de la que toman los navios la que necesitan. Este rio del Cascajar tiene caimanes ó largartos, pero no tantos como otros de aquella América.

Las mareas guardan poca regularidad, y asi en esto como en los vientos, no se diferencia este puerto de la bahía de Cartagena, a excepcion de que por lo regular necesitan los navios entrar siempre por espías, porque desde la boca del puerto acia dentro, reinan calmas ó vientos por la proa.

Por varias observaciones que se hicieron asi de la Estrella Polar, como por el acimuth del Sol, se concluyó que la Aguja varia en aquel puerto ocho grados y cuarenta minutos al Nordeste.

Este puerto no está menos abastecido de madera de toda especie que el de Cartagena, pero en otros respectos es muy incómodo para las embarcaciones, pues la falta de víveres de toda especie que se experimenta alli, es general en todos tiempos, y por esto no pueden detenerse en él. La mala calidad del temperamento, y las incomodidades que le son correspondientes le hacen poco apetecido y casi inhabitable : por esta razon, aunque pasan á el las armadas de los galeones para celebrar la feria entre los dos comercios de España y del Perú, se detienen poco tiempo por no experimentar la plaga de enfermedades y mortandad, que suele ser comun cuando hacen la demora algo larga ; esta fue tambien la causa por qué los Ingleses, despues de haberse apoderado de él, no quisieron retenerlo, temiendo quedar todos sepultados alli,

como ha sucedido con los Españoles desde que se pobló; y así la mayor defensa que tiene contra los enemigos es su temperamento, el cual es igualmente nocivo á los nacidos en aquel país.

Pasando á la mar del Sur, se descubren entre los puertos que debemos mirar como principales, el de Panamá en Tierra Firme; en el Perú los de Guayaquil, Paita, el Callao, Ilo, Arica y Cobija; y en el reino de Chile los de Copiapo, Coquimbo, Valparaiso, la Concepcion, Valdivia, y Chacao en la isla de Chiloe; ademas de estos hay otros menores, y siendo forzoso para la mejor comprension tratar de ellos en particular, lo haremos formando una descripcion de cada uno en que se especificarán todas sus circunstancias.

PUERTO DE PERICO EN PANAMÁ.

El puerto de Perico no es puerto cerrado porque está en costa abierta, casi en medio de la ensenada de Panamá, en donde hay varias islas, tres de ellas bastante grandes, nombradas la una de Naos, la otra de Perico, y la otra de Flamencos; y estas son las que formando abrigo hacen el puerto que toma el nombre de Perico, por ser á la parte del Norte de la isla de este nombre. Aqui es donde fondean los navios, y aunque el parage está descubierto á las brizas pueden mantenerse con toda seguridad, y sin sobresalto de peligro, porque estos vientos no pueden levantar mar, mediante á que pasan por encima de la tierra, y por otra parte el tenedero del puerto es bueno. Las embarcaciones que fondean en Perico vienen á quedar distantes de Panamá de dos y media á tres leguas; y aunque desde alli acia dentro ni se levantan marejadas, ni los vientos Sures les hacen perjuicio, porque soplan con moderacion, no pueden aproximarse mas los buques de ochenta toneladas arriba, porque tiene muy poca agua y la playa queda descubierta en la baja mar, mas de un quarto de legua en algunas partes. Los barcos menores por estar mas comodamente á la carga y descarga no dan fondo en el puerto de

Perico, porque no necesitando tanta agua pueden acercarse á este baxo, y vienen á quedar como tres quartos de legua distantes de la ciudad, y sin ningun peligro aunque toquen con el fondo por ser de lama suelta.

Las mareas son regulares y segun tenemos observado, el dia de la conjuncion es la plena mar á las tres de la tarde. El agua sube y baxa mucho, lo cual junto con la disposicion llana en que está el fondo, es causa para que en la baxa mar descubra tanta playa.

La aguja tocada del iman varia en esta rada siete grados treinta y nueve minutos al Nordeste.

Todas las costas de esta ensenada y las de las islas que comprende, abundan mucho de pescados de varias especies y muy gustosos, y siendo la playa muy peñascosa, se cria marisco en grande cantidad, entre el cual se distinguen dos especies de ostiones, unos pequeños y otros grandes siendo aquellos superiores á estos en la bondad.

El fondo de esta ensenada es muy propio para la cria de las perlas, y sus ostiones tienen muy buen sabor. Todas aquellas islas inmediatas son adecuadas para la pesca de perlas.

A este puerto de Perico llega la armada del Perú cuando baxa con comercio á la feria, y nunca faltan embarcaciones alli, de las que navegan continuamente de los puertos del Perú, llevando víveres, y un crecido número de barcos costeros que hacen viajes al Chocó, ó á los puertos de la costa occidental en el mismo Reino.

Los vientos que reinan en esta ensenada, son Brizas, Nortes, ó Sures, que son los comunes en toda la costa; sobre cuyo particular habiendo referido lo suficiente en el tomo primero de la relacion de nuestro viaje, no será necesario volverlo á repetir. Las mares ó curso que las aguas tienen en toda la ensenada son sensibles, pero con particularidad en las cercanias de las islas; sobre la direccion á que corren no se puede dar regla cierta,

porque es segun el parage donde se hallare la embarcacion, respecto á los canales que forman unas islas con otras, y varian en unas mismas conforme á los vientos que reinan, bastando decir que tienen movimiento las aguas, para que cualquiera pueda aprovecharse de este aviso.

En Perico pueden carenar los navios, y en las costas de aquella ensenada hay buenas maderas para ello, pero no hay maestranza en Panamá para este fin, y esta es la razon porque no carenan alli sino rara vez los navios de guerra ni los mercantes.

Los navios de guerra solo van á Panamá en las ocasiones de armada, ó cuando hay tesoro que conducir á Lima, y no es regular ir fuera de estos casos porque no se les ofrece motivo para ello, mediante que los situados para la plaza se remiten en navios mercantes, ahorrandose de este modo el crecido gasto que se originaria de que los llevasen los de guerra; pues siendo necesario que vayan de Lima ó de Truxillo todos los víveres que se consumen en Panamá seria de mucho costo el mantener en aquella rada algun navio de guerra aunque fuese por muy corto tiempo.

PUERTO DE GUAYAQUIL.

Guayaquil es uno de los puertos principales en el Perú, así por ser donde se fabrican y carenan casi todos los navios que navegan en el mar del Sur, como por el crecido comercio que se hace en él de maderas que llevan al Perú, y de cacao á Panamá. En el rio de Guayaquil hay dos puertos, el uno está en la ensenada que forman las dos costas en su desembocadura cuya medianía ocupa la isla de la Puna; el otro en la costa del Nordeste donde se halla el puerto que es abierto, y su entrada libre para todas las embarcaciones que quieren llegar á el. Para entrar en el puerto de la Puna y lo mismo en Guayaquil, es preciso hacer la navegacion por el canal que forman la costa de Tumbes y Machala con la de la isla de la Puna; porque el otro que forma la

misma isla y la costa del Norte de la ensenada, corriendo desde la punta de Santa Elena por Chandui hasta la embocadura del rio, está tan lleno de baxos que ni aun las embarcaciones pequeñas pasan por él; sin embargo hay un canal estrecho por donde pueden pasar los barcos de poco calado.

Desde que las embarcaciones entran por Cabo Blanco, que es el que forma la ensenada por la parte del Sur acia dentro, es preciso que lo executen con las mareas, dando fondo mientras duran las vaciantes, y deteniendose hasta que vuelven á crecer las aguas; por lo que todas las embarcaciones que pretenden entrar en el rio dan fondo en el puerto de Puna para seguir desde alli su viage. Las embarcaciones que son de mucho buque, y que no tienen necesidad de carenar, se mantienen siempre en la Puna, y alli reciben su carga la cual ya sea de madera ó de cacao se les remite en balsas desde Guayaquil, siendo el motivo de esta práctica, los baxos del rio que no permitirian salir las embarcaciones grandes que subieran hasta la ciudad solo con el fin de tomar carga, pues aun aquellas que suben á carenar, salen luego á la Puna á media carga para acabar de recibir la otra mitad; ademas que en este puerto tienen agua y leña con abundancia.

Este puerto de la Puna ha sido el refugio de todos los piratas que han entrado en el rio Guayaquil y se han apoderado de aquella ciudad. Su primera diligencia ha sido fondear en Puna, y continuar despues la empresa en embarcaciones menores, dexando asegurada las grandes para tener siempre segura la retirada. Bien pudiera defenderse este puerto si se quisiese, pero se adelantaria muy poco, porque los enemigos, sin fondear alli, pueden entrar en Guayaquil, dexando asegurados sus navios fuera del peligro de las baterias que hubiera para este efecto, pues desde Cabo Blanco en adelante todo es puerto. La defensa desde la Puna podrá conseguirse facilmente construyendo una bateria sobre la punta de Maria Mandinga que lo cubre todo, y aun defiende la entrada en él; porque formando esta punta un

peñon alto y escarpado es preciso pasar por junto á él para tomar puerto.

Las embarcaciones que van á carenar, ó las medianas que no tienen embarazo en los baxos para salir cargadas por el rio entran hasta el mismo Guayaquil como sucede en todos los rios grandes, y fondean delante de la ciudad que es el verdadero puerto del rio.

Convendria mucho que se guardase este puerto, porque ademas de ser el que surte á Lima y las otras ciudades de Valles, de toda la madera destinada para la fábrica de casas, contribuye con la necesaria para la carena de toda suerte de embarcaciones y sus astilleros, tanto de guerra como del comercio; por lo cual se debe presumir que si alguna de las naciones extranjeras que desean formar establecimientos en el Perú para colonizarse llegara á ocuparlo, seria su primera diligencia apoderarse de Guayaquil, con lo que seria Dueña de aquellos mares, árbitra y absoluta en todas sus costas, y única para hacer todo el comercio que quisiese, y para estorbarselo á los Españoles; porque enseñoreados de Guayaquil podian fabricar, para guerra ó para comercio, cuantos barcos quisieran, y nos privarian enteramente de poder nosotros ejecutarlo. Esto que parece mera ponderacion, ó proposicion demasiado absoluta, no tiene nada de exageracion, pues considerando bien el caso, se verá que las resultas deben ser con toda precision las que aqui se exponen; y para mayor conocimiento de ello expondremos aqui sus circunstancias.

Que cualquiera nacion extranjera podrá apoderarse de Guayaquil cuando lo intente, no tiene duda, pues no lo han emprendido vez alguna los corsarios y piratas que no lo hallan conseguido: y manteniendose ahora en el mismo estado de defensa, no hay inconveniente de que se les frustre el intento siempre que lo emprendan. La duda solo estará en si podrán mantener aquel territorio, una vez apoderados de la ciudad principal, y esto es lo que vamos á hacer ver.

Dos cosas son las que imposibilitan á una nacion extranjera

el poder mantener los establecimientos en los territorios de otra. La una es, cuando la nacion acometida tiene fuerzas suficientes para desalojar á la que intenta establecerse en su pais: y la otra es cuando ni el pais produce víveres en abundancia para la manutencion de sus moradores, ni está en aptitud de poder ser socorrido con ellos de parte de la nacion recién establecida, porque en este caso la necesidad obligará á abandonarlo. En Guayaquil no se verifica alguna de estas dos: no la primera, porque las fuerzas que los Españoles tienen en toda su jurisdiccion son ningunas: las que pueden esperar de la provincia de Quito, no son capaces de desalojar de allí á la nacion que se apodere de aquel puesto, y las que se le pueden enviar del Perú, por precision han de consistir en navios; y en el supuesto de que la nacion extranjera que intente tal empresa no ha de ir á ella con fuerzas tan cortas que no pueda superar á las Españolas de aquella mar, es forzoso concluir, que no son bastantes las fuerzas del Perú á desalojar á los extranjeros de Guayaquil, cuando consigan apoderarse de esta ciudad, y perdida por esta parte toda la esperanza, no queda otro recurso que la segunda en la falta de los víveres, la cual veremos si es bastante para estorbar la permanencia de la nueva posesion.

Guayaquil se provee de harinas de la provincia de Quito, y de vinos, aguardientes, aceite y otros frutos de Lima. La harina de trigo se puede excusar allí para la gente criolla, porque estos se mantienen con los plátanos verdes asados, de tal suerte que aun la gente mas rica prefieren al pan este alimento, y el cazave que se hace de la Yuca y Name, así mismo el maiz y las masas que se hacen de su harina. El aguardiente y el vino son dos cosas inexcusables allí; aquel para los criollos y uno y otro para los extranjeros, porque á proporcion que el temple de aquel pais es cálido, se hacen mas precisos en él estos dos licores; y aun el vino puede excusarse, porque los criollos lo beben poco, y solo lo usan los extranjeros como el pan de trigo.

Es evidente que ninguna nacion extranjera podrá subsistir en Guayaquil sin harina de trigo, por no estar acostumbradas á ello. Pero como suponemos que el apoderarse de Guayaquil seria despues de tener establecida colonia en otra parte de aquella América, ó bien que en esta se produzca el trigo, como sucederia si la formasen en la costa de Chile, ó que por ella se haga corto el trafico, y se facilite el poderla conducir de la Jamaica, como sucederia si se apoderasen de Panamá, de un modo ó de otro tendrian como proveerse de la harina necesaria : y aun se debe advertir que esta necesidad solo seria por los primeros años, porque despues de establecidos, los mismos Españoles de la provincia de Quito les llevarian tantas harinas cuantas necesitasen, aunque hubiese grandes prohibiciones contra ello, y penas correspondientes á los contraventores, y asi este no es embarazo para que puedan mantener posesion.

Hacese mas facil el proveer á Guayaquil de harina para los primeros años que se estableciesen alli extranjeros, por el poco consumo que se hace de ellas : pues como los patricios no usan pan de trigo, y los forasteros pierden la costumbre de comerlo despues de haber estado alli algun tiempo, porque la naturaleza de aquel temperamento corrompe las harinas en corto tiempo, y no contribuyendo las aguas, es tan malo el que se hace comunmente, que luego que el paladar se habitua al plátano deja el pan enteramente.

En cuanto á los frutos aun seria menos el embarazo, porque habiendo en toda aquella jurisdiccion abundancia de caña de azucar, podrian facilmente fabricar aguardiente con su jugo, el cual es mas usado entre las naciones extranjeras en todas sus colonias de las Indias que el de ubas, y los patricios se acomodarian á él facilmente. El vino es solamente el que podria faltar, pero se pasarian sin él unos y otros, teniendo el aguardiente de caña en abundancia ; y aun esta falta seria como la de la harina solo por los primeros años, siendo despues posible sacar de Pisco

y Nasca tanto vino y aguardiente quanto quisiesen; debe tambien suponerse que en este intervalo no carecerian de él enteramente, porque si la colonia principal que fundasen fuese en la costa de Chile, al paso que tendrian harina de trigo, se proveerian tambien de vino y aguardiente, siendo el pais propio para uno y otro; y si la colonia estuviese en Panamá, hacer trasportar por alli los vinos y aguardientes que hubiesen menester.

El puerto de Guayaquil es tan util para cualquiera nacion, que poseyendolo, estará siempre en estado de mantener armada mediante á que tendrán maderas y parage adecuado para carenar los navios, y aun para fabricarlos, lo que no sucederá á otra que carezca de este puerto: la primera podrá tener cuantos navios mercantes quisiere para hacer su comercio; y la segunda no tendrá mas de los que aquella quisiere consentirle ó venderle: y siendo dueña del mar lo será igualmente de todo aquel comercio, y no se podrá executar cosa alguna en aquellos reinos que no sea con su consentimiento.

Hasta el presente no ha pensado ninguna nacion seriamente en establecerse en la América meridional, ni lo puede hacer si se atiende á lo estipulado, porque los tratados de paces, en los cuales todas se hacen reciprocamente garantes á favor de España, para que ninguna pueda pretender nuevo establecimiento en aquellas Indias; pero ¿como se podrá asegurar que no lo executen, cuando á cada paso se les ofrecen tantos motivos para quebrantar los tratados con el mas leve pretexto ó sospecha de que se les falta á ello en otras cosas? Toda el ansia de las naciones es que pasen á ellas inmediatamente las utilidades que producen las Indias, para cuyo fin no se detienen en el modo, si llegan á traslucir en algun tiempo, que la aplicacion de los Españoles procurá adelantarse en el comercio, y conservar en sí todas las utilidades que produce el de las Indias. ¿Qué duda hay en que procurarán tambien los extrangeros aprovecharse de la ocasion y formar establecimientos en aquellos parages donde puedan adelantar su

comercio? Las utilidades que pretenden de las Indias en este caso es en el que estas peligran, y mas aquellos puertos que son propios para el fin de establecer colonias; pues con estos es bastante para que todas las Indias sean de los que los posean.

No carece de dificultad el que las potencias extranjeras piensen en formar colonias en el Perú, porque ó bien lo han de executar todas las naciones maritimas, ó las unas se lo estorbarán á las otras, á fin de que ninguna sea privilegiada en ello, y se observe el equilibrio del comercio. ¿Pero quien duda que puedan practicarlo siempre que se ofrezcan guerras contra alguna, y que se mantengan firmes en los parages donde se establecieren? Dos fines muy poderosos les moverá á ello; el uno, que su comercio no se detenga en las Indias por causa de las guerras, y el otro, el de sacar mejores partidos en los tratados de paz, pues siendo dueños de una colonia, y con ella de las utilidades ó consecuencias que pueda facilitarles; que condiciones no exigirán de la España á su favor? asi podrán en todos tiempos hacer la guerra siempre que hallen pretexto con mucha ventaja. Condiciones favorables en los ajustes de la paz, ó quedarse en posesion de los establecimientos que hubieren formado en las costas del Sur, como ha sucedido con todos los que han hecho en las del Norte.

Esto supuesto parece muy peligroso que un puerto de tanta consecuencia como el de Guayaquil, esté en un abandono tal que pueda ser del primero que lo solicite; pues aunque no fuese mas que para que supiesen las naciones extranjeras que se guardaba con cuidado, convendria que tuviese alguna defensa, á fin de que nunca puedan proyectar sobre él.

Para que Guayaquil estuviese guardado, seria conveniente en primer lugar, que tuviera un Gobernador militar, y que este fuese hombre de conducta y experiencia acreditada, para que cuando llegase la ocasion supiese portarse como soldado, disponiendo la defensa de aquella ciudad del modo que se requiere. Asi mismo

convendria hacer presidio á Guayaquil, y aunque en la disposicion en que está no puede cerrarse de murallas, disponer que los fuertes que la defienden, estuviesen en el mejor estado y situacion que fuese posible y conviniese; que todos los hombres hábiles que componen su vecindario, y los que habitan las campañas de su pertenencia, estuviesen alistados y obligados á presentarse en la ciudad, siempre que se ofreciese novedad; que hubiese armas para que toda esta gente pudiese hacer oposicion á los enemigos; y que de tres distintas avenidas que tiene, una por el estero salado que corresponde á espaldas de la ciudad, otra por el brazo de Santay que desemboca en frente de ella, y la otra principal del rio, se cerrasen las dos primeras, para que quedando unicamente esta última, hubiesen de vencer los enemigos antes de entrar en la ciudad las fuerzas que se les opusiesen. Y para que por el rio encontrasen las bastantes á hacerlos desistir de qualquiera empresa, es conveniente que ademas de los fuertes que sean necesarios para guardarlas, tenga asi mismo el recurso de tres ó quatro galeras para que estas hagan oposicion á las embarcaciones menores cuando intenten entrar por el rio, como mas ampliamente se dijo, tratando del gobierno y estado presente de los reinos del Perú.

Una de las providencias mas convenientes para la defensa de Guayaquil, y que seria muy importante en aquellas partes, es la de que asi el Gobernador de esta ciudad como los de las demas plazas marítimas, fuesen Oficiales marinos, y esta idea se halla apoyada con razones muy poderosas entre las cuales puede mirarse como principal, la de que los Gobernadores que no tienen los conocimientos peculiares de la ciencia de la Marina no conocen los puntos por donde peligran las ciudades puertos de mar, ni las providencias mas convenientes para su defensa. Y asi pues, en Guayaquil donde la defensa principal se debe hacer con embarcaciones menores, de tantos corregidores como ha tenido, ninguno habia discurrido en ello, hasta que en el año 1741 ba-

xamos en su socorro por disposicion de la Audiencia de Quito, é hicimos patente que toda la defensa que se podia hacer consistia entre otras cosas : Primeramente, cerrar las dos avenidas mencionadas : en segundo lugar, formar unas baterias flotantes sobre las mismas balsas que hay en el rio : tercero, construir dos gale-
ras, para que estas recibiesen á los enemigos en su entrada precisa por el rio, no pudiendo desembarcar en otro parage sino en la misma ciudad, y en esto consiste que aquellas providencias puedan ser útiles.

En Lima sucede lo contrario, pues deseando el Virrey dar providencia contra qualquier desembarco que intentasen los enemigos, falto de experiencia consultó á la Audiencia, y despues al General de las armas en el Perú, y al Gobernador del Callao, con otros Oficiales militares terrestres que habia alli ; y ultimamente con el parecer de unos y otros determinó hacer unas galeotas, sin preveer que las fuerzas de estas no eran capaces para oponerse á empresa alguna que intentasen los enemigos : pero habiendo llegado nosotros á Lima, y pedido nuestro parecer sobre este particular, hicimos ver claramente el engaño, y que no servian las galeotas para impedir desembarco en costa maritima, pero ya estaba hecho el costo y los barcos fabricados.

A este tenor son todas las providencias que dan los Oficiales de tierra en las plazas de armas marítimas, y por esto convendría siguiendo el exemplo de todas las naciones maritimas, que los Gobernadores de las ciudades ó plazas puertos de mar fuesen personas criadas en la Marina, para que así supiesen disponer su defensa con la inteligencia y conocimiento que se requiere. Los Franceses nos enseñan esta politica en todas sus colonias, y los Ingleses lo confirman con el exemplo de lo que practican en las suyas, y de unas y de otras está acreditado el acierto por el adelantamiento que tienen, y el buen pie en que las conservan.

Guayaquil necesita ademas de las providencias que quedan expresadas, el tener una fortaleza que cubra la ciudad por la

parte de la avenida del rio, á fin de que si los enemigos sabedores de que los esperan con fuerzas superiores á las de sus lanchas y botes, intentan subir el rio con fragatas para que al abrigo de estas, no peligren las demas embarcaciones pequeñas, no lo puedan hacer sin sugetarse á pasar por los fuegos del fuerte, los cuales no será facil vencer estando estos en tal disposicion, que guarden la ciudad, cubran el fondeadero, y estorben el paso acia ella. Debe pues considerarse la defensa de Guayaquil en dos maneras; la una por medio de la fortaleza para que su artillería juegue contra las embarcaciones mayores; y la de las galeras para que se empleen contra las pequeñas, á fin de que estas no puedan entrar por la avenida del rio hasta el mismo Guayaquil, sin que la fortaleza las pueda ofender con solo la diligencia de arrimarse á la orilla del rio opuesta á la ciudad, y de navegar junto á ella á favor de la oscuridad, y al abrigo de los mangles que se abanzan al agua lo bastante para ocultarlas.

Estando Guayaquil prevenido en esta forma, y teniendo un Gobernador militar que discipline las milicias de toda la jurisdiccion, y que desde el tiempo de paz esté prevenido para defender su ciudad en el de guerra, no será facil su sorpresa, ni que los enemigos logren apoderarse de este puerto aunque lo intenten, porque su jurisdiccion encierra mucha gente, y toda ella de espíritu y de buena disposicion, para portarse en qualquiera ocasion que se ofrezca con lucimiento.

Desde que se empieza á entrar por el rio de Guayaquil, yendo de la costa de Tumbes adelante, es menester llevar práctico por los muchos baxos que tiene el rio, y ya sea en embarcaciones chicas ó grandes siempre es preciso entrar con mareas. Esto contribuye tambien, á que cuando los enemigos lleguen á ponerse frente de Guayaquil, hayan tenido suficiente tiempo en la ciudad para prevenirse á la defensa, y para pasar aviso á las campañas de su jurisdiccion á fin de que acudan á su socorro. Asi pues esta ciudad tan facil de ser tomada ahora, tanto mas dificil será

cuando esté proveida de todo lo necesario ; y lo que los enemigos no consiguieren á la primera embestida, no lo lograrán despues, no siendo posible poner sitio á la fortaleza que se hiciere para guardar la ciudad, porque el terreno no lo permite, ni que se mantengan en tierra, sino es poniendose en las inmediaciones á ella, puesto que todo lo restante es pantano, donde ni el racional ni la bestia pueden mantenerse sin sumergirse en el lodo, y por esto se han de acercar á ella precisamente cuando intenten invadirla.

PUERTO DE PAITA.

El puerto de Paita viene á ser una rada abierta con buen fondeadero, y abrigada de los vientos Sures. Los navios grandes quedan como un quarto de legua apartados de la poblacion, porque mas adentro no tienen fondo suficiente, y la rada es de bastante capacidad.

A este puerto llegan todos los navios que hacen viage de Panamá al Callao, ya sea en armada de galeones, ó en qualquiera otro tiempo. Alli descargan todo lo que consiste en mercancias que pueden averiarse en la mar, para que vayan por tierra á Lima ; y solo los articulos de mucho volumen ó muy pesados, quedan á bordo para llevarlos en los mismos navios al Callao.

La poblacion de Paita consiste de una calle algo larga, la cual se compone de ranchos de cañas, que hay del uno y el otro lado, y en ellos habitan Indios, mestizos y algunos mulatos. Antes que el Almirante Anson la destruyese, solo tenia una casa formal hecha de cantería donde asistia alternativamente uno de los Oficiales reales de Piura, á cuyo corregimiento pertenece Paita, y un fuertecillo muy pequeño, donde se montaban seis ó siete cañones de corto calibre. Esta poblacion carece enteramente de agua dulce, y se suple de la que necesita de un pueblo nombrado Colan que está en la misma ensenada á quatro leguas de Paita, situado en la desembocadura del rio de la Chira, que es el que

corre por el pueblo de Amotape. Los Indios vecinos de este pueblo de Colan, están obligados á llevar á Paita todos los dias una balsa cargada de agua; y teniendo el vecindario hecha asignacion de una porcion de ella, se reparte á cada uno la que le toca pagando un tanto por botija segun está arreglado. Los navios que necesitan remplazar su aguada, hacen ajuste con los Indios de Colan para que los provean de la que necesitan.

La falta de agua en Paita para poder regar, y la singularidad de no llover alli nunca, ó rara vez por ser ya pais de Valles, es causa de que su territorio sea árido y esteril, y que se provea, asi como de agua, de verduras y carne del mismo pueblo de Colan, ó del de Amotape.

Este puerto es conocido cuando se llega á la costa por su latitud que es de cinco grados y cinco minutos Sur, porque tiene una montaña bien alta que hace inmediacion á la poblacion, y forma la figura de una silla, cuyo nombre le dan, y el resto de la tierra es bajo é igual.

En esta ensenada hay pescados con mucha abundancia y muy sabrosos: entre estos es grande la cantidad de tollos que se pesca por cierto tiempo, y lo mismo en toda aquella costa.

En Colan hay gran número de marineros, asi como en los demas pueblos de aquella costa que se emplean en la pesca. Los de Colan son los mas famosos, porque exceden en este exercicio á todos los de otras partes, pero se nota en esta gente, que tan presto son marineros como arrieros de recuas, ó labradores: y aunque estos exercicios parecen algo opuestos, para ellos todo es lo mismo, porque cuando no hallan empleo en la mar por no tener viaje ni pesca que hacer, se aplican á alguno de los de tierra y de esta forma nunca están ociosos.

A este puerto de Paita solo van los navios de guerra de aquella mar cuando vuelven de Panamá para subir al Perú; pero esto no sucede sino en las ocasiones de armada ó cuando hay que conducir algun tesoro como queda dicho.

Los vientos que generalmente se experimentan en Paita son de la parte del Sur, y de estos está resguardada aquella rada con la montaña de la Silla. Los vientos del Norte que son las brizas no recalán hasta allí, y si alguna vez sucede al cabo de muchos años es con irregularidad. Desde Noviembre hasta Mayo que es el verano en aquellas costas suelen experimentarse algunos terrales que son vientos por Este y Es Sueste pero son muy flojos y al fin pasan á entablarse al Sueste y Sur Sueste.

Este puerto no necesita para su defensa más que un pequeño fuerte como el que tenía, que monte de seis á ocho cañones, y las municiones correspondientes, y armas de mano para que la gente que habita en él lo defienda cuando sea atacado de enemigos; pues como se ha dicho tratando del estado de las plazas de armas, el haberlo tomado los Ingleses el año de 1741, fue porque carecía enteramente de armas y municiones con que poder jugar la artillería del fuerte.

PUERTO DEL CALLAO.

El puerto del Callao ha sido siempre el principal del reino del Perú, así porque en él es donde estaba el cuerpo de la Armada y Arsenales, y en donde están de continuo los navios de guerra, como por ser también el puerto principal del comercio á donde concurren con mas frecuencia todos los navios mercantes.

La disposición de este puerto consiste en una rada bien grande á cuyo extremo Austral se halla una isla que se extiende del Sueste al Noroeste, casi dos leguas, llamada de San Lorenzo, y forma el abrigo del puerto, resguardándolo de los vientos de la parte del Sur, que son los que de continuo reinan en él. Los navios dan fondo distante de la playa, en donde estaba formada la plaza, como cosa de un cuarto de legua, en seis ó siete brazas de agua, y buen fondo de arena y lama con tenedero firme; pero las embarcaciones pequeñas se acercan mas á la playa, muy inmediato

al sitio en que estaba la plaza del Callao antes que la sumergiése la mar ; por aquí corre un arroyo en el que con comodidad hacen aguada las embarcaciones.

Las aguas corren acia el Norte en toda esta costa, y por esto es preciso para tomar el puerto del Callao tener barlovento y procurar no perderlo, arrimandose cuanto sea posible contra la cabeza del Noroeste de la isla de San Lorenzo donde no hay riesgo alguno, porque sobre ser muy limpio, hay doce ó trece brazas de agua á distancia de medio cable de tierra.

Al Nordeste del fondeadero de los navios desagua en el mar el rio de Rimac que pasa por Lima, y como su desagüe se hace insensiblemente por entre la chinería de la playa forma varias lagunas en ella con la rebalsa de las aguas, y despues siguiendo la costa como á cosa de media legua adelante acia el Norte, hay un baxo de arena que se alarga á la mar como media legua ó algo mas, el cual cuando la mar está á media marea tiene desde dos brazas y media hasta quatro ; y este es el baxo que llaman allí de Bocanegra, cuyo nombre toma de las lagunas que forman las aguas del rio en la playa. Algunos navios que estando sotaventados han querido tomar el puerto bordeando y se han dejado ir del bordo de tierra sin reparo han varado en él ; pero esto ha sido por quererse arrimar demasiado á la tierra sin hacerle ningun reparo. Fuera de este baxo no hay otro peligro en toda la costa sino el de las islas que están al Norte del puerto del Callao acia el del Alcon y otras que llaman las Hormigas, siete leguas de dicho puerto.

Por la parte del oriente de la isla de San Lorenzo entre esta y la Laja hay bastante canal de seis á ocho brazas de agua, pero es menester para entrar por él arrimarse siempre contra dicha isla de San Lorenzo y llevarla á distancia de un cable, hasta tener al Oeste el Torreón, y entonces se debe gobernar al Es Nordeste hasta apartarse de la misma punta de los Forzados, cosa de tres cables, porque de ella sale un baxo que solo tiene tres brazas de

agua. Despues de haber rebazado la Laja se puede gobernar al fondeadero como se quisiere, sin ningun recelo, porque todo es limpio y de buen fondo.

Los vientos que soplan en este puerto son por lo regular Sures, apartandose unas veces acia el Sueste, y otras para el Sudoeste, pero siempre soplan con tanta templanza que en todos tiempos se carenan los barcos y se dan quillas sin peligro alguno, porque no levantan mares. Sin embargo mientras los Sures soplan con fuerza que es en el invierno hay resacas tan fuertes en la playa, que impiden á los botes acercarse á la orilla, y los que se resuelven á ello corren bastante peligro.

Este puerto se hallaba defendido por la plaza de armas del Callao, cuyas fortificaciones consistian en una muralla sencilla coronada de artillería, la qual cubria con sus fuegos todo el fondeadero, pero esto era casi lo único que podia defender: siendo asi que en toda aquella costa desde el Morro Solar hasta el puerto de Ancon, distancia de catorce leguas del Sur al Norte, hay ocho parages en donde con la misma ó mayor comodidad que en el Callao se puede desembarcar sin exponerse á pasar sus fuegos. quatro de estos parages no están mas distantes de Lima que lo estaba la plaza del Callao; y para que se conozcan mas individualmente, haremos relacion de todos.

Empezando por la parte del Sur, está el puerto de la China inmediato al Morro Solar, siendo este Morro mismo el que forma el abrigo del puerto. Dista de Lima tres leguas y media maritimas, y hay camino real que va hasta él. A este puerto acudian muchos navios Franceses de los que pasaron á aquellos mares al principio de este siglo, y desde alli hacian su comercio con los mercaderes de Lima, y de otras partes del Perú que iban á comprarles. A un quarto de legua al Norte de este puerto, sigue otra ensenada que nombran el Salto del Fraile, la qual aunque está descubierta enteramente á los Sures, tiene una playa buena y cómoda en donde poder desembarcar siempre que se intente en

el puerto de la China : asimismo hay en esta playa bastante agua y buen fondo ; pero no tienen agua dulce.

A otro cuarto de legua mas al Norte de esta ensenada del Salto del Fraile está el puerto de los Chorrillos, y aunque no tiene resguardo para los Sures, y padece la incomodidad de balsa con resaca no impide desembarco, y asi está poblado, y los Indios que lo habitan tienen el exercicio de la mar, unos navegan, y otros son pescadores. Este puerto dista de Lima tres leguas que es la misma distancia que hay desde el Callao, del qual está apartado quatro acia el Sur. Tiene agua dulce y todo su territorio está poblado de haciendas.

En la costa que corre desde los Chorrillos hasta el sitio donde estaba el Callao, y como un tercio de legua distante de él, hay una playa donde formando remanso las aguas se puede desembarcar comodamente, pero este parage estaba guardado con la artillería de la plaza porque alcanzaban sus fuegos.

En la costa que corre desde el puerto del Callao acia el Norte distancia de tres leguas, desagua al mar un rio llamado Cadabaillo, en cuyas playas es tan apacible el mar, que se puede desembarcar con toda la comodidad imaginable, y caminando como una legua por las orillas de este rio acia arriba, se sale al camino real que va á Lima, y continuando por él otras dos leguas se entra en Lima.

Corriendo la misma costa acia el Norte otras dos leguas mas adelante de las playas de Cadabaillo, está el puerto de los Viejos, que tambien tiene un buen desembarcadero, y media legua mas arriba de él hay otra playa en una ensenada que forma la tierra, en donde tambien se puede desembarcar facilmente, pero este desembarcadero asi como el del puerto de los Viejos tiene el inconveniente de que delante de ellos hay un pequeño archipelago, entre cuyas islas puede peligrar qualquiera embarcacion grande á causa de la extrema rapidez de las corrientes que forman los canalizos.

Ultimamente distante del fondeadero del Callao acia el Norte ocho leguas, y por tierra poco mas apartado de Lima se halla el puerto de Ancon, que es de la figura de una herradura, y se halla resguardado de los Sures; tiene mas de media legua de interioridad y su boca se ensancha otro tanto. Es muy fondeable y de buen fondo, y puede fondear en él, no solo una escuadra, mas una armada numerosa con toda comodidad, á excepcion de la del agua dulce, porque no la hay sino salobre en unos pozos alli cerca; por lo que es preciso ir á buscarla distancia de dos leguas por el camino de Lima hasta un parage nombrado Copacabana.

En este puerto de Ancon hay una pequeña poblacion de Indios pescadores que se mantienen con el exercicio de la pesca, porque como le falta el agua, es la tierra tan esteril que no se ve en ella mas que aridez. Lo contrario se experimenta en el Mar, pues tanto el puerto como la costa es muy abundante de pescados de toda especie y muy sabroso. Los Indios se emplean en la pesca, y las Indias lo llevan á vender á Lima, á donde caminando de noche llegan siempre al amanecer, habiendo desde el puerto camino derecho á Lima.

A vista de todos estos desembarcaderos, y de la facilidad con que los enemigos se pueden dirigir á Lima de qualquiera de ellos siguiendo el camino real, quedará demostrado que la fortaleza del Callao servia solamente para defender los navios que estaban fondeados en el puerto, y los almacenes de víveres que habia en él, no para impedir á los enemigos el desembarco, ni la posibilidad de pasar á Lima en derechura; y si no lo han executado hasta ahora ha sido porque quando lograron pasar á aquel mar llevando consigo fuerzas suficientes para atreverse á Lima, como sucedió en 1624 con la escuadra Holandesa baxo el mando de Hermite-Cherh, compuesta de onze embarcaciones grandes con mas de 1600 hombres de desembarco, no tenian noticia de los lugares propios para desembarcar fuera del de la playa del Callao; y asi sucedió, que despues de haberse mantenido fondeado

en la cabeza de la isla de San Lorenzo sin atreverse á presentar sus fuerzas contra las que el Virrey Marques de Guadalcazar habia prevenido con presteza y acierto, se vio precisada toda la escuadra á volver á Amsterdam de donde habia salido.

El Comandante Holandés estaba falto de noticias, porque las que habia de las Indias en aquel tiempo no eran tan puntuales como las que hay ahora; y si la escuadra de Anson que entró en aquellos mares en 1741 no hubiese padecido en el fuerte descalabro de haber perecido casi toda su gente en la travesia del Cabo de Hornos, siendo obligado á abandonar sus navios quedandose solo con dos, y quinientos hombres que los tripulaban, hubiera conseguido su intento. Este Almirante Ingles habia formado su plan, sobre las noticias que le habian subministrado algunos Ingleses prácticos en aquella costa, y particularmente uno que habia sido factor en Panamá y despues en Lima; asi tenia bastante informacion para dirigir su empresa, y sin exponerse á los fuegos del Callao hacer el desembarco, y tomar á Lima, no teniendo esta ciudad entonces armas, ni haberse tomado las disposiciones necesarias para su defensa.

Finalmente el puerto del Callao como todas las costas contiguas á él, son muy abundantes de pescado, y lo era el pais en todo antes que experimentase el último terremoto del año 1746, en toda especie de carnes y legumbres, comodidades muy favorables para un puerto donde deben invernar continuamente los navios de guerra, y concurrir todas las embarcaciones del Perú, aunque padece la incomodidad de escases de leña, y para proveerse los navios se recurre á la que se lleva de la costa de Chile, Guayaquil, y de otras partes donde la hay con abundancia.

PUERTO DE ILO.

El puerto de Ilo consiste en una rada abierta, y resguardada en parte de los vientos Sures por una punta que se avanza al

mar; tiene agua de un rio que pasa junto al pueblo de Ilo, y sale al mar, aunque suele secarse enteramente con los calores del verano, lo cual se experimenta siempre que en el invierno han sido escasas las aguas en la Sierra.

El fondeadero es bueno, las embarcaciones quedan apartadas de la playa á media legua, en doce ó trece brazas de agua sobre arena fina y lama, el desembarcadero de la playa es malo, pues siendo todo costa abierta, aunque los Sures lleguen quebrados de fuerzas, no teniendo embarazo la mar entra libremente en toda la playa y causa fuerte resaca. Para que las lanchas y botes puedan llegar á ella sin tanto peligro hay una caleta cerca del rio, á la parte del Sur de su desembocadura, que es á donde se arriman comunmente; pero quando la mar está hinchada se hace esto tan impracticable como en toda la costa. La punta que forma esta caleta, echa al mar algunas piedras que se alargan de ella como medio quarto de legua; la de mas afuera es muy peligrosa porque no se manifiesta, y asi es menester tener cuidado con ella, quando se quiere salir á tierra.

El parage donde los navios fondean está al Oeste de esta punta, que es algo mas al Sur que la direccion de este rumbo respecto al rio. La poblacion que está, como se ha dicho, á su desembocadura consiste de una parroquia y cosa de cinquenta casas á manera de ranchos como los de los Valles, en donde viven otras tantas familias, la mayor parte gente pobre. Ni el puerto ni el pueblo tiene defensa alguna, y por esto ha sido uno de los mas libres, á donde iban los Franceses quando pasaban á comerciar á la mar del Sur, porque estaban en él como si fuera puerto propio, y hacian libremente su comercio, con los que baxaban de las provincias interiores del Cuzco, Chucuito, Arequipa y otras.

Al presente son pocas las embarcaciones que van á este puerto, porque mantiene poco comercio con los otros del Perú, solo suele ir uno ó dos barcos mercantes cada año, los quales recorren todos los puertos que hay entre Valparaiso y el Callao, que se distin-

guen alli con el nombre de intermedios, dexando en ellos algunos generos que llevan de Chile y hacen falta alli, y recojiendo otros que se producen en aquellos paises para llevarlos al Callao, pero es muy raro quando los navios de guerra llegan á ellos.

PUERTO DE ARICA.

El puerto de Arica es una rada abierta y á corta diferencia semejante á la de Ilo; el fondeadero dista un quarto de legua del Morro, que forma el desembarcadero del puerto en ocho ó nueve brazas de agua sobre lama dura. La poblacion es mayor que la de Ilo, compuesta de Mulatos, Indios y Blancos, pero el puerto es tan poco frecuentado como el antecedente, y solo lo estuvo cuando los navios Franceses entraron con libertad en aquel mar y comerciaron en todos sus puertos.

PUERTO DE COBIJA.

Cobija sigue al Sur de Arica, y es una rada abierta como las anteriores, algo reservada de los Sures en el parage donde fondean los navios, pero abierta al Norte y á todos los otros vientos. El desembarcadero es malo á la parte del Oeste, porque las olas entran sin quebrantarse en las mismas playas que están todas cubiertas de peñas, por entre las cuales es necesario buscar entrada para acercarse á la tierra, con peligro de hacerse pedazos contra ellas las embarcaciones. El fondeadero es bueno, pero la aguada dificil y mala, porque solo hay un pequeño manantial á media legua distante de la poblacion donde el agua es muy poca, de mal gusto y salobre, y la poblacion de Cobija se reduce á unos pocos ranchos de Indios pescadores muy pobres.

PUERTOS PERTENECIENTES AL REINO DE CHILE.

PUERTO DE COPIAPO.

AUNQUE el pueblo que tiene el nombre de Copiapo está en lo interior de la tierra, pues dista de la costa por el camino regular veinte leguas, se conoce por este nombre el puerto mas inmediato, el qual se distingue mucho por un Cerro alto que está en la inmediacion del puerto en figura de morro ; porque hallandose rodeado de una tierra baxa, y muy llana por todas partes, quando se mira de lexos y no se puede descubrir la demas tierras al rededor, parece el morro como una isla situada en medio del mar. Este morro viene á formar la punta del Sur de la rada de Copiapo dentro de la qual hay dos puertos ; el mas inmediato al morro no tiene tanto abrigo como el otro, ni tan buen fondeadero, pues en el parage donde anclan los navios hay de treinta á treinta y seis brazas de agua. El otro puerto mas apartado del morro, que está acia el Nordeste de la punta que lo forma, es conocido por el nombre de Puerto de la Caldera ; está abrigado por todas partes, á excepcion de los vientos intermedios entre el Norte y el Oeste ; el fondo es bueno, y los navios quedan arrimados á tierra en diez brazas de agua.

Este puerto, sin embargo de ser el mas bien situado de la rada, carece de todo lo que necesitan los navios, y por esto no es frecuentado sino por las embarcaciones que hacen viage á los puertos intermedios ; no tiene leña, y es necesario ir á buscarla cinco leguas distante de la costa, en las orillas del rio Copiapo. El agua es salobre y poca, porque el rio desagua en el mar, como á cinco leguas al Sur del Puerto de la Caldera, y la que pueden recojer los navios es la que se destila en una concavidad inmediata al puerto. No hay mas poblacion que un grande cobertizo á donde descargan los navios lo que han de dexar para que lo conduzcan

á Copiapo, y á donde se deposita lo que de este pueblo se desea enviar á Lima.

PUERTO DE COQUIMBO.

Coquimbo es un puerto mas regular y cómodo que los antecedentes; su figura es á la manera de una ensenada, y á la parte del Sur de toda ella está el fondeadero de los navios abrigado de todos vientos, cerca de tierra y con buen fondo de arena menuda negra, y con bastante agua, quedando los navios nadando sobre seis hasta diez brazas de agua, de tanta serenidad que pueden carenar sin peligro. La entrada de la bahía tiene de ancho casi dos leguas, pero se procura dar fondo en el paraje, donde proyectadas entre si las dos puntas que la forman, queda cerrada la vista, sin verse la mar por parte alguna.

La punta de la Tortuga, que es la que se avanza á cerrar la bahía, y forma el puerto, tiene por la parte del Sur dos peñones; el mas exterior se avanza al mar cómo un tercio de legua, y el otro cae mas al Sur dexando un paso estrecho entre él y la tierra firme, pero de bastante agua pues en todo el canal hay de 16 á 17 brazas. Quando se va por fuera de ambos para tomar el puerto, se ha tener la precaucion de aprovecharse bien del viento, para que si fuere preciso dar fondo no sea cerca del peñon exterior nombrado Pájaro niño; porque inmediato á él, hay de 40 á 50 brazas de agua, y todo el fondo por aquella parte está lleno de peñas, las quales no solamente cortan los cables en corto tiempo, mas hacen muy dificil y arduo sacar las anclas, y una vez agarradas estas en las peñas del fondo, lo regular es quedarse abaxo.

Dentro del puerto y casi pegado á la tierra hay una peña que llaman la Tortuga, en la qual hay dos brazas de agua, y las embarcaciones pequeñas se arriman contra ella y carenan con toda comodidad.

En esta bahía ó ensenada hay tres arroyos que desaguan en el mar: el mas inmediato dista del fondeadero de los navios como una legua, y en este hacen aguada las embarcaciones; el segundo está un quarto de legua mas retirado; y el tercero es el rio de Coquimbo, que aunque grande puede vadearse casi siempre, pero nunca se seca como los de los puertos anteriores. La ciudad de Coquimbo está situada á la parte del Sur de este rio, poco distante del fondeadero de los navios.

Este puerto es el principal para el comercio entre todos los comprendidos baxo la denominacion de Intermedios, porque ademas del trigo que se recoje en sus campiñas con abundancia, produce mucho aceite y vino, uno y otro de calidad superior al que se coje en las costas de Chile y del Perú; pero lo mas fuerte de su comercio consiste en cobre, surtiendose todo el Perú del que se saca alli. Los navios cargan aqui no solo el cobre, mas frutos, cueros, cordovanes y jarcias de aquella jurisdiccion.

La poblacion de Coquimbo nombrada tambien la Serena es de bastante capacidad, su planta muy hermosa, porque á la hermosa disposicion, se junta la comodidad y ventajas del parage en que está situada, el qual es agradable en todos respectos, pues al mismo tiempo que domina la campaña y marina, no causa molestia su altura á los habitantes ni irregularidad á la poblacion, porque ocupa un sitio llano y toda ella está á nivel. Su poblacion no es correspondiente á la capacidad porque la mayor parte del terreno son jardines y huertas.

PUERTO DE VALPARAISO.

El puerto de Valparaiso, cuya latitud es treinta y tres grados, dos y medio minutos Austral, consiste en una ensenada, cuya boca se extiende casi del Norte al Sudoeste, la distancia de tres leguas que son las que hay desde la punta de Concon á la otra punta del puerto de Valparaiso. Al Sueste de esta está el puerto, el

qual tiene de interioridad mas de una legua ; todo él es de buen fondo, lama fina pegajosa y con bastante agua, pues á distancia de cable y medio de tierra, tiene de 14 á 16 brazas, y va aumentando hasta 36 y 40 que es la que tiene á media legua de distancia de la tierra. Todo el fondo es limpio á excepcion de una peña que tiene al Nordeste de la quebrada de los Angeles, cosa de cable y medio ó dos apartado de ella, de la qual es menester guardarse, porque no está manifiesta, y tiene muy poca agua encima.

Para entrar en este puerto es menester arrimarse mucho á la tierra de la punta del puerto, y navegar costeandola á menos distancia de la playa que la de un quarto de legua por 20—18—y 16 brazas de agua. Despues es preciso ir arrimandose á la tierra de la punta del puerto, de modo que se pase como un largo de navio distante de la roca llamada la Baxa, porque es tan fondable que se puede pasar tocandola con el costado del navio sin mas peligro que el que pueda ocasionarse por rascar el costado contra ella. Es preciso pasar cerca de esta Baxa, la qual está siempre descubierta, porque siendo los vientos frecuentemente por el Sur, quando no se tiene este cuidado se sotaventean mucho las embarcaciones, y es trabajoso ganar el fondeadero ; al mismo tiempo es necesario tener la precaucion de que si es de mañana quando se intenta entrar en el puerto, no conviene entonces arrimarse mucho á la dicha Baxa, porque aunque fuera del puerto hay bastante viento, hay calma dentro, y seria muy peligroso quedarse arrimado á esta peña sin poder gobernar la nave, ó verse precisado á dar fondo en 50 brazas de agua, que son las que hay á poca distancia de ella. Para evadir estos dos inconvenientes, será lo mas acertado mantenerse á fuera bordeando hasta el medio dia ó la una de la tarde, á cuya hora es regular que ventee con igualdad hasta dentro del puerto, y entonces se podrá entrar del modo dicho antes.

Asimismo se puede entrar en la ensenada, y dar fondo en el

parage que pareciere mas cómodo en él, hasta el dia siguiente de madrugada para levarse, y entrar con el terral que llaman alli Concon el qual no dexa de ventear dia alguno en general.

Los navios se amarran con un ancla en tierra y otra en la mar; la de tierra se tiende de suerte que quede al Sur Sudoeste, y la del mar al Nor Nordeste, procurando que la primera esté bien asegurada, porque los vientos del Sur y Sudoeste, que son los generales, aunque corren por encima de la tierra soplan con mucha fuerza, y por eso es indispensable la precaucion de amarrarse en tierra, pues si no se hiciera asi, garrarian los navios á causa de la pendiente del fondo.

Desde que empiezan á ventear los Nortes en aquella costa, que es por los meses de Abril y Mayo, experimentan toda su fuerza las embarcaciones que se hallan en el puerto de Valparaiso porque es viento de travesia en él, quedando asi expuestas á toda la fuerza del viento y de la mar que entra á romper en la misma playa. La seguridad de los navios consiste unicamente en el ancla y cable del Nor Nordeste, el qual se ayuda con otro para evitar el peligro, pues si llegara á faltar aquel cable, todo socorro seria inutil, y el navio iria á chocar contra las peñas de la playa. La única circunstancia favorable es que el fondo va siguiendo en pendiente acia la playa, y asi en lugar de garrar se afirma el ancla cada vez mas, recayendo todo el peligro sobre la flaqueza del cable.

Entre las dos quebradas llamadas de los Angeles y de Juan Gomez sale una punta que nombran de la Barranca, porque efectivamente es un sitio bien alto y escarpado. Encima de este hay un torreón que sirve de vijía, y tiene algunos cañones pequeños: y al pie de este cerro en un terreno algo levantado de la playa hay una batería pequeña, que fue la primera fortaleza que tuvo este puerto para defender la poblacion y cubrir el fondeadero, por cuya razon es conocida por el nombre de Castillo Viejo; pero como todas sus fuerzas se reducian á una batería sencilla y

con pocos cañones, pareció conveniente aumentar las fuerzas del puerto, y entre las dos quebradas de Sⁿ Francisco y de Sⁿ Agustin, se construyó á los fines del siglo pasado un fuerte de bastante capacidad, pero tan irregular en su figura, que no tiene defenzas algunas para resguardar sus propias obras y fuegos, á causa de que la desproporcion del terreno no da lugar á mayor formalidad, y lo que mas le perjudica es que está dominado por las alturas que lo circundan de la parte de tierra. Las dos quebradas que ciñen este fuerte, cuya profundidad es de 25 toesas á corta diferencia, le sirven de fosos por los costados, y por la parte de la marina lo es el escarpe del mismo cerro sobre que está fundado, estando este cortado perpendicularmente, mas por la espalda se prolonga el terreno haciendo cuesta, y por esta es por donde tiene mas peligro, puesto que todas las obras interiores quedan descubiertas enteramente á los que estuvieren afuera. Es cierto que este fuerte tiene bastante fuegos para defender el fondeadero ordinario, que es el que está delante de la poblacion, pero no puede tener el mismo efecto en todo lo que el puerto se extiende, porque fondeando los navios al Este de esta fortaleza junto á la playa del Almendral en 16 ó 18 brazas de agua, quedarán distantes de ella tres quartos de legua donde será poco el efecto que podrá hacer su artillería, y de ningun modo capaz de estorbar el desembarco que se intentare hacer en el puerto.

Este fuerte se arruinó en la mayor parte con un temblor de los muchos que ha experimentado aquel reino, y siendo Presidente de Chile en estos últimos años el Teniente General Dⁿ Jose Manso, reparó y levantó lo que se habia destruido añadiendo algunas obras.

Ademas de la poblacion que hay en las dos quebradas de Sⁿ Francisco y de Sⁿ Agustin, se extienden desde esta última almacenes para encerrar el trigo, y demas efectos que baxan de Santiago, y algunas casas acia la quebrada que llaman de Elias, cuyas fábricas están contiguas á la playa, y respaldadas de un

cerro alto y escarpado, el qual estorba la extension de la poblacion, por el limitado espacio que dexa alli para ello, y de la quebrada de S^a Francisco acia el Castillo Viejo.

Por esta quebrada corre un pequeño arroyo del qual se conduce al interior del fuerte el agua necesaria para la guarnicion, y de la restante se provee el vecindario. Algunos navios hacen su aguada en este sitio quando baxa en abundancia, y otros en un arroyo que corre al Sueste del pueblo por donde empieza el llano del Almendral, pero este suele escacear algunas veces tanto, que es necesario hacer hoyos grandes en la cañada que sirve de madre al arroyo para recoger el agua que se junta en ellos. Al fin del Almendral hay otro arroyo que no corre sino en invierno. A una legua y tres quartos al Es Nordeste de la poblacion desemboca al mar el rio de Chile, el qual es grande, y en todos tiempos lleva bastante agua.

Habiendose dado noticia de la capacidad del puerto de Valparaiso, de su vecindario y comercio en el segundo tomo de nuestro viaje, solo diremos aqui, que siendo este puerto el principal del comercio de Chile, porque la inmediacion que tiene á Santiago proporciona mejor que en otro la comodidad de transportar á él los frutos y géneros que produce aquel pais, es por consiguiente el mas frecuentado de los navios de aquella mar, los quales no cesan de hacer viages á él en el verano, que es el tiempo en que sin peligro se puede hacer aquella navegacion y tomar el puerto con seguridad; porque en el invierno, ademas de ser arriesgada la navegacion por causa de los Nortes, es muy peligroso el puerto, no solo para tomarlo, mas por la cerrazon que es comun entonces en todas aquellas costas, y por el desabrigo que hay para aguantar los temporales de Norte.

Los navios de guerra frecuentan poco este puerto en tiempo de paz, siendo regular que vaya uno quando lo pide la ocasion, bien sea con el fin de dexar el situado de Valdivia, y pasar despues reconociendo aquellos puertos dexando en ellos las municiones de

guerra que se envían de Lima para aquellas plazas de Chile, ó con otro motivo equivalente. En tiempo de guerra lo frecuentan annualmente, porque siendo aquellas costas donde deben hacer el corso para recibir las embarcaciones enemigas que pasan á aquel mar, entran unas veces en Valparaíso y otras en la Concepción con el fin de reemplazar la aguada y proveerse de víveres, por ser los dos puertos mas propios para este fin, pero ninguno de ellos lo es para que puedan invernar, falta de consideración en aquellas costas tan distantes de las de Lima, y tan expuestas á los insultos de los enemigos en tiempo de guerra.

PUERTO EN LA BAHÍA DE LA CONCEPCION.

La ciudad de la Concepción, llamada tambien Penco nombre antiguo de los Indios, cuya situación es en la costa de Chile 36 grados 43 minutos de latitud Austral, tiene una bahía tan espaciosa y de tan buen fondo que no hay otra igual en todas aquellas costas desde Tierra Firme hasta Chile: corre Norte y Sur desde la punta de la Quiriquina hasta el fondo tres leguas y media con muy corta diferencia, y de Este á Oeste desde el puerto de Talcahuano hasta el del Cerrillo Verde en cuya inmediación está la ciudad tres leguas, cuya anchura conserva hasta que la isla de la Quiriquina, ocupando parte de la entrada de la bahía forma dos bocas; la que cae al Oriente que es la principal y por donde entran las embarcaciones de todos tamaños tiene de ancho dos millas; la del Occidente formada entre la isla y la punta de Talcahuano tiene poco menos de media legua de ancho.

La entrada principal de la bahía tiene 30 brazas de agua, y á proporción que se entra se va disminuyendo hasta el medio de ella en que solo hay doce brazas, y esta se conserva hasta cosa de una milla distante de la playa que hace frente á la entrada. La otra entrada aunque parece tan escabrosa que no pueda imaginarse posible el entrar por ella, tiene un canal que empieza por

30 brazas á un quarto de legua distante de la punta de Talcahuano, y despues sigue diminuyendo hasta once brazas que conserva hasta entrar en la bahía. Este canal dista igualmente de las dos tierras y corre al lado de los escollos que salen del lado de Talcahuano, y se abanzan acia la Quiriquina casi un quarto de legua de distancia. Hace algun tiempo que hallandose un navio del Perú corriendo un fuerte temporal del Norte sobre este puerto, y propasandose de la entrada regular de la bahía, se aventuró á entrar por esta boca con ánimo de hacer menos sensible el naufragio que ya creian inevitable, si lograba varar en algun parage de la Quiriquina en donde pudiese escapar la gente, sin saber que hubiese canal de bastante agua para su embarcacion, antes persuadido que todo era escollos y baxos por ser esta la opinion de todos los pilotos; así se dexó ir y fue entrando insensiblemente hasta que se halló en el puerto de Talcahuano; lo qual se atribuyó entonces á milagro, porque ninguno se habia persuadido que pudiese haber entrada por alli.

Aunque se pueda fondear en qualquiera parte de esta bahía, porque es limpia y de buen tenedero que es todo de lama, hay en ella tres puertos que son los mas proporcionados para este fin: el uno llamado Puerto Tomé, está al Es Sueste de la punta del Norte de la Quiriquina contra la costa de la Tierra Firme, donde se da fondo en doce brazas de agua, pero este puerto solo sirve para fondear de noche, hasta que el dia dé lugar á que bordeando se gane alguno de los otros dos.

El puerto principal de toda la bahía que es el de Talcahuano, es una ensenada la qual corresponde al Sur Sudoeste de la punta del Sur de la Quiriquina, y en este es donde dan fondo todos los navios, y pueden estar con seguridad, porque el tenedero es bueno y hay algun abrigo para los Nortes, lo que no sucede en el puerto del Cerrillo Verde inmediato á la Concepcion donde los navios están enteramente descubiertos á los Nortes y aun á los Sures, á causa de que siendo la tierra baxa, pasan los vientos por

encima de ella con toda libertad, á lo que se agrega, que siendo el fondo de lama suelta garrean los navios muchas veces, y así están expuestos al peligro de perderse en la costa, por cuyos inconvenientes es poco frecuentado el puerto del Cerrillo. En el rigor del verano suelen ir á él algunos barcos quando quieren cargar, porque está mas á la mano, y se detienen poco tiempo.

Ademas de estos puertos que están dentro de la bahía de la Concepcion, hay al Sur de ella otro que corresponde al Sur de Talcaguano, llamado S^a Vicente, y dista de aquel poco mas de una milla, que es la distancia que tiene la tierra que lo separa. Su entrada es bien conocida por los dos cerros que llaman las Tetas de Bio Bio, al Norte de las quales está el puerto entre ellos y la tierra alta de Talcaguano. Este puerto que forma una figura circular cuya boca corresponde al Oeste tiene de diámetro una legua, cuya distancia es igual por todas partes, y dentro de él estan las embarcaciones al abrigo de los vientos nortes fondeando cerca de la playa del Norte, y arrimadas contra la tierra alta de Talcaguano, la qual los resguarda de la fuerza de ellos. Allí pueden invernar los navios y carenar, siendo tanta su comodidad que se han fabricado en él algunos navios con maderas cortadas en aquellos montes; pero padece la incomodidad de no tener agua dulce, y ser preciso conducirla de Talcaguano.

La bahía de la Concepcion tiene dos rios que desaguan en ella, el uno es el de la Concepcion, que atraviesa la ciudad*, y el otro es el de S^a Pedro. Los navios que dan fondo en Cerrillo Verde hacen la aguada en la ciudad, pero todos los que se mantienen en Talcaguano se sirven de varios arroyos que baxan de las alturas de Talcaguano, y en ellos hacen su provision, porque es muy buena.

* La ciudad de la Concepcion fue enteramente arruinada por un terremoto pocos años despues que la vieron estos Escritores. Se fundó despues en un ameno valle llamado de Mochita, como dos leguas de Talcaguano, al Sur del rio S^a Pedro, y junto á la orilla del caudaloso Bio Bio.

Este puerto es el mas cómodo que se puede imaginar para los navios de guerra, porque ademas de la buena aguada logran en él abundancia de leña y de buena calidad; los víveres muy buenos y baratos, pues una vaca cebada, que casi no se puede comer la carne de gorda, cuesta quatro pesos, una ternera un peso, y en esta proporcion los precios de todo lo demas. Está muy proveido de toda suerte de verduras, pescado y de marisco; tiene maderas bastantes para poder carenar aunque no de la calidad de las de Guayaquil, y si tuviera el abrigo de los Nortes, seria muy propio para invernar alli los navios que hacen el corso en aquellas costas durante el tiempo de guerra.

Todo el territorio de Talcaguano hasta la punta del mismo nombre pertenece á un sugeto principal de la Concepcion, y este como dueño del pais, lo es de la utilidad que dexan las carnes consumidas en los navios que están en aquel puerto, porque no permite que por sus tierras pase ningun otro con ganado para el puerto, y con este motivo tiene reservado en sí el derecho de proveer á las embarcaciones con carne; por lo que pudieran ser mucho mas baratas las rezes, si todos los otros dueños de ganado tuvieran la libertad de vender en el puerto sus ganados.

Los navios que intentan entrar en la bahía de la Concepcion, procuran recalar en la isla de Santa Maria, y despues que la tienen reconocida la costean haciendo resguardo á una laxa que se aparta de la punta del Norte de la isla acia el Noroeste tres leguas, la qual no se descubre en plena mar, ni hay rebentazon en ella quando la mar está bonancible, pero en baxamar se descubre, y estando la mar hinchada rebienta en ella. Entre esta laxa y la isla de Santa Maria á la mitad de la distancia hay un mogote escarpado y guarnecido en su circunferencia de peñascos á flor de agua en los que rebienta la mar. Toda especie de embarcacion puede pasar por el espacio que dexe este mogote entre si y la laxa que es como de legua y media, teniendo el canal de 50 á 60 brazas; pero lo regular es pasar por fuera para evitar el

peligro, quando no hay necesidad de exponerse á él, y haciendo el resguardo suficiente á la laxa, se sigue el camino á una proporcionada distancia de la costa guardandose únicamente de las peñas y arrecifes que se vieren contra ella.

De la punta de Talcaguano á cuyo sitio se dirije la derrota desde la isla de Santa Maria en adelante, sale al mar, como media legua apartado de ella, un mogote pequeño que llaman Quiebra Olas, el qual está guarnecido de arrecifes que conviene evitar haciendoles algun resguardo como un cable de distancia: de aqui se dirije el rumbo directamente á la punta del Norte de la Quiriquina, de la qual se alargan á la mar dos mogotes, y el que mas dista de tierra está como un quarto de legua. Nosotros pasamos tan cerca de ellos que se podia tirar una piedra desde el navio: no hay peligro en acercarse á ellos, porque en su pie hay mucho fondo, y conviene hacerlo asi para no perder barlovento. Despues de haberlos montado, se prosigue navegando lo mas atracado á la isla que sea posible, y se van costeando otras piedras que hay contiguas á ella.

Como regularmente se suele entrar en esta bahía bordeando, aunque toda ella es limpia y de buen fondo, conviene acercarse mucho á la isla de la Quiriquina, porque quanto mas fondable es por la parte del Noroeste y Norte, tanto menos es por el Este y punta del Sur, y de esta en particular sale un baxo al cual se debe hacer resguardo.

De Talcaguano, ó del tercio de distancia que hay desde la punta del mismo nombre, sale un baxo que corre acia el Este, como de media legua, y en medio de él hay una laxa rodeada de arrecifes, la qual se descubre en baxamar, el qual se debe evitar, y la mejor demarcacion para resguardarse de él, será la de dirijirse derechamente desde su boca á la medianía de un manchon de tierra colorada que se dexa ver en el fin de la bahía, sobre un cerro de mediana altura que hay en aquella parte, y continuar asi hasta tener montado el baxo, el cual se percibe por el color del

agua desde bastante distancia, y habiendolo montado, se continuará gobernando á las casas de Talcaguano, hasta estar distante de la playa, cosa de media milla y en cinco á seis brazas de agua, en cuyo parage se da fondo, de suerte que la punta de la Herradura quede oculta con la isla de la Quiriquina, pero es necesario tener cuidado de otra laxa que hay entre el morro y la playa de Talcaguano, la qual suele quedar bien cerca de los navios, y no aproximarse á aquella parte del morro, porque hay un baxo de arena que corre desde la laxa que se acaba de mencionar hasta el Cerrillo Verde. Fondeados aqui los navios se hallarán resguardados del Norte con la misma tierra, pero no impide que experimenten la fuerza del mar, que entra con toda su alteracion por una y otra boca, aunque como es bueno el tenedero no peligran. En estas ocasiones es dificil desembarcar en tierra, porque rompen las olas en toda la playa; quando no hay Sures se puede desembarcar comodamente en qualquier paraje de la playa en aquel puerto.

La entrada del puerto de San Vicente tiene tambien alguna dificultad, porque en las dos puntas que forman la boca del puerto hay mogotes que salen de ellas al mar, y despues corre un baxo todo el rededor del puerto extendiendose cosa de medio cable por todas partes. Ademas de esto hay una laxa donde suele rebentar el mar en ocasiones al Noroeste del mogote de la punta del Sur del puerto, y se alarga de él afuera media milla, por cuya razon la entrada en este puerto se debe hacer con cuidado, pasando por el sotavento de la laxa, y habiendola hecho valizar con el bote en caso de que no se distinga bien por la rebentazon, y procurando no decaer mucho contra los mogotes correspondientes á la punta del Norte del puerto, pero estando una vez dentro es bastante fondeable, limpio y de buen tenedero.

Toda esta bahía está totalmente indefensa, porque su entrada no tiene fortaleza que haga oposicion, ni en toda ella hay mas que el pequeño fuerte que está en la ciudad haciendo frente á la

playa, cuyos fuegos aunque cortos alcanzan á cubrir el fondeadero de Cerrillo Verde ; pero como no hay necesidad, en caso de que entren alli navios enemigos, de que vayan á dar fondo en aquel puerto, pudiendolo hacer con mas comodidad en Talcaguano, no sirve de defensa para la bahía ni para la ciudad.

El comercio de embarcaciones que tiene esta bahía es muy corto, mediante que en tiempo de paz se reduce á dos ó tres navios que pasan del Callao á cargar de frutos ; una pequeña embarcacion de Valdivia y otra de Chiloe que van á ella con el mismo fin. En tiempo de guerra es mayor, porque los navios de la Armada destinados para guardar aquellas costas suelen hacer dos ó tres entradas en la bahía para reponer los víveres y aguada mientras dura el verano ; porque aunque el puerto de Talcaguano está algo resguardado de los Nortes, no es tanto como conviniera para invernar en él. No obstante, lo han hecho algunos navios, y particularmente los Franceses quando al principio de este siglo pasaron alli.

Aunque esta bahía tuviese todas las fortalezas imaginables para su defensa servirian de poco, porque sin ir á experimentar sus fuerzas tienen puerto los enemigos, siempre que quieran, en la isla de Santa Maria, diez leguas al Sur distantes de la Concepcion, y pegada á la misma costa la qual tiene por la banda de la tierra firme una bahía muy hermosa y cómoda, asi por su capacidad como por su buen fondo, abrigo y otras conveniencias apetecibles para refrescar una esquadra y carenarla con toda proximidad. Por el recelo de que esta bahía pudiese servir de asilo á los enemigos, se mandó con mucho acuerdo que no se cultivasen sus tierras no obstante su gran fecundidad, y que retirasen de ella á la tierra firme, los ganados que pacian en sus amenos prados. Aunque esta isla está muy cerca de tierra, su canal tiene bastante agua para que pueda pasar un navio de qualquier porte entre ella y la tierra firme.

PUERTO DE VALDIVIA.

Este puerto que está á la desembocadura del rio Quiriquina situado en la costa de Chile en 39 grados 45 minutos de latitud Austral, es el único á quien legitimamente le compete el nombre de puerto, porque está cerrado y defendido con fortificaciones, y dentro de él tienen abrigo las embarcaciones. Los puertos en donde regularmente se amarran son dos, mas adentro de los castillos; el uno á la entrada de la boca estrecha del rio en la costa del Sur llamado el Puerto del Corral, por estar su principal fondeadero casi al pie de la fortaleza que tiene el mismo nombre, entre ella y el castillo de Amargos. Este puerto es muy bueno, en él se da fondo muy cerca de la tierra en quatro y cinco brazas de agua y el tenedero es bueno.

El segundo puerto está casi á la mitad de la distancia que hay desde el Corral á la Plaza de Valdivia, que es de cinco leguas con corta diferencia. Este puerto está á la parte Oriental de una isla llamada del Rey y tan cerca de la tierra firme que sin necesidad de muelle llegan á ella los navios, y descargan, porque pegado á la misma orilla hay de seis á siete brazas de agua. Para tomar este puerto pasando á él desde el del Corral, y tambien yendo en derechura desde la entrada del rio se entra por el canal que forman las islas de Mancera y la punta de Niebla en que hay bastante fondo, lo que no sucede entre las islas y la otra tierra del Oriente, y se da fondo en seis ó siete brazas de agua como se ha dicho, amarrandose á tierra.

Para entrar en Valdivia es necesario ir á recalar á la punta de la Galera que está al Sur de la desembocadura de este rio y no acercarse mucho á ella porque sale un baxo con arrecifes que corre al Norte como una legua. Desde esta punta se va prolongando la costa hasta la que sigue nombrada Morro Gonzalo, teniendo cuidado de llevarla á distancia de una milla, por lo menos, porque tambien sale de esta un baxo acia el Norte, por cuya

razon se gobernará el camino por la sonda, y en sondeando 25 brazas de agua al Norte de Morro Gonzalo y mas adelante 12 brazas, se llevará la embarcacion á buena distancia de la costa. Quando se está Norte y Sur con el rio Churin se da fondo alli, hasta informar al Gobernador de la plaza de la embarcacion que desea entrar en el puerto y los fines que tiene para ir á él, con cuyo consentimiento puede continuar su entrada por medio del espacio que hay entre los dos fuertes de Amargos y Niebla, inclinandose mas á este último, y de esta forma irá navegando por un fondo de 10 á 6 brazas de agua llevando la proa derecha al Castillo de Mancera que está sobre la isla del mismo nombre, cuyas tres fortalezas que juegan mas de cien cañones de grueso calibre defienden la entrada del puerto.

Lo mas admirable de este puerto, despues de su buena disposicion, es que tanto la costa que corre acia el Norte como la que se estiende acia el Sur no tiene parage alguno en que se pueda hacer desembarco, porque ademas de ser costa brava una y otra, son de peñasquería alta y escarpada á la mar, donde la embarcacion que llega á naufragar, sea del pais ó estrangera no dejan á los que van en ella la mas remota esperanza de salvar las vidas, y por esto es necesario ir con cuidado quando se intenta entrar en Valdivia desde los meses de Abril ó Mayo hasta Diciembre, porque si durante el invierno le sobreviene algun Norte hallandose la embarcacion empeñada en la ensenada que hay desde la punta de la Galera acia dentro será muy casual el que pueda volver á montarla con el temporal para salir de ella y evitar el naufragio ; esta es la razon de no hacer viajes á este puerto sino en el verano.

El puerto de Valdivia es poco frecuentado de las embarcaciones del Perú por su corto comercio, reduciendose este á alguna maderá de Luma que se lleva al Callao, la qual por no tener nudos sirve para varas de calezas, y otros destinos donde se requiere de semejante calidad ; y en algunos cortos texidos de lana, como

ponchos, alfombras, colgaduras, y cosas semejantes que se llevan á Chile. A este efecto pasa annualmente un navio del Perú que sale del Callao, el cual lleva el situado para la plaza, y de vuelta conduce á Lima las maderas mencionadas. En Valdivia hay una ó dos embarcaciones pertenecientes al Gobernador de la plaza, ó á la misma plaza, y estas hacen repetidos viajes á la Concepcion, llevando los texidos de lana, y en cambio de ellos vuelven con víveres y frutos.

Este puerto de Valdivia tan abundante de maderas es escaso en todo género de semillas y mantenimientos, no porque la tierra dexé de producirlos siendo muy fertil, sino á causa de los Indios bravos, que no permiten al vecindario extenderse á cultivar la tierra en sitios algo apartados de la plaza, por lo que solamente se cultivan los que están defendidos por ella. Lo que se produce en un recinto tan reducido es tan poco que la poblacion se mantiene con lo que recibe de Valparaiso; y por esto las embarcaciones que llegan alli se mantienen, á excepcion de agua y leña, con los víveres que llevan, sin poder esperar que la plaza se los pueda subministrar.

PUERTO DE CHACAO EN LA ISLA DE CHILOE.

El último puerto que tiene poblacion Española en toda aquella costa, es el de Chacao en la isla de Chiloe: su latitud es 42 grados 8 minutos. El puerto está en el ángulo ó esquina mas Oriental de la isla pero al Norte de ella; es muy capaz, de buen fondo, bastante agua, y suficientemente resguardado contra los Nortes, no obstante que su boca corresponde acia esta parte, y que tiene de ancho casi una legua. La entrada al puerto desde la punta de Godoy ó de Capitanes, por otro nombre de San Martin, que forma la ensenada de Chiloe, es tan dificil, que temen hacerla los pilotos mas experimentados y prácticos de aquel mar; porque ademas de las islas que hay en toda la distancia que

media entre la tal punta y el puerto, y de los baxos que la dificultan, se experimentan muchas corrientes con variedad, las quales aumentan el peligro, por lo que se hace necesario entrar con práctico. Estos conocen los parages que son buenos, y que están resguardados para dar fondo quando empieza á experimentarse contrario el curso de las aguas, pues el mayor peligro que se ha de evitar quando se fondea por causa de las corrientes, es que si sopla el Norte no coja en desabrigo la embarcacion.

Entre la punta de San Gallan que es la que forma el puerto por la parte del Occidente, cerrandolo por la parte del Norte, y la de Petecura, hay un peñon muy peligroso porque estando á la mitad de la entrada embaraza el canal, y no se ve sino en baxamar. Algunos pilotos que conocen su situacion y han hecho toda diligencia para evitarlo no lo han podido conseguir, y han naufragado en él, porque arrebatada la embarcacion por las corrientes que entran por el Sur entre la tierra firme y la isla la han llevado á estrellarse sobre este peñon sin ser posible remediarlo.

Ademas del puerto de Chacao, hay otro á la entrada del golfo, el qual está cerca de la punta de la Centinela en la tierra firme, y le llaman Puerto de Carelmapu, pero este tiene el defecto de estar descubierto enteramente á los Sures. Para entrar en él es menester costear de muy cerca la tierra del Oeste, y la punta que forma el puerto, porque aunque su entrada es de tres quartos de legua, hay un baxo que correde de la punta Oriental del puerto acia el Oeste, cerrandola tanto que la dexa aun menos de media milla de ancho.

En Chacao que es donde está la poblacion * hay buena aguada, y en este puerto se logra abundancia de leña, madera para care-

* Chacao era el puerto principal de Chiloe quando los Autores de esta obra visitaron aquella isla; pero su poblacion ha pasado ultimamente á San Carlos, puerto situado á la boca de Chiloe; y á donde se hace ahora todo el comercio de la isla.

nar si se ofrece, y mucho pescado, del qual es extremadamente abundante todo el Golfo de Chiloe, y entre sus varias especies hay sardinas, las quales no se ven en las otras costas de aquellos mares. La isla abunda en toda suerte de carnes, y con particularidad mucho ganado de cerda, de los que se hacen jamones para llevar á Chile y al Perú donde son muy estimados.

El comercio que hacen los habitantes de esta isla con el Perú y Chile se reduce á maderas de una especie que llaman alerce, jamones, pescado seco y salado, y texidos de lana. Se emplean en este comercio uno ó dos navios que pasan annualmente del Callao á aquel puerto, y como por lo general no tienen alli bastantes efectos para completar toda la carga, tocan en Valparaiso donde toman toda la que les falta. Los vecinos de Chacao tienen algunas embarcaciones menores, con las quales van á la Concepcion á llevar maderas, tomando en cambio vino y otros frutos de que ellos carecen.

Los Españoles de esta isla es gente corpulenta, bien dispuesta, y la mayor parte tiran á rubio: todos son inclinados al exercicio de mar, y buenos marineros. Los naturales de la isla por la mayor parte, y todos los que habitan en la tierra firme son Indios gentiles, y caminan vagantes por la costa atenedos á la caza y mariscos que pueden coger, pero aunque extremadamente incultos, son dóciles en el genio; sobre lo qual se puede ver lo que diximos en el cap. 5, lib. 3, Parte II, de nuestro viaje impreso. Estos Indios y los de la misma isla mantienen correspondencia con los habitantes Españoles de Chiloe y no les perjudican en nada como sucede con los de otros países y particularmente con los de Arauco, de cuyas naciones se diferencian en que las costumbres y modales de estos de Chiloe aun son mas agenos de cultura que las de los Araucanos, Tucaples, y otros confinantes suyos.

PUERTO DE JUAN FERNANDES.

Aunque el puerto de Juan Fernandes no debe en rigor comprenderse en el número de los puertos principales del mar del Sur por no estar habitado, parece indispensable dar su descripción á causa de que los navios de guerra deben ir á él siempre que España esté en guerra con alguna Potencia marítima, y que se recele puedan pasar enemigos á aquella mar, porque es el puerto donde todos ellos toman asilo y se refrescan para continuar despues sus hostilidades en aquellas costas.

La isla de tierra de Juan Fernandes, llamada así porque está mas inmediata á la costa de Chile, se halla en 33 grados 42 minutos de latitud Austral, y 6 grados 40 minutos al Occidente del meridiano de Valparaíso. Esta isla tiene tres puertos en su costa del Norte, y en la que continua corriendo acia el Sueste; el primero que es el mas occidental, y el tercero el mas oriental, son tan pequeños que solo pueden ser buenos para lanchas ú otra especie de embarcaciones pequeñas, pero el que está en medio de estos dos acia el Norte algo inclinado al Nordeste es el puerto principal, y tiene capacidad para muchas embarcaciones, aunque tiene dos defectos muy considerables, y solo la falta de otro mas cómodo puede obligar á los extrangeros á tomarlo quando pasan á aquellas mares, para repararse en él las fatigas de la tripulación y quebrantos de las embarcaciones en una navegacion tan dilatada y penosa como la de ir desde Europa por el Cabo de Hornos.

Este puerto principal llamado legitimamente de Juan Fernandes, y no de Anson como han querido nombrarlo algunos, hace una ensenada abierta de modo que se halla enteramente descubierto á los vientos Nortes, y á todos los que reinan de Norte á Nordeste. Si toda su mala situacion consistiera solamente en esta circunstancia, comun á todos los de las costas del Perú y Chile, no seria mas extraño que en los demas, pero á ella se agre-

gan las de mucha agua que hay en este de Juan Fernandes, la de su mal fondo, la de la corriente que continuamente se experimenta, las ráfagas violentas y frecuentes que causan los vientos Sures, y últimamente la de la braveza de sus playas, casi siempre impracticables para poder desembarcar en ellas. Esta última falta no es del todo irreparable, porque se puede desembarcar sin tanto peligro en una ensenadita que forma el mismo puerto acia su costa del Este.

La distancia que media entre las dos puntas que forman esta ensenada es de dos millas, y su profundidad como de media légua á corta diferencia; y aunque el fondeadero es casi igual por todas partes, el sitio mas propio para amarrarse los navios es á la playa del Este contra la costa, pero es menester estar tan cerca de las peñas de la orilla, que á la distancia de uno ó dos cables se encuentran 50 brazas de agua, y el ancla de afuera está en una profundidad de 70 á 80, pero si la embarcacion se aparta de la costa de tres á quatro cables, será preciso poner el ancla de afuera en 100 brazas de agua, y asi no bastan los ayustes de dos cables para que quede tendido, ni es posible que en tanta agua quede el navio seguro. Las embarcaciones enemigas que llegan á este puerto entran hasta lo mas interior de él, y poniendo una amarra en tierra, la qual aseguran en la playa que corresponde al Sudoeste del puerto, echan al agua la otra, y asi se aseguran bien á toda fortuna: pero todo su cuidado no ha bastado para evitar la pérdida de algunos, cuyos fragmentos, existentes todavia en la playa, son testimonios del fracaso de tres navios, los dos antiguos y el otro moderno. Esta misma suerte estuvo próximo á experimentar el Almirante Anson con uno de los dos únicos navios grandes, el Centurion, librandose por casualidad del destrozo que le esperaba entre las peñas.

El modo de amarrarse los navios en este puerto, quando no se acercan á tierra para poner ancla en la playa, es Nordeste á Sueste, y siendo tiempo de verano (porque en invierno no es prac-

licable en ninguna manera) se procura asegurar bien la del Sueste, de cuya parte suelen correr entonces los vientos; el ancla del Nordeste sirve para que el navio resista á la corriente que se experimenta frecuentemente venir con fuerza por aquella parte, porque haciendo el agua varias vueltas al rededor de la isla, y entrando por la costa del Oeste de la ensenada, corre á veces con tanta fuerza, que haciendo oposicion á la violencia de las ráfagas, mantienen el navio atravesado entre las dos fuerzas sin hacer por uno ni por otro cable, pero decayendo el viento, ó cesando el impulso de la corriente, cede el navio, y entonces es quando precisa la seguridad de aquella amarra que trabaja contra la fuerza que ha quedado.

El fondo de todo el puerto es de arena y lama pegajosa mezclada con conchuela y cascajo, el qual bastaria para rozar los cables, pero ademas estás embrado de mucaras las quales los echan á perder en poco tiempo, y por esto aunque el fondo es tan excesivo, y la necesidad de amarrar los navios grande y penosa, no se puede evitar la repeticion de levantar las anclas cada dos ó tres dias para reconocer los cables; porque es tanta el agua y los remolinos de la corriente que se ahogan las boyas, sin que lo evite la precaucion de aumentarlas para que puedan resistir el peso de los orinques. Si los cables padecen en un fondo tan malo como aquel, no sucede menos con las anclas, pues en llegando á encallarse entre dos mucaras, no hay otro recurso sino cortar el cable, y dexarla perdida.

Los vientos Sures y Sursuestes que soplan con mucha fuerza en todos tiempos, y particularmente en el verano, causan en el puerto de Juan Fernandes ráfagas tan fuertes que levantan el agua de la mar en gotas gruesas, ocasionan una lluvia extraordinaria, de lo que podrá inferirse á donde llegará su fuerza. Estas ráfagas cuyo nombre da á entender que no son siempre de igual violencia, dexan algunos cortos intervalos como de tres ó quatro minutos, en que se disminuye sino del todo, en la mayor parte, y

tambien en unos dias son menos frecuentes que en otros ; pero por lo regular no dexan de experimentarse siempre con mas ó menos actividad y frecuencia. De estas mismas ráfagas proceden asimismo los contrastes de vientos que se experimentan desde que se empieza á entrar en el puerto, por lo que es necesario tener gran cuidado, y tomar todas las precauciones, porque entrando con viento fresco por el Sueste, suele calmar de repente, y sin dar tiempo á maniobrar, pasa al Sudoeste ó al Oeste, pero no sopla con regularidad, pues muy pronto vuelve á cesar y á llamarse al Sueste ó Sur Sueste, que es por donde venteaba antes del contraste ; y como en el tiempo que pasa interin que el viento se muda de una parte á otra no cesa la corriente, si el navio está muy empeñado en la costa del Este puede aconcharse sobre ella, y para evitarlo se largará un ancla quando lo pida la ocasion para que el navio quede seguro : esto se ha de entender solo en el caso de que el contraste permanezca, y se reconozca que el navio se abate contra la costa, porque mientras no suceda esto es inutil la diligencia.

Siendo lo regular que ventee desde el Sur al Sueste, particularmente en la costa del Norte de esta isla, es preciso para entrar en el puerto arrimarse siempre á la costa del Este, y ceñirse contra ella lo mas que se pudiere, con solo la precaucion de dexar la distancia precisa para resguardo de los contrastes, porque de otra manera no será facil conseguirlo ; no hay que recelar del fondo, ni guardarse de otra cosa mas que de las piedras que se vieren, porque pegado á ellas hay 10, 12 y mas brazas de agua.

A excepcion de aquel pedazo de playa que tiene este puerto acia la parte del Sur y Sudoeste, la qual se estiende cosa de un quarto de legua, lo restante de su costa todas las de la isla son peñascos muy altos y escarpados, los que, contrario al declive regular que tienen todos los montes, parecen que quieren lanzarse al mar, fomando por abaxo concavidad. La playa de este puerto y la de los dos pequeños que hay al Oriente y Occidente, son las

únicas en toda esta isla donde se pueda desembarcar, segun queda referido.

El territorio de esta isla se compone de montañas mas que de mediana altura. Una de estas se eleva dominando á las demas, y es particular en su figura, porque forma como una mesa en los mas alto. De estas montañas baxan algunos arroyos de agua, de los quales unos se pierden en las tierras por donde pasan, y otros llegan hasta el mar. Cinco de estos desaguan en el puerto de Juan Fernandes, otros en los puertos del Oriente y Occidente y en la caleta que está dentro del mismo puerto principal. Este es el mejor de todos y el mas propio para hacer aguada, porque la mar está mas sosegada, y arrimandose contra las peñas de la orilla, se puede desembarcar comodamente, y llevar el agua por una manguera hasta la misma lancha. Dos de estos arroyos tienen bastante agua, pero los demas son muy escasos.

Las faldas de los cerros que se extienden acia la parte del Norte de la isla están muy pobladas de árboles de los que hay varias especies y todas ellas muy buenas y propias para carenar navios, y componer las embarcaciones menores ; pero de la parte del Sur de la isla no se ven árboles en las cañadas que forman entre sí las pendientes de aquellos cerros, lo qual proviene sin duda de la fuerza con que los vientos Sures, que son continuos, baten por alli la isla. Los parages que se hallan resguardados están llenos de avenales tan altos que exceden la estatura del hombre mas corpulento.

En esta isla hay ganado cabrío, el qual segun el sentir de algunos fue puesto alli por los corsarios ó piratas que pasaron á aquellos mares antiguamente, á fin de que hiciesen cria y se aumentasen para hallar carnes, que es lo único que falta en aquella isla para refrescar despues de una larga navegacion. Estas han multiplicado mucho, y considerando el inconveniente de que las hubiese, mandaron el Virrey de Lima y el Presidente de Chile llevar perros y dexarlos alli para que las matasen, y fuesen destru-

yendo; pero no se consiguió el intento, porque siendo los sitios por donde andan las cabras sumamente escarpados y escabrosos, están libres de la persecucion de los cazadores, ó de la diligencia de los perros, y no hallando estos ningun recurso en ellas, se comen los lobos marinos; sobre lo qual podrá verse lo que decimos en la II Parte de nuestro viaje donde se hace la descripcion de esta isla.

La abundancia de pescado que hay en toda la costa de esta isla es con extremo; la especie que mas abunda es el bacalao, el qual no se halla en otra parte de aquellos mares. Es tanta su abundancia que sin mucho trabajo se pueden mantener las tripulaciones de muchos navios, sin sustentarse de otra cosa mas que de la pezca. Asi lo experimentamos nosotros interin nos mantuvimos fondeados en aquel puerto á principios del año 1743. A proporcion que el pescado abunda con tanto extremo no es menor la abundancia de lobos marinos, pues no es posible andar por la playa sin tener que apartarlos para que dexen camino.

La isla de afuera de Juan Fernandes que es la que dista mas de la costa de Chile, estando al Occidente de la otra, cosa de 25 leguas, es toda muy alta y tan escabrosa que no hay parage donde se pueda desembarcar, por cuya razon y la de no tener puerto alguno no pasan á ella las embarcaciones enemigas.

Ademas de todos estos puertos que se han nombrado como principales, y de los que se han dado todas sus noticias, hay otros menores á donde tambien llegan embarcaciones y se hace algun comercio; pero como seria largo el describirlos todos, y de ninguna importancia á nuestro asunto, nos ha parecido mejor omitir la proligrdad de sus noticias contentandonos solamente con decir, que como todos los demas son abiertos, y con tal disposicion que la mayor parte no pueden ser defendidos por medio de fortalezas aunque se quisiera, porque siempre que estas no puedan guardar la entrada, y que los fondeaderos sean iguales en toda la capacidad de las ensenadas, es indiferente para qual-

quiera embarcacion enemiga el ponerse en un lugar ú otro, quando pueden conseguir su fin igualmente en todos. Nosotros somos de sentir, que la defensa principal de aquellas poblaciones que no pueden estar comprendidas en el recinto de una fortificacion proporcionada, consiste en que los vecindarios tengan armas para defenderse ú oponerse á qualquiera desembarco que intente el enemigo, formando cuerpos arreglados de milicias, en todos los puertos, de cuyo servicio no se exceptue ningun vecino ó forastero establecido en el pais, como se practica en las colonias de Francia y de Inglaterra. De modo que sin gasto de la Real Hacienda ni padecimiento del Estado, estén defendidos los paises por sus mismos habitantes como si tuvieran tropa reglada, lo que se conseguirá disciplinando las milicias como la tropa.

No nos oponemos á que haya algunas fortalezas en los puertos, porque aun quando estas no sirvan de otra cosa que de tener en ellas los habitantes un lugar seguro en donde retirarse para combatir con ventaja, quando los enemigos tuvieren mayores fuerzas, es bastante motivo para mantenerlas, y que sean de la mayor utilidad que fuere posible. Conviene examinar primero todas las circunstancias necesarias, á fin de que con pocas fortificaciones queden resguardados los pueblos, pues con hacer varios fuertes para defender un sitio, es dividir la fuerza de los defensores y hacerlas mas endebles: asi pues se debe evitar su aumento, y atender unicamente á que se consiga el fin con menos costo y obras que sea posible, siendo este el modo de que subsistan.

CAPITULO SEGUNDO.

RELACION DE LOS ASTILLEROS QUE HAY EN LAS COSTAS DEL MAR DEL SUR, Y CON PARTICULARIDAD DE EL DE GUAYAQUIL, QUE ES EL PRINCIPAL DONDE SE FABRICAN Y CARENAN CASI TODOS LOS BARCOS QUE NAVEGAN EN AQUELLOS MARES.

HAY varios parages en las costas del Mar del Sur en donde se han fabricado embarcaciones grandes de gavias, pero el de Guayaquil es entre todos el que por muchos títulos debe gozar la primacía; así porque la calidad de sus maderas excede con mucho á la de los otros, como por su abundancia á la que no es comparable la de las otras montañas. Daremos principio á nuestra relacion, tratando de lo que la naturaleza depositó alli con tan admirable disposicion, uniendo á la comodidad de un apacible rio de bastante profundidad, la conveniencia de maderas exquisitas para hacer fábricas que flotando entre las olas faciliten el comercio de unas provincias con otras en toda la extension de aquellas costas, desde Acapulco en el Reyno de Nueva España hasta Chiloe que es lo mas Austral del Reyno de Chile, dentro de cuyos límites están comprehendidas todas las navegaciones que se hacen en aquella mar.

El astillero de Guayaquil está situado dos mil varas de distancia de la ciudad acia la parte del Sur siguiendo el curso del rio acia abaxo; y como este rio tiene agua suficiente por aquella parte, es espacioso el ámbito de la orilla que goza esta comodidad, por lo que se puede construir varios navíos á un mismo tiempo sin estorbarse los unos á los otros. Este astillero es la cosa mas digna de estimacion que tiene aquel rio entre las muchas que lo hacen apreciable: porque ademas de las conveniencias que alli se logran para la construccion, hay la de las maderas, cuya abundancia y calidades no se encuentran, no solo en ningun otro pais

de aquella América, mas ni en otro alguno de todos los dominios de la nacion Española, ni de los dependientes de otros monarcas, como se verá por lo que se irá diciendo tocante á este asunto.

Es tanta la abundancia de las maderas, que la mayor parte del pays, que corresponde á la jurisdiccion de Guayaquil, siendo bien espacioso, se compone de espesos bosques donde el mayor costo es el que se ocasiona en pagar los peones que las cortan y desbastan para baxarlas á Guayaquil; y asi todo el que quiere fabricar allí, hace cortar con tiempo la madera que necesita para emprender su obra. A la mucha abundancia se agrega la comodidad para su conduccion, la qual se hace por el rio con el auxilio de los esteros ó caños que comunican con él, y se internan en los bosques á grandes distancias muy llanas y cómodas.

Las principales especies de madera, de las que se sirven allí para la construccion de los navios, son: Guachapeli, Roble amarillo, Maria, Canelo, Mangle, Bálsamo y Laurel. Todas estas maderas que son distintas entre sí por sus calidades, se emplean en la fábrica de los navios, aprovechando cada especie en aquellos fines para que son mas apropósito.

El Guachapeli es la madera mas admirable que se ha descubierto hasta el presente, porque es muy sólida y fibrosa con variedad de extensiones; tiene muy pocos nudos, es muy suave al corte, casi incorruptible, y tan xugosa que al tocarla con el hacha despues de sesenta ó mas años de servicio, parece que está acabada de labrar. Esta madera se destina para los planes, piques, estemenaras y demas posturajes, curvas y motonería. Tiene el defecto, aunque corregible, de que toda la parte blanca se pudre con grande facilidad. Su color propio es entre colorado y amarillo, pero inmediato á la corteza suele tener algunos pedazos blancos superficiales, que son aquellas partes que todavia no se han perfeccionado bien; y como esto no profundiza mucho, si se tiene el cuidado de cortarlas al tiempo de labrar la madera, hasta que descubra por todas partes su lexítimo color, no hay

peligro de que se corrompa; y los navios que se fabrican con ella, son de una duracion nunca oida en Europa como se experimenta alli; pues dexando aparte los navios que hay en aquella mar con cincuenta ó mas años de servicio, todavia alcanzamos uno á quien llaman El Christo viejo, cuyo nombre le habian puesto por ser tal su antigüedad, que se habia perdido la memoria del tiempo, y constructor que lo fabricó; siendo asi que la hay de los constructores que se han conocido en Guayaquil de ochenta ó mas años á esta parte, entre los quales ninguno lo habia fabricado, y era anterior á todos. Este navio se perdió al fin, y sin este accidente navegaria todavia, pues despues de tantos años, tenia todas sus maderas tan sanas como si acabara de salir del astillero.

La pérdida de muchos que naufragan, quando empeñados en alguna costa les sobreviene un temporal, ó por descuido de los pilotos y marineros, es causa de que no duren mucho tiempo, pues si no encontraran esta contraria suerte, nunca les verian el fin los dueños principales que los hacen construir, ni los segundos y terceros á quienes pasara, aunque vivieran largo tiempo: pues hasta que á fuerza de reclavarse se agujerean sus maderas de modo que ya no pueden tener fixeza en ellas los clavos, son de servicio, y nunca dexarian de serlo por falta de las maderas, porque estas son allí incorruptibles.

El Roble de Guayaquil no es de la misma calidad que el de Europa, pero aunque tiene menos fortaleza que el nuestro, no está dispuesto á rajarse con tanta facilidad, porque siendo muy trabada su fibrazon, y dispuesta en distintos órdenes, forma un cuerpo bien entretexido por todas partes: ademas de esto, es docil para trabajarse, y siendo esta circunstancia tan ventajosa se aplica á la tablazon, la qual dura mucho en los navios; porque sobre sus buenas calidades tiene la de no estar sujeta á la broma, y aunque esta no es comun en las costas de Chile ni del Perú, se halla desde la costa de Panamá acia Acapulco.

El Palo amarillo, cuyo nombre muestra su color, es madera fuerte, compacta y de mucha duracion, y por esto se aplica para baos, latas, durmientes, palmejares, y otras cosas donde se requiere que sea de esta naturaleza.

Las arboladuras se hacen de la madera Maria, muy diferente de la que se conoce con el mismo nombre en la costa de Cartagena, en la Habana y otras partes de la América acia el Mar del Norte, porque la Maria de Guayaquil es mucho mas ligera y mas flexible que la de los otros paises, aunque no lo es tanto como el pino de Europa, al qual excede en la fortaleza. Es tan propia para arboladuras que no se oyen exemplares de desarbolos en aquella mar, sino los que la ocasion ha hecho necesarios para salvar los navios, siendo asi que experimentan temporales de bastante fuerza. Esta es la única de todas las maderas que producen los montes de Guayaquil que reconoce dueño; no porque lexitimamente lo tenga el sitio que la produce, sino porque algunos vecinos de Guayaquil ofrecieron dar una corta suma á la Real Hacienda, con tal de que en nombre de Su Magestad se les concediese el privilegio de ser los únicos que pudiesen cortar arboladuras allí, obligandose asimismo dar al Rey, por el costo del corte y conduccion, la que hubiesen menester los navios de su armada; y por esto todos los dueños particulares de embarcaciones necesitan tomarla de estos sugetos que pueden solamente cortarla, habiendo en lo dilatado de aquellos montes un paraje determinado en donde se crían las Marias, y son mas comunes que en todos los demas.

El Canelo, que es madera muy dura y pesada, se emplea en quillas para las embarcaciones, y en otras piezas que requieren fortaleza. Tambien se hacen quillas de Mangle, porque siendo madera incorruptible en el agua, concurre en ella, ademas de esta circunstancia, la de haber palos, cuyo largo pasa de quarenta varas, y gruesos á proporcion.

El Bálsamo, cuya madera es sólida, firme y muy pesada, se em-

plea en bombas ; y del Laurel, aunque pesado y poco flexible, se hacen remos, por no haber otra mas edequada para el intento.

Con esta distribucion de maderas, aplicando la de cada especie para aquello á que es mas adaptada, salen unos barcos de la duracion que se ha dicho, pues concurriendo en ellas las circunstancias que se necesitan, y son correspondientes al uso de cada una, conducen todas á la perfeccion del cuerpo que se fabrica, en quanto á su mayor solidez é incorruptibilidad, que es en lo que consiste la bondad principal del astillero ; hacer de mayor duracion los barcos que se construyen en él.

A las particularidades que se han expresado en abono de estas maderas, se agrega la de que empezando á trabajarlas desde que se acaban de cortar en el monte, y conducir las al astillero aun estando enteramente verdes, no por esto es de menor duracion el barco que se construye con ellas, que el que se hiciera con maderas secas y curadas, porque nunca llega el caso de dañarse ó corromperse : circunstancia digna de ser notada.

Ademas de las maderas, que son el principal material de un arsenal, ó de qualquier puerto marítimo de gran tráfico donde deben carenar los navios quando lo pida la necesidad, concurren los otros materiales indispensables, tanto para fábricas como para carenas ; tales son el hierro, la brea, el alquitran, la xarcia, la estopa, el sebo, y las lonas.

El hierro que se emplea en la construccion de los navios que se hacen en aquellas costas, tanto en el astillero de Guayaquil como en los demas que se nombrarán despues, es el que se lleva de España, y como en ocasiones suele estar tan levantado de precio, que llega el valor de cada quintal á cien pesos, aunque á veces baxa á cuarenta y hasta treinta, de aquí nace que sube á mucho el costo de los navios, y por consiguiente el de las carenas. Para disminuir el costo en alguna manera, suelen los particulares que fabrican, valerse en parte del hierro que se lleva de la costa de Nueva España, porque su precio es mucho menor en

comparacion ; pero tiene el gran defecto de ser muy quebradizo, por lo qual no se puede emplear sino en aquellas cosas en las que no es tan sensible esta falta.

La brea y el alquitran se llevan de la costa de Nueva España, ambos son de buena calidad, y en sus precios no hay fixeza, siguiendo la mayor ó menor abundancia. Se ha dicho que este alquitran quema las xarcias, lo qual sucede con otra especie llamada *Cope* que se saca en la misma jurisdiccion de Guayaquil en el partido de la Punta de Santa Elena, y en las cercanías de Amotape, jurisdiccion de Piura, del qual se sirven los particulares por su baxo precio, mezclandolo con el bueno, y de este modo no causa tan mal efecto.

La jarcia que hay en el astillero de Guayaquil es la que se fabrica en Chile, donde se cria el cáñamo cuya calidad es superior al del Norte de Europa, excediendole tambien en lo largo, pero aquellas gentes no saben rastrillarlo y limpiarlo bien. Tambien se hace cordaje de pita en la jurisdiccion de Guayaquil, del qual solo usan las embarcaciones pequeñas, y las destinadas al tráfico de aquella costa, sin extenderse mas que hasta Panamá.

La estopa que se emplea en todas aquellas embarcaciones es de dos especies ; una que es la de coco para las costuras que están debaxo del agua, y la otra que es la regular de cáñamo para las que quedan afuera. La estopa de coco es tan propia para las costuras debaxo del agua, que no reconoce corrupcion, y una vez puesta dura tanto como la tablazon : se endurece, y uniendose con las maderas que la comprimen, forma un cuerpo con ellas ; y por esta razon todas las carenas que se dan á los navios en aquella mar se reducen á apretar las que se afloxan, limpiar los fondos, reclavar las tablas, y poner algun rumbo quando lo necesitan ; de suerte que los clavos faltan, y la madera permanece, no siendo esto de admirar porque se sabe que el agua disuelve el hierro, y que hay muchas maderas cuya naturaleza pide el estar dentro del agua para conservarse exentas de corrupcion. La

estopa de coco es de la misma calidad, y así no será facil hallar otra materia tan propia para llenar los vacíos que dexan las tablas y que dura al igual de ellas. Ademas de la incorruptibilidad de esta estopa debaxo del agua se observa en ella que despues de oprimirse en seco todo quanto es posible, como se hace al tiempo de meterla, luego que se moja se hincha y aprieta tanto en las costuras que no es facil concebirlo. Esta misma humedad y la grande opresion en que se halla, la hace unirse mas fuertemente á la madera de las tablas, y que forme con ellas un cuerpo tan sólido, como si no fuera mas de uno todo el conjunto. No sucede lo mismo quando se pone esta estopa fuera del agua, porque secandose, se adelgazan sus fibras, y se afloxa la que está en las costuras, por cuya razon no es adecuada para estos parages, y se usa en ellos la de cáñamo que no está sujeta al mismo inconveniente.

Esta estopa se hace de la corteza que tienen los cocos al rededor de si, cubriendolos tan fuertemente que para sacarlos de ella es necesario industria y fuerza. El modo de hacerla es bastante sencillo, pues solo consiste en machacar bien esta cáscara, hasta que las fibras se separen y queden libres de la carnosidad que las une, la qual se separa en forma de aserrin. No parece que en los astilleros de la Habana se haya probado hasta el presente esta especie de estopa, pues si lo hubieran hecho se hallarian con ella tan ventajosamente como en la mar del Sur, y no se servirian de otra para los fondos de todas las embarcaciones que se fabrican y carenan en aquel puerto y otros de las costas inmediatas.

No solamente convendria que se estopeasen los fondos de todos los navios en la Habana con esta estopa de cocos, sino tambien que en aquel puerto y en todos los demas de las costas de Cartagena y Vera Cruz, á donde suelen ir navios de guerra, y donde hay abundancia de esta fruta (cuya cáscara se desperdicia) se dispusiese, que convertida esta en estopa, se traxese á España en

lugar de venir vacíos; con lo qual se excusarian grandes sumas en los arsenales, porque allá costaria muy poco, y acá duraria mucho, sucediendo todo lo contrario con la estopa de cáñamo, pues cuesta mucho y dura poco estando debaxo del agua.

El sebo que se consume en aquel astillero, es el de las rezes que se matan en el mismo pais y el que se lleva de Chile. Las lonas que todas son de algodón, se fabrican en Caxamarca, Chachapoyas, y otras provincias del Perú.

El constructor que hay en este astillero es un negro: este es el único que dirige las fábricas de las embarcaciones, segun la mejor idea que le permite su práctica, porque aun en aquellas principales medidas que son el fundamento de un barco, no se siguen las proporciones recibidas en Europa, y así, determinadas la quilla, eslora, manga y puntal á su discrecion ó la del dueño que costea la embarcacion, va continuando la fábrica hasta el fin, gobernandose en ella con la vista. Por esta razon, son los navios tan poco regulares que parecen disformes, y lo son en la realidad, porque comunmente dan á 45 codos de quilla, 18 de manga, ó quando menos, $17\frac{1}{2}$. El puntal lo hacen corto á proporcion, y así nunca le dan hasta la cubierta principal tanto como la mitad de la manga. Tampoco acostumbran dar recogimiento en el portalon, y salen los costados tan derechos como paredes. Esto lo hacen con el objeto de que los navios carguen mucho y den mas producto de flete; y como los dueños dan generalmente las medidas, aunque el constructor quisiera seguir otras mas regulares, no le queda arbitrio para ello. A la desproporcion de la manga, y á la irregularidad del puntal se agrega la imperfeccion de los arrufos que les dan á popa, con el fin de que tengan tres cámaras; y así los barcos de veinte y siete á treinta codos tienen dos, ademas de la de Santa Bárbara.

Todas las faenas que son correspondientes á este astillero son hechas por los negros esclavos y libres que hay en Guayaquil, empleandose casi todo el vecindario de castas que habitan en

esta ciudad, en los oficios de carpintería y calafatería, con los cuales se mantienen, porque ademas de que rara vez falta fábrica en el astillero, hay continuamente trabaxo de carenas en el rio, por cuya causa la maestranza de Guayaquil es la mas numerosa entre todas las del Mar del Sur.

El jornal que ganan los oficiales tanto de carpintería como de calafatería en Guayaquil es de dos pesos, y en proporcion es el de los peones y otros que no trabaxan de oficiales; pero no se les paga enteramente en dinero quando trabaxan en construccion de navio, porque está establecido que el dueño de la embarcacion lleve al astillero, inmediato al parage donde se construye la embarcacion, aguardiente, vino, y algunas mercaderías de Europa, y los oficiales toman una parte de sus jornales en géneros y frutos, de suerte que el dueño de la fábrica ahorra en el costo todo lo que gana en los efectos que vende á los trabaxadores. Sin embargo de esto y de ser la madera tan barata como se ha dicho antes, es muy crecido el costo que tiene allí qualquiera embarcacion, pues un barco del porte de diez y seis á diez y siete mil quintales, esto es de ochocientas á ochocientas y cincuenta toneladas, cuesta de sesenta á setenta mil pesos. Este costo es grande si se considera la abundancia y facilidad de las maderas, pero no lo es si se atiende á que el hierro tiene un precio tan subido, y que un navio fabricado en aquel astillero es incomparablemente de mayor duracion que los que se hacen en todos los demas conocidos, así en Europa como en las Indias.

En el año 1744 se hizo por orden del Marques de Villa Garcia, Virrey entonces del Perú, una regulacion por menor del costo que tendria allí un navio de sesenta cañones, puesto en el Callao con dos esquifones de velas y respetos de jarcias y motoneria; y habiendose hecho el cálculo por todos los pormenores, con dictamen del maestro mayor y otros sugetos inteligentes, se concluyó que llegaria á 191,891 pesos, sin incluir anclas ni artillería. Este precio seria mucho menor si se tomase la providencia

de llevar el hierro desde Europa, en cuya forma no hay duda que tendria mucha cuenta á la Real Hacienda, el mandarlos fabricar alli para la armada; porque aunque su valor seria siempre considerable, se recompensaria en breve con el ahorro de las carenas, y mayor duracion y resistencia de los vasos, pues ciertamente durarian por la bondad de sus maderas dos ó tres veces mas que los contruidos con los de la Habana, ó de otra parte donde se encuentren las que tanto abundan en Guayaquil

No solamente da Guayaquil los navios que navegan en aquellos mares, siendo treinta ó quarenta los que mantiene el comercio de sus costas, mas tambien da maderas para que se carenen y reparen, tanto dentro de aquel rio como en el puerto del Callao, á cuyo fin no cesan las embarcaciones de acarrear, durante todo el año, maderas, unas para la marina, y otras para las fábricas de casas en el Callao y en Lima, y en todas las ciudades grandes de Valles, donde casi todos los edificios se empiezan y acaban con madera. A vista de esto se conocerá con quanta razon tratamos en el capítulo precedente la importancia de Guayaquil y la necesidad de sus prevenciones para tenerlo bien defendido, con todo lo demas que se juzgó digno de la mayor atencion, y del mas vigilante cuidado.

Concluidas las noticias del astillero de Guayaquil, y pasando á dar las de los otros en las costas del Mar Pacífico, hallaremos en Chiloe, Valdivia, y aun en la Concepcion, maderas para construccion, y proporcion para astilleros, aunque estos no están corrientes, porque solo se ha fabricado uno ú otro navio en cada lugar de estos. Las maderas de construccion que se crian en todos ellos son totalmente diversas de las de Guayaquil, y muy sujetas á corrupcion, por cuya razon duran muy poco los vasos que se fabrican alli. Esta es sin duda la razon de que no se hayan fomentado estos astilleros, no obstante ser en ellos menos costosa la fábrica de las embarcaciones, siendo estos paises mas abundantes en mantenimientos.

Aunque las maderas de construccion de la Concepcion, Valdivia y Chiloe son de distinta calidad que las de Guayaquil, no por esto dexan de ser buenas algunas de ellas, como lo es el avellano de Valdivia, cuya flexibilidad es tan grande, que sin sentirse nada los tablones, ni emplear en ellos artificio, toman toda la vuelta que se necesita segun lo requiere el parage á donde se coloca, sin impedir esto su mucha duracion quando está dentro del agua, aunque fuera de ella aguanta muy poco tiempo. De esta madera se lleva al Callao bastante porcion, y particularmente se emplea donde es preciso que el tablon tome alguna vuelta; su color es algo roxizo. Asimismo hay en Chiloe otra madera que llaman alerce, la qual sirve para pañoles, mamparos y otras obras de esta calidad, y tambien se lleva alguna porcion al Callao, y suple alli en lugar de duelas para componer la pipería y hacer barrilería, pero tiene el defecto de que se raja con facilidad, y con la misma se tuerce.

Se dixo en el capítulo antecedente que en la isla de tierra de Juan Fernandes hay árboles bien crecidos y en cantidad. Sus maderas son fuertes y sólidas, propias para reparar qualquier quebranto que experimenten los navios, y aprovechandose de esta ocasion, se han compuesto en aquella isla los que han llegado á ella, como lo hizo tambien el Almirante Anson quando pasó á aquel mar.

Tambien se construyen algunos navios en el Realejo, que es un puerto de la costa de Nueva España, pero como son de cedro no tienen la estimacion que los de Guayaquil. Su costo es mucho menor, porque los jornales y materiales son muy baratos; pero como la duracion de estas embarcaciones es muy corta respecto á las que se construyen en Guayaquil, son pocos los que se dedican á fabricar alli, y por esto son muy raras las que se encuentran en aquella mar, á excepcion de los barcos costeros, los quales fabricandose allí para aquel trato, por precision son de

cedro ; y quando hablamos de embarcaciones se han de entender solo las de tres palos y gaviás.

Nada puede comprobar mejor lo que decimos con respecto á las ventajas que habria en construir en Guayaquil los navios de la armada, como el ver que los particulares prefieren el costo que les tiene allí una embarcacion, al que les tendria haciendola de cedro en el Realejo ; pues si no recuperasen por otra parte la demasía de lo que por esta se aumenta el gasto, no lo harian. En el Realejo tienen las maderas de cedro con la misma abundancia que en Guayaquil ; los jornales mucho mas baratos ; la brea, alquitran, lona y xarcia (que son géneros propios del pays) son de un precio muy inferior ; el hierro de España no es caro, y el de la tierra es muy barato ; y sin embargo de esto dexan aquel parage para ir á construir en Guayaquil, teniendoles mas cuenta por la mayor duracion de los navios ; y de esta observacion debemos concluir que los navios de cedro fabricados en la Habana serian tan poco estimables, comparados á los que se hiciesen en Guayaquil como lo son al presente los del Realejo.

En otros muchos puertos se hacen tambien embarcaciones menores que sirven únicamente para el tráfico de la costa. Atacames es uno de los puertos donde modernamente se fabrican barcos pequeños de dos palos sin gaviás ; y en los montes de esta jurisdiccion (que se mantienen vírgenes) se presume que hay maderas de las mismas especies que en los de Guayaquil, estando contiguas aquellas tierras con estas.

Tambien se fabrican barcos pequeños en la jurisdiccion del Reyno de Tierra Firme, y los hacende cedro que es la madera que abunda por aquellas partes. En Chinchá, al Sur del Callao se fabrican tambien barcos pequeños, empleando en ellos la madera de espino, que producen aquellos montes : es pesada, muy fuerte, dura y tan cerrada de poros, que el clavo que una vez entra en

ella, se rompe antes de volver á salir; está muy sujeta á rajarse.

Estos son los parages en donde se fabrican embarcaciones en aquellas costas, y las maderas que se emplean en ellas; en las cuales se habrán notado algunas particularidades que no son comunes en las que se emplean en otros astilleros, y que las hacen apetecibles en todos. Los costos de mantener armada serian mucho menores, porque fabricado una vez el suficiente número de navios, no se consumirian en sus carenas ni en sus reparos, sumas tan considerables, como las que son precisas para mantenerlos siempre en buen estado.

CAPITULO TERCERO.

ARSENALES REALES QUE HABIA EN EL PERÚ PARA LOS NAVIOS QUE COMPONIAN AQUELLA ARMADA; MÉTODO DE SU ADMINISTRACION, Y DESORDEN QUE HABIA EN ELLA; Y NÚMERO DE BAXELES QUE EXISTIAN EN 1745.

EN el Mar del Sur ha habido siempre un cuerpo de armada, cuyo nombre le dan allí aunque mas propiamente podia darsele el de guarda costas, segun lo corto que ha sido en todos tiempos el número de baxeles que la componian. Como estos residian continuamente en aquellas costas, era necesario que hubiese un puerto destinado para servir de arsenal, en donde pudiesen desarmar para invernar, y armarse quando lo pidiera la ocasion; y como esta armada pertenecia á los Reynos del Perú, y dependia de su Virrey, era regular que habiendo un puerto tan cómodo y sobresaliente como el del Callao, inmediato al lugar de la residencia del Virrey, y capital del imperio, fuese este el destinado para la armada, y consiguientemente para que estuviesen allí los

arsenales. En esta forma estuvo dispuesto desde los tiempos primitivos, porque no hay memoria de cosa en contrario; y así se han conservado hasta que los formidables efectos del terremoto sobrevenido allí en el mes de Octubre de 1746, con la total ruina y pérdida de aquella plaza, dexaron borrados todos los rastros de lo que habia en ella.

Los arsenales estaban dentro de la plaza del Callao como se ha dicho, y consistian en unos almacenes de sobrada capacidad para el corto número de navios de guerra que regularmente ha habido en aquella mar. Se recogian en ellos los utensilios al tiempo de desarmar, y se les volvian á subministrar los necesarios para su apresto, quando se disponian á hacer campaña, dandoseles asimismo todos los víveres que debian llevar. Por estos almacenes corria toda la distribucion de lo correspondiente á armada marítima, para cuya direccion y administracion hay varios sugetos con distintos empleos, cuyos nombres son segun el uso antiguo, y á este respecto el método de manejo correspondiente al ministerio de cada uno.

Los empleos del arsenal consisten principalmente en un Veedor general, un Proveedor general, un Pagador general, un Tenedor de bastimentos, y un Contador mayor. Ademas de estos cinco oficiales, hay otros tantos que son sus tenientes, ó segundas personas de ellos; y así no tienen los principales trabaxo ni pension, quando quieren descargarlo en sus tenientes, que es lo que regularmente practican.

Estos empleos principales fueron beneficiados por tiempo de cien años, como sucedió con otros que hay en el Perú, entre los quales es el Administrador de la Casa de la Moneda, que viene á ser allí superintendente de ella. Por medio de sumas considerables se confirieron estos empleos á los sugetos que los tenian en propiedad, para gozarlos por un tiempo determinado, con facultad de que cada uno pudiese nombrar por si un teniente para que asistiese en el arsenal en caso de ausencia del propie-

tario, pagandose del Erario Real los sueldos de ambos, en cuyas crecidas contribuciones está pensionado, como se irá refiriendo.

El ministerio del Veedor, como lo da á entender el mismo nombre, es intervenir en todo lo que entra y sale de los almacenes, para lo qual tiene una llave; saber los fines en que se distribuyen, y llevar una cuenta individual de todo; de modo que viene á ser la cabeza del arsenal, porque ademas de la intervencion omnimoda, es el primero que recibe las órdenes del Virrey, y en su consecuencia toma la razon de ellas, y manda que se cumplan, con cuya circunstancia se recibe y sale de los almacenes lo que se ordena, correspondiendo sus funciones y autoridad á la de los Intendentes de Departamento.

Es del cargo del Proveedor general el comprar todos los efectos que se necesitan para los navios, hacer los ajustes y tenerlos prontos para quando sea menester. Las órdenes que expide el Virrey, despues de recibidas por el Veedor, y tomada la razon por él, y en la contaduría del sueldo (que así llaman á la de marina) pasan al Proveedor, que es el que las pone en execucion, y tiene la segunda llave de los almacenes, debiendose poner en ellos todo lo que se compra para el servicio del Rey, ó lo que se retira de los navios quando se desarman.

A los dos antecedentes sigue el Pagador general, el qual por los libramientos que da el Proveedor con intervencion del Veedor, satisface á los sugetos á quienes se les ha comprado alguna cosa. Este Pagador recibe de las Caxas Reales, las cantidades que libra el Virrey, despues que se ha tomado razon de ellas por el Veedor, y por el Contador mayor, para distribuirlas despues en la forma expresada.

El Tenedor de bastimentos y utensilios toma razon de todo lo que entra y sale de los almacenes, de los quales tiene la tercera llave, porque hecho cargo de ellos es responsable en caso de falta.

Ultimamente el Contador mayor tiene el cargo de llevar la razon de todos los despachos y órdenes que expiden los Virreyes,

y de tenerlos archivados para la formalidad del ministerio, y para que conste siempre todo lo que es de cargo y data á los que obtienen los demas empleos. Este Contador tiene un oficial mayor en quien descarga el peso de su ministerio, y asiste al despacho de aquellas oficinas. Los sueldos de los que obtienen estos empleos en propiedad son bien crecidos, y á proporcion los de sus tenientes. Ademas de estos empleados hay un fiel balanzario, cuya obligacion es asistir al peso y medida de todo lo que entra y sale de los almacenes; dos ayudantes para las diligencias del servicio del Rey que se ofrecen en el arsenal, y otros empleos de menor consideracion que son correspondientes al manejo de lo que allí se guarda.

Ya se ha dicho que los que obtienen los tres empleos principales de Veedor, Proveedor, y Pagador generales, descargan todo lo que les es correspondiente en los tenientes que nombran, y que son estos los que corren con todo lo perteneciente á arsenales, porque ellos reciben los utensilios de los navios quando se desarmen, compran pertrechos y víveres quando se necesitan para aprestar los navios que deben salir á navegar, y hacer la entrega de ellos, disponiendolo todo con entera libertad; y del mismo modo lo practican quando están en carena, no siendo corto el desorden de su conducta, porque unidos entre si todos los que manejan estos empleos, se hacen los fraudes con grandisima desenvoltura, propencion muy comun en aquellos paises; pues como se refiere quando se trata de su gobierno y estado presente, es flaqueza á que están sugetos los que disfrutan empleos, creyendo que la autoridad les da arbitrio para ello, y no debe mirarse como cosa estraña que concurran en lo mismo los Ministros de marina, ni causar escándalo una culpa que se viste con el título de costumbre.

Es cosa comun en aquel arsenal el desaparecerse al cabo de seis meses de haberse desarmado un navio, lo que se sacó de él y se depositó en los almacenes, particularmente si son cosas nuevas,

como xarcias, lonas y otros utensilios, siendo preciso para volverlos á armar reponerlo todo comprandolo de nuevo de cuenta del Rey. Lo mismo se experimentaba con los víveres, y unos y otros se despachaban disimuladamente entre los dueños particulares de barcos; de modo que la mayor parte de los desordenes de los navios, se convertia en beneficio de los que manejaban el arsenal. Las ventas se hacian (aunque se ha dicho que disimuladamente) con tanta publicidad, que era testigo de ellas todo el Callao. Lo mismo sucedia con los armamentos, porque así en la compra como en la distribucion de jornales se cometian iguales fraudes: de modo que un armamento costaba sumas muy excesivas, y con todo esto se hacia tan mal, que quando salian del puerto los navios, empezaban á echar menos lo que se decia que llevaba en abundancia, siendo los artículos que absorbían las sumas que se habian librado.

El fraude de aquellos arsenales en los armamentos se hacian de dos modos; uno en la cantidad, y otro en la calidad de los efectos: en la cantidad, aumentando el número de lo que se compraba, y esto era general en víveres, utensilios y jornales; en la calidad, comprando lo peor que se encontraba, y poniendolo despues al precio que tenia el mismo género siendo bueno. Si eran víveres lo que se compraba, hacian el perjuicio á las tripulaciones, y si eran pertrechos para la carena ó para viage, recaia todo el gravamen que resultaba de la mala compra ó del aumento de la cantidad contra la Real Hacienda y en perjuicio del servicio del Rey, pues las lonas malas y las xarcias de mala calidad, no aguantan tanto como la buena. La falta de alquitran pierde las xarcias, y las que habian de servir dos ó tres campañas, no pueden aguantar ni una; la falta de respetos, suponiendose suministrados los regulares, sin ser asi, precisa á que se compren despues en otros puertos, y á que se haga segundo desembolso; y siendo á este modo lo demas, resulta, que por precision serán duplicados los costos de una campaña, y que debiendose sumi-

nistrar á los navios todo aquello que se sabe es preciso en ellos, segun lo ha determinado la práctica, tanto quanto falte de esto, cederá, ó en perjuicio del navio y de su destino, ó será forzoso reemplazarlo, y todo en menoscabo del Rey, y contra el bien del Estado.

No pretendemos dar á entender que solo en el arsenal del Callao habia el desorden y falta de fidelidad en los que estaban encargados, pues suele ser este un achaque de que adolecen tambien á veces los arsenales de España, y aun los de todas las demas naciones, porque no hay ninguna cuyos dependientes todos correspondan á las obligaciones de sus ministerios con un mismo desinterés y honor, pero lo que se puede asegurar del arsenal del Callao sin reparo, es que la corrupcion de los sugetos llegaba ya á tal extremo, que todos los que estaban comprendidos en su manejo lo eran igualmente en el fraude sin distincion de caracter ni graduacion, y que se cometia esto con tanto desahogo, que ya no era necesario cautelarse para vender lo que se sacaba de los almacenes, ni buscar pretextos para aprovecharse de todo quanto les convenia.

Con el motivo de habersenos ofrecido la ocasion de mandar navios en aquella mar, pudimos conocer mas bien el punto á donde llegaba el fraude que se cometia en aquellos arsenales, y en dos renglones que fueron el vino y el aceite, se descubrió que faltaba algo mas de la tercera parte, aunque menos de la mitad de la cantidad, de suerte que lo que entregaban al Maestre por una arroba, solo era poco mas de media, y esto lo practicaban aun con el pleno conocimiento de que no se les disimularia nada, porque desde el principio se les habia prevenido que todo habia de ir en justicia, pero nada bastó á evitar que hiciesen tentativa en estas dos especies, pareciendoles que en ellas podria disimularse mas bien el hurto por estar en botijas cerradas. Sin embargo, movidos nosotros del recelo de que podria haber engaño, mandamos abrirlas en presencia de ellos mismos, y padecieron el

bochorno de ser testigos de su fraude, y reos convencidos de la falta de legalidad.

Los modos ó arbitrios que usaban para hacer el fraude mas á su salvo eran estos. Si era en carena de embarcacion aumentaban el número de oficiales que trabajaban, así de carpintería como de calafatería, y por este medio quedaba á beneficio de cada uno de los sugetos que tenian los arsenales á su cargo, el importe de quatro ó seis jornales, los quales siendo crecidos allí, y continuos por haber siempre navios de guerra que armar, llegan á sumas muy considerables como se dexa comprehender. Estas cantidades eran las que se consideraban como seguras ó fijas; y á ellas se agregaban despues las contingentes ó casuales, que consistian en la brea, alquitran, estopa, hierro y madera que se compraba para el servicio de la embarcacion que estaba en carena, en cuyos efectos la diferiencia de precio, y la alteracion de la cantidad les dexaba una segunda y pequeña utilidad.

Todo este fraude se reduplicaba despues al tiempo de pertrechar, y provisionar los navios para salir á campaña, porque despues de tener á bordo todo lo que se ha juzgado necesario, y de estar el navio para hacerse á la vela, hacen al Maestre firmar un recibo en blanco para llevarlo ellos despues, y así lo hacian bien á su satisfaccion. Al Maestre no se le seguia perjuicio de que aumentasen en el arsenal su cargo, porque nunca se ofrecia el caso de tomarle cuenta con formalidad, y el daba las que le parecian segun le convenia mejor, á cuyo fin concurrían los mismos del arsenal; y en esta forma obrando todos mal, quedaban todos bien, porque el uno daba por consumido lo que nunca habia entrado á bordo del navio, el otro lo certificaba, y de este modo se admitian por descargo las partidas que usurpaba cada uno de la Real Hacienda.

Este desorden que parece excesivo, y mas siendo en un arsenal que está tan á la vista del Virrey no causa alli novedad, porque siendo tan repetido se ha hecho ya uso, y tan envejecido que se

reputa como cosa de costumbre. Lo mas notable es que se desaparezca, como se ha dicho, lo que se pone en los almacenes, especialmente aquellas materias que tienen aguante y no están dispuestas á breve corrupcion como las lonas, xarcias, alquitran y otros utensilios de esta calidad.

Se puede creer que todo este desorden nace en la mayor parte de que los Propietarios de los empleos pertenecientes al arsenal, no los sirven por si, no pudiendo persuadirnos á que unos sugetos que gozan por los empleos sueldos tan crecidos como los que corresponden á Veedor, Proveedor, Pagador y Contador abusasen la confianza del Soberano en lugar de hacer la mejor distribucion de su Real Hacienda que es el objeto legítimo de sus obligaciones. Esto no se aplica bien á los Tenientes, porque siendo cortos los sueldos, y hallandose absolutos en un manejo de intereses en donde hay tantos caminos abiertos para poder apropiarse parte de ellos, no se detenian en aprovecharse de las ocasiones y faltar al cumplimiento de sus obligaciones.

De aqui proviene que el Rey tiene que hacer unos gastos increíbles siempre que se ofrece carenar alguno de los navios de la armada, y que los armamentos sean tan costosos que no los pueda soportar aquel Reyno, porque ademas del intrínseco valor de cada cosa, entra despues el crecido aumento de la cantidad que se da por consumida sin haberlo estado, y en la calidad que se supone buena, y se carga el precio de su valor como si lo fuese, siendo por el contrario muy mala y casi de ningun servicio.

Siempre que se ofrecia disponer armamento en la Mar del Sur de uno ó dos navios, se embarcaba en ellos un Teniente del Veedor-general, y otro del Proveedor, en cuyos empleos nombraban los Propietarios aquellos sugetos que eran de su agrado: estos nombramientos los confirmaba el Virrey, y desde que se hacia esta diligencia hasta que se acababa la campaña, gozaba cada uno cien pesos de sueldo al mes, el qual cesaba enteramente luego que los navios se restituian al Callao. Estos sugetos solicitaban

los empleos para sacar de ellos alguna utilidad, y así no despreciaban medio alguno que pudiese proporcionarsela, imitando puntualmente el exemplo de los que manejaban el arsenal en el Callao.

Los ministros mismos del arsenal eran los que intervenian en la revista de las tropas de la guarnicion del Callao, y á su cuidado estaba la subministracion de víveres á los forzados que se desteraban al trabajo de aquel Presidio, para las obras tanto de sus murallas, como las del puerto; pues en aquella Plaza no habia otra Contaduría que la mayor de sueldos, por donde se evaquaban todos los asuntos tocantes á Marina, y la Plaza, ni otro sugeto que hiciese oficio de Intendente sino el Veedor-general, y así los demas empleos pertenecientes á aquellos oficios.

Ademas de estos empleos hay asimismo otro de Escribano mayor de la Mar del Sur que se benefició como aquellos, y está vinculado en una casa de Lima. Este tiene facultad para nombrar Escribano en todos los navios que navegan en aquella mar, sean de guerra ó mercantes, y lo mismo que con los del Pais practica con los que van de Europa de una y otra clase, aunque tengan Escribano de Marina, ó nombrados por el Consulado, porque su privilegio se extiende á todos de tal modo, que si los navios que van de Europa, aunque sean de guerra, llevan Escribano como es regular, es necesario para que continuen en su exercicio que los confirme este Escribano mayor, sin cuya circunstancia no tiene autoridad nada de todo lo que hiciere. Esta facultad es muy excesiva y dura, y parece extraño el que un Particular tenga tanta accion para quitar y poner en los navios de guerra á los Escribanos de su propia autoridad, y que un Particular esté hecho Cabeza de todos, interviniendo en lo que se embarca y desembarca en los navios de guerra, de pertrechos municiones y víveres, sin mas derecho que el de ser Escribano mayor de la Mar del Sur, porque en el nombramiento que les da, les impone la obligacion de darle parte de todo lo que entrare y sa-

liere en el navio, mientras permanezcan usando del exercicio que les confiere, por el tiempo que dura la campaña ó viage.

Lo mismo que sucede con los Escribanos de los navios de guerra, pasa con los de registro que van de España, sin que alguno se exceptue aunque sean grandes los privilegios que el Consulado les haya concedido en su nombramiento, porque á todos se les da en el Perú la interpretacion de que no yendo expresamente derogado por el Soberano, el que se le tiene concedido al Escribano mayor de aquella mar, no hay fuerza bastante en los privilegios que pueden tener los navios de guerra ó los de registro que entran de nuevo en ella, para embarazarles la accion de poner Escribanos á su voluntad en unos y en otros. Los Virreyes que son los que debieran saber el modo en que se ha de entender este privilegio prestan su consentimiento á favor de la misma inteligencia, sin hacerse cargo de los perjuicios que trae consigo este abuso, ni informar á España lo conveniente para que en consecuencia de su informe se de la orden mas acertada, y se pueda disponer lo que convenga mas, dexando correr este abuso en el mismo pie antiguo en que lo hallan, y lo mismo sucede en muchas materias del Gobierno.

El empleo de Escribano mayor de la Mar del Sur, por precision debe tener algunas utilidades, y son grandes las que le corresponden; pues ademas de las lícitas, tienen la de los nombramientos de los Escribanos particulares de aquellos navios, los quales deben contribuir con un tanto por el nombramiento; y esta es la razon, por qué no quiere consentir en dexar de exercer su autoridad en toda suerte de navios. Siendo pues el nombramiento de los Escribanos de los navios en la conformidad que se ha dicho, y haciendo desembolso para que se les confiera el empleo, es claro que tanto en los navios de guerra como en los mercantes escrupulizarán poco en concurrir á los fraudes que se ofrezcan, y convenidos asi el Veedor, el Proveedor, el Escribano y el Maestre de los navios de guerra, disponen las cosas de suerte

que se utilizan en todo lo que les parece, sin que despues pueda resultar cargo contra alguno de ellos, porque todos están comprehendidos en el fraude, y son los jueces de los mismos desórdenes.

La armada de aquel mar, ó las fuerzas marítimas de él, consistian hasta el año 1740 en dos navios que se fabricaron siendo Virrey del Perú el Conde de la Monclova por los años 1690, nombrados la Concepcion y el Sacramento, porque aunque fueron tres los que se construyeron, se habia perdido uno. Su construccion era tan irregular en todos, como la de los navios mercantes, pues siendo el largo de sus quillas 33 varas que componian 48 codos tenian de manga $12\frac{1}{2}$ varas, que hacen 18 codos con muy corta diferenciencia. Estos navios aunque de tan poco largo, que quasi viene á ser como el de una fragata de quarenta cañones, fueron contruidos con dos baterías y media en el astillero de Guayaquil; pero nunca se pudo hacer uso de la baxa por estar anegada. El Teniente-general de la armada Don Blas de Leso, quando estuvo en aquel mar, dispuso arrasarlos quitandoles una, en cuya obra se gastaron sumas tan considerables, que excedieron á todo el valor de los navios, quedando sin embargo siempre imperfectos y malos, porque nunca se pudo remediar el defecto de su construccion, y asi montaban treinta cañones de á doce y seis libras. La falta de recogimientos y la desproporcion de la manga los quebrantaban mucho, aun siendo la artillería tan regular.

Ademas de los dos navios expresados habia hecho construir otro en Guayaquil el Virrey, Marques de Castel Fuerte, nombrado San Fermin, el qual quedó varado con la salida del mar en el terremoto del año pasado de 1746. Tenia $3\frac{1}{2}$ varas de quilla, con $11\frac{1}{2}$ de manga, y aunque estas proporciones tienen mas regularidad, como los cortes del galibo no eran buenos, no se aventajaba á aquellos. La artillería que montaba era tambien de treinta cañones de á seis libras de bala; porque aunque lo hicieron para dos baterias y la del Alcazar, no fue posible que pudiese montar cañones en la andana baxa por haber quedado anegada.

A estos tres navios estaban reducidas todas las fuerzas marítimas del Perú, hasta que entró la fragata Esperanza el año de 1743, y entonces estaba ya excluido el navio Sacramento, porque quedando al arrasarlo, falto de madera, y de la ligazon correspondiente, para resistir al esfuerzo que hace la artillería en mares gruesas, tenia perdidos todos los maderos por la parte de afuera, de suerte que estaban incapaces de recibir clavos, y de mantenerlos con firmeza, por cuya razon no era posible carenarlos con formalidad, ni salir á navegar armado en guerra, como se lo expusimos al Virrey, Marques de Villa Garcia en el reconocimiento que hizimos de él, por orden particular que se nos confirió para ello el año 1741, y del propio sentir fue el Teniente-general de la real armada Don Jose Pizarro, y todo el cuerpo de la marina, en cuya compañía volvimos á concurrir segunda vez para reconocerlo el año de 1743.

Para suplir la falta de fuerzas navales, se tomaban en las ocasiones que se ofrecian, navios mercantes de los mayores que navegan en aquellas mares, y disponiendolos para el servicio de las campañas, se llenaba con ellos la falta del navio Sacramento, y aun se aumentaban las fuerzas; de suerte que montando cada uno el mismo número de cañones, crecia el número de barcos de guerra y con este arbitrio hubo los suficientes para enviar á Panamá una esquadra, y para que pasasen dos navios á la costa de Chile el año 1742 á oponerse y detener los progresos de la esquadra enemiga del Vice-almirante Anson. Sin embargo, estos esfuerzos y disposiciones nunca bastan á proporcionar las fuerzas necesarias para poner aquellas costas á cubierto de los insultos de los enemigos; porque quedando ceñidas á treinta cañones, y no mas la de cada navio que se arma, aunque en el número excedan, seria bastante una sola esquadra de tres navios regulares de sesenta cañones para deshacer todos los del Mar del Sur, y ser dueños de aquellas costas y mares, como hicimos presente al mismo Virrey, Marques de Villa Garcia. Con esta ocasion le pro-

pusimos que lo mas conveniente para la defensa de aquellos Reynos en el estado que tenian las cosas entonces, era mandar fabricar en Guayaquil dos navios de á sesenta cañones, cuyo costo no excederia en mucho al de las carenas y apresto de los navios mercantes que se disponian en guerra para hacer las campañas, y de los quales no se podia esperar suceso favorable despues de tanto gasto, y sí de los navios grandes, en los quales resultaria ganancioso Su Magestad quedando siempre para su real servicio. Esta proposicion fue oida por el Virrey con bastante gusto, é hizo que se le diese un estado del costo que tendria un navio de sesenta cañones, como quedó dicho en el Capítulo precedente; pero hasta nuestra salida de aquel Reyno no se habia puesto en execucion, alguna otra diligencia mas conducente á este fin, y quedaron las fuerzas marítimas en el estado que antes, con solo el aumento de la fragata Esperanza.

En la misma plaza del Callao habia tambien una armería al cargo del capitan nombrado de la sala de armas, donde se recibia y entregaba todo lo perteneciente á municiones de guerra y armas de fuego y corte para el servicio de los navios; pero estaba tan mal proveida, que para armar qualquier navio era menester buscar escopetas viejas, y pistolas malas, y por lo que corresponde á las de corte era necesario mandarlas hacer, porque se carecia de ellas totalmente. Hasta nuestra llegada á aquel pais acostumbraban á hacer machetes de monte en lugar de sables; del mismo modo se carecia de hachuelas y otras herramientas, y aunque dimos modelos é instruimos á los armeros para hacer las armas, no se pudo conseguir que saliesen enteramente buenas, porque no aciertan á darles buen temple.

El mismo desorden que hay en los utensilios y provisiones, se advierte con respecto á los pertrechos y municiones de guerra. Las armas se desaparecen al tiempo de desembarcarlas en tierra para su entrega quando se desarman los navios, y hasta con las balas y palanquetas de la artillería es necesario gran cuidado

porque se pierden muchas. Esto proviene de que todas las cosas que son de hierro, acero, ó metal tienen valor allí; y aunque en los almacenes estén seguras del principal que está hecho cargo de ellas, no lo están de todos los demas que las manejan en el embarque y desembarque, de modo que sin mas que llevarlas y traerlas á bordo, es bastante para que se pierda mucho. Las balas de la artillería están expuestas á esta pérdida por ser de cobre, y aunque se les ha mezclado plomo para hacer un bronce, que no sea propio para muchas cosas, con todo no dexan de robarlas siempre que pueden. En fin, no hay cosa de quantas pertenecen al arsenal, y se emplean en el servicio de los navios, que no padezca diminucion por los que las manejan, siendo todas alli de consideracion, por el crecido precio que tienen, pues no habiendo cosa mas despreciable en España y en toda Europa que un pedernal ó piedra de escopeta, en el Perú vale dos reales de aquella moneda que son cinco en España; otras veces vale mas, y en ocasiones no se pueden hallar por dinero alguno: esto sucede con todo lo demas.

CAPITULO CUARTO.

LA MAESTRANZA DEL ARSENAL DEL CALLAO, Y DE LOS OFICIALES DE QUE SE COMPONIA; CON LOS EFECTOS QUE SE CONSUMEN TANTO EN LOS NÁVIOS DE GUERRA COMO EN LOS MERCANTES, Y DE SUS CALIDADES.

LA maestranza del Callao no estaba en muy mal estado; igual á la del astillero de Guayaquil eran una y otra buenas. Se componia de un capitan de maestranza que tenia grado de teniente de navio, de un maestro mayor carpintero, otro calafate, y otro

herrero, los cuales formaban lo principal de la maestranza. Ademas de estos hay otros varios maestros y oficiales de carpintería y calafatería, bastantes para el trabajo y obras que se ofrecen en aquel puerto, y para llenar el número de los que llevan todos los navios cuando van á viage. No habia mas contra-maestres que los que servian en los navios de guerra, y estos bastaban para atender á las obras que se ofrecian.

Toda esta maestranza, á excepcion del capitan de ella, que es oficial del cuerpo de aquella marina, se componia de gente de castas, entre las cuales no era menor el número de los Indios; y asi estos como los demas trabajaban en su oficio cada uno con inteligencia y habilidad, pues antes que se arruinase el Callao, habia entre ellos oficiales tan buenos como pueden encontrarse en los arsenales de Europa. El jornal de estos oficiales asi de carpinteros como de calafateros es mas crecido que el que ganan en Guayaquil, porque los que trabajan de oficiales tienen tres pesos diarios, y asi los demas en proporcion.

Ademas de las obras de carena que han sido siempre la mas regular ocupacion de aquella maestranza, tambien se empleaba en fabricar embarcaciones menores para el tráfico de la costa; cuyas ligazones se hacian con la madera de chinchá, y todo el resto con la de Guayaquil, con parte de la Valdivia que sirve para entablar como se ha dicho. Esta maestranza se ocupa tambien en algunas obras de la plaza, como son las de fábrica de cureñas para la artillería; y el capitan estaba encargado por falta de ingeniero en las obras de las paralelas de estacadas en que se trabajaba siempre para que las olas del mar, con la fuerza de su agitado movimiento no llegasen á perjudicar las murallas.

Asimismo habia en la plaza del Callao varias atarazanas grandes y cerradas donde se recojian las maderas y otras cosas voluminosas pertenecientes á los navios de guerra, como palos, vergas, anclas y maderas sin trabajar que se llevaban de Guayaquil para quando fuera necesario servirse de ellas. En este al-

macen no se experimentaba menos desorden que en los otros : no solo se experimentaba el mismo fraude con lo que se recojia allí, mas llegó á tal exceso que se resolvió no tener repuesto alguno, ni comprar mas que aquello que instaba, para evitar de este modo el extravio ; resultando de esta falta de fidelidad un grave perjuicio á la Real Hacienda, pues pudiendose tener las cosas por precios cómodos, era preciso pagarlas por los mas subidos, por no ser posible aprovecharse de las ocasiones en que costaban menos, ni tenerlas reservadas en los almacenes, para quando llegase el caso de ser preciso emplearlas.

El astillero del Callao asi como el del Guayaquil están surtidos del hierro que se lleva de España ; la brea y alquitran se conduce de los puertos de Realejo y Sonsonate en la costa de Nueva España ; las lonas de Cajamarca y Chachapoyas en la Sierra ; la jarcia y el sebo de Chile ; las maderas para las carenas de Guayaquil la mayor parte, y el resto de Valdivia y Chiloe. Siendo pues estos materiales, los que hacen caro ó barato la carena y armamento de un navio, manifestaremos claramente que su costo podria reducirse con corta diferencia á la mitad del que tienen ahora, si el temor de que lo defrauden no obligase á perder las ocasiones de tenerlos á los precios mas acomodados.

Todos los materiales para las carenas y armamentos se compran dentro del Callao ó en Lima, que es donde sus precios son los mas altos que pueden tener en todo el Mar del Sur, por ser ya la última venta : asi pues todos estos géneros pudieran tenerse de primera mano, y el ahorro seria muy considerable. En quanto al alquitran y brea no hay embarazo para que quando pase á la costa de Nueva España alguno de los navios de guerra, como sucede muchas veces, cargue en ellas de estos generos y los conduzca al Callao en lugar de volverse de vacio como sucede siempre. Por este medio no solo tendria el Rey á precio barato todo lo que necesitase de los dos géneros para el servicio de sus navios, mas sobraria mucho que podria venderse á los particu-

lares, si se juzgase conveniente, en cuyo caso vendria á costar muy poco, lo que se consumiera en los navios de guerra.

Los barcos de la marina real baxan á Guayaquil á carenar cuando se considera que necesitan obra grande en la tabla de sus fondos y costados; porque aunque la madera sea incorruptible, á fuerza de limpiarla y de apretar la estopa, se gastan los cantos á los tablones, y no pueden mantener las últimas estopas de la costura. Lo mismo sucede por la parte de adentro, con el continuo choque del lastre que las descantilla igualmente; junto todo esto á la continuacion del reclavado, ponen en tan mal estado las tablas, que se hace preciso mudar los fondos ó parte de ellos, cuya obra por ser muy costosa en el Callao, obliga á enviar los navios á Guayaquil; y despues de haber carenado allí vuelven al Callao de vacío, pudiendo retornar cargados de madera, como lo practican todos los mercantes que salen de aquel rio. Asi tendria el arsenal del Callao la madera al mismo costo que se vende en la rivera de Guayaquil, y se minorarian unos gastos tan crecidos como los que ocasiona el comprarla en el Callao, dando las ganancias de su mayor valor al particular, en lugar de aprovecharse de ellas la Real Hacienda.

Lo mismo se deberia hacer con la xarcia y sebo que va de Chile al Callao. El quintal de xarcia comprado en Valparaiso, siendo de la mejor calidad, cuesta de catorce á diez y seis pesos, y vendido despues en el Callao vale de veinte y ocho á treinta pesos, que es el doble, y á veces mas quando hay escasez de ella. Los navios de guerra van á Chile á hacer sus campañas, ó llevar los situados en tiempo de paz, y se vuelven de vacío; asi pues, sin hacer viage determinadamente á este fin, ni atraso á su principal destino, seria conveniente que llevasen xarcias y sebo con el que sucede lo mismo, y de esta manera habria todo lo necesario de una y otra especie á precios baxos; y aun podia ordenarse que se vendiese al público por precios corrientes lo que cargasen demas los navios, y no se necesitase en los arsenales,

pues una vez proveidos de una porcion de efectos correspondientes al consumo regular, no deberia conservarse mas cantidad para evitar que se echase á perder; sobre lo qual, el capitán de maestranza, el veedor, proveedor y los demas á cuyo cargo está el arsenal deberian informar al Virrey mensualmente, de lo que hubiese existente en los almacenes, y lo que considerasen en ellos con exceso ó escasez para que en su inteligencia pudiese disponer la venta de lo que estuviese por demas en los almacenes, y que se repusiese lo que faltase. Pero en aquel pais es impracticable esta providencia, mientras no precedan otras para contener el fraude, porque lo que resultaria de ellas seria mayor atraso contra la Real Hacienda, y nuevo motivo de lucro para los que manejasen el arsenal. Asi nos lo dio á entender el Virrey, Marques de Villa Garcia, quando el año 1742 nos ordenó que pasásemos con el mando de dos navios de guerra á hacer el corso en las costas de Chile; pues con el motivo de haberse embarcado diez mil pesos en plata en cada uno de ellos para sufragar á los gastos de la campaña, en lo que se ofreciese de pertrechos y víveres para los navios, y de habernos dado la intervencion en el dinero y su distribucion, previendo nosotros que podia sobrar bastante cantidad de él, se le propuso si gustaba que se emplease en xarcia y sebo para los navios, y traerlos en ellos quando se restituyesen al Callao, y no convino en ello, diciendo: que si las velas, palos, vergas y toda suerte de pertrechos, municiones y víveres desaparecian de los almacenes al desarmo de los navios, sucederia lo mismo con la xarcia en piezas y con el sebo ensurrado. El dinero que sobró se volvió á traer al Callao, siendo esta la única vez que se experimentó la sobra, porque en iguales campañas, no habian bastado estas sumas para completar los gastos de ellas; y en esta ocasion, habiendo sido mas crecida la tripulacion y habiendonos mantenido ocho meses en el mar, volvieron los navios al Callao con poco menos de la mitad del dinero que se les asignó con porcion de víveres que sobraron de los que

se tomaron en Chile. Una cosa tan nueva causó admiracion á todos en el Callao y en Lima, porque hasta entonces no habian oido cosa semejante, ni se hubiera experimentado en esta ocasion sin la nueva providencia que dió el Virrey, y otras que se tomaron despues para evitar el extravio del dinero.

Solo el hierro y las lonas son los dos géneros en que no se puede hacer ahorro, porque el hierro se lleva de España, y su valor es conforme á la ocasion: algunas veces sube á cien pesos el quintal, como sucedio cuando se armaron los dos navios Belen y la Rosa, que fueron los que mandamos; pero quando está barato no baxa de treinta á quarenta. Estando pues al tiempo que se hizo el armamento de estos dos navios el hierro sumamente caro, y no habiendo hasta entonces salido del Callao dos navíos tan bien armados y proveidos de todo como estos, su armamento llegó apenas á la mitad de lo que habian costado los antecedentes, cuyo milagro y el de la sobra del dinero de vuelta de la campaña, dió á conocer el crecido fraude que en todo recibia la Real Hacienda.

Las lonas se compran en Lima á los mercaderes de las dos provincias de Caxamarca y Chachapoyas, y no puede hacerse ahorro en su costo, pues aunque se comprasen en las mismas fábricas, conducidas despues al Callao, su valor llegaria con poca diferencia al mismo en que las venden los comerciantes.

No obstante lo que se ha dicho con respecto al valor del hierro, pudiera disponerse de modo que nunca fuera necesario comprarlo á tan crecido precio para el servicio de aquel arsenal; pues siguiendo el método anterior á la presente guerra, quando los navios de guerra pasan á Panamá con la armada de aquellos Reynos, no hay embarazo para que con el importe de los fletes de la plata que ganan los mismos navios, y con el de los derechos de salida que paga en el Callao toda ella, ó con otras sumas que entonces contribuye el comercio á Su Magestad, se comprase una porcion de hierro, la necesaria para que durase hasta que hu-

biera otra armada, y de ella se iria gastando á proporcion de lo que se necesitara. El resultado de esta medida seria, que aunque el precio creciese, como sucede siempre, nunca lo haria para el servicio del arsenal, ni la Real Hacienda tendria que hacer unos desembolsos tan considerables, como los que se ocasionan en las carenas. Asi mismo quando hubiesen de ir navios de España por el Cabo de Hornos podrian llevar cantidad de hierropor cuenta de Su Magestad, del cual se gastaria en aquel arsenal, hasta que entrasen otros navios y no se viesen precisados á comprarlo á sesenta ó setenta pesos el quintal: pero todas estas providencias son impracticables mientras haya falta de legalidad.

Quando sucediese que los navios de guerra no fuesen á los puertos de la costa del Nordeste, ó que dexasen de frequentar los de Chile, porque no tuviesen motivo de hacer estos viages, en este caso convendria que hubiese una embarcacion pequeña á manera de Patache, de cien toneladas de buque con corta diferencia; y esta se podria destinar á solicitar la cargazon de brea y alquitran, maderas de Guayaquil, quando empezasen á estar escazas en los almacenes reales del Callao, xarcias, sebo y grasa de Chile. Esta última que viene á ser la manteca de vacas tiene gran consumo en los armamentos por darse de racion á las tripulaciones, y bien administrados los efectos que esta fragata llevase al Callao por cuenta de Su Magestad ellos mismos producirian lo necesario para costearse la embarcacion, vendiendo los que sobrasen como se ha dicho. Esta embarcacion seria siempre muy util en el Callao, para despacharla con avisos de Panamá y á los puertos del Reyno de Nueva España, ó para enviarla á Chile y Valdivia quando no ocurriese asunto tan serio que precisase á mandar otra de mayor fuerza con la comision; asi se escusarian los crecidos gastos, que estos deberian ocasionar en su armamento y viage sin dexar de hacer el servicio.

Ademas convendria que hubiese esta pequeña embarcacion para el servicio de la armada en aquel mar porque no es acer-

tado enviar á las costas de Nueva España ningun navio de guerra, porque en aquellas costas, al contrario de lo que sucede en todas las restantes de la mar del Sur, hay tanta broma que pierde los navios enteramente, y con poco tiempo que se detengan en sus puertos quedan destruidos sus fondos, lo que no seria de tanto perjuicio en la fragata, porque con un costo muy pequeño se repararia todo el daño.

Sobre la calidad de estos mismos materiales para el uso y apresto de los navios, no seria necesario hacer mayor relacion, supuesto que quando se trata de los astilleros se toca este punto en todo lo que respecta á maderas de Guayaquil, Valdivia y Chiloe, y á la brea y alquitran que se conduce de la costa del Nordeste, y asi se ceñirá el resto de nuestra narracion á tratar de las xarcias de Chile y de las lonas que son los dos géneros de que no se ha hablado con la extencion que conviene.

Las lonas que se gastan en la marina del Mar del Sur para toda especie de navios asi de guerra como mercantes, se fabrican en las provincias de Caxamarca, y Chachapoyas, que son aquellas de la Serranias que caen al Oriente de la de Truxillo. De estas provincias se llevan enfardeladas á Lima, y allí se venden por fardos, cuyo valor es regularmente, aunque con variedad segun la calidad y ocasion, de treinta pesos el fardo, y cada uno tiene 280 varas poco mas ó menos, y su ancho es de dos tercias con corta diferencia. El material de que se fabrican estas lonas es algodón, aunque de poca duracion, no tanto porque la materia es compuesta de una fibrazon endeble y corta como es la de algodón, quanto por la flaqueza del texido, pues ponen tan poco cuidado en el torcido del hilo, y las hacen tan floxas que se clarean como si fuera una red, y al estirarlas se ensanchan acia los lados por defecto tambien del texido, y por no tupirlas bastante. No hay duda que pudieran hacerse de mas aguante é iguales á las lonas de Europa con solo poner mas cuidado en los hilados, y con hacerlas mas tupidas. En la provincia de Quito

se hacen algunas de este modo, que sirven para encostalar harinas, y conducir las lexos siendo tanto su aguante y resistencia que excede al de las lonas de cáñamo, pero si se observa lo que duran las de Caxamarca y Chachapoyas, se conocerá que si estuvieran mejor hechas, serian tan buenas como las otras, y puede ser que se hallasen en ellas tales circunstancias que las hicieran preferibles; como por exemplo, la propiedad de la elasticidad que tiene aquel algodón de la que carece el cáñamo: por esto la lona de algodón se ensancha quando la fuerza del viento da en ella con violencia, y entonces forma otras tantas porosidades quantas veces se cruzan los hilos, deshaciendose por ellas parte de la fuerza del viento, y causando en la vela menos efecto y peligro. Este sentir lo tiene tan acreditado la práctica en aquel mar, que rara vez llega á suceder en él tal accidente aunque sea con exceso la fuerza del viento, ó haya ráfagas repentinas, ó sobrevengan otros accidentes semejantes, que son regularmente los que traen consigo tales contratiempos.

Es innegable que estando las lonas de algodón mal texidas como sucede con las de ahora, por poca fuerza que tenga el viento, es suficiente para abrir sus porosidades, y perdiendose por ellas se acorta el andar que tendria el navio si fuese impelido por toda la fuerza unida del viento. En este caso son malas aquellas lonas, especialmente para navios de guerra los que deben ser veleros para aprovecharse de la ocasion quando penda de la ligereza el conseguirla; pero no sucederia esto con las lonas bien texidas, porque en estas, solo siendo el viento muy fuerte, tendria poder suficiente para que la elasticidad hiciese su efecto; pues quanto mayor es la fuerza del viento para separar los hilos de la tela, es consiguiente haya de ceder esta; al paso que en iguales circunstancias, la lona no elástica debe flaquear.

La imperfeccion en que están todavia las lonas de que se sirven en aquella mar es igual á la que tienen las xarcias que se fabrican en el Reyno de Chile, y no hay duda como ya se dixo tratando

del astillero de Guayaquil, que la calidad del cáñamo excediendo al del Norte por lo largo y delgado de sus fibras haria xarcias sobresalientes, pero lo trabajan tan mal, que dexandole parte del cañamazo y de la paja en que se cria, hilandolo con desigualdad, y colchandolo mal, salen las xarcias desiguales y malas. Sin embargo, como la calidad del cáñamo es tan superior aguantan bien: però serian de mucho mas duracion y fortaleza, si se cuidase de corregir las imperfecciones del cáñamo, y las de su labor en la fábrica de xarcias; y asi lo da á entender la experiencia en aquellas fábricas de Chile pertenecientes al Marques de la Pica, en las cuales se trabajan los cáñamos con algun cuidado mayor, y aunque no con toda aquella perfeccion que se requiere, son aquellas xarcias mucho mas fuertes durables y permanentes.

Todas estas xarcias que se hacen en Chile se colchan en blanco y se hacen vetas de distintas menas, en cuya forma se alquitranan despues, y el modo es tener caliente el alquitran, y estandolo suficientemente pasar la veta por dentro de él; de lo que se sigue, que aunque exteriormente queda al parecer buena, como no puede penetrar el corazon de la veta, dentro de poco tiempo empieza á conocerse el mal efecto de la xarcia, porque blanquea toda y se echa á perder con las aguas, y los soles.

El hacer asi la xarcia nace de que los que la compran, no la quisieran recibir en otra forma, porque habiendo variedad en el acrecentamiento del peso que toma por causa del alquitranado, no quieren exponerse á padecer engaño, y pudiendo, por otra parte haber fraude en la calidad del alquitran, porque si es del Cope que se saca en las jurisdicciones de Guayaquil y Amotape, la quema y hace perder su duracion, les tiene mas cuenta y es de mayor seguridad el que sea blanco y no alquitranado. Por el contrario, tampoco convendria á los fabricantes alquitranar la xarcia en filástica y venderla despues, porque el alquitran no llega á Chile, ó es muy poco el que va, y si hubieran de estar atenedos

á él, sus fábricas quedarian en suspension la mayor parte del tiempo, y habria escases de xarcia, lo que no sucede haciendose en blanco, porque en esta forma se lleva al Callao en donde se alquitrana; y cada particular tiene cuidado de comprarla en blanco, y alquitranarla á su modo, unas veces con alquitran bueno, otras con alquitran y cope mezclados, ó con solo este último quando no se puede conseguir el otro.

Aunque es costumbre hacer vetas en blanco en las fábricas de Chile, podrá dispensarse (y convendria el hacerlo asi) que se pesase la xarcia en filástica, y pagandola por el importe de su peso en blanco, se beneficiase con alquitran, y de esta forma se colchasen las vetas de toda aquella porcion que se comprase para el servicio de los navios de guerra, pues en el caso que sobrase de esta xarcia, y que fuese necesario venderla al público, sabiendo que era de la misma que se hacia de cuenta de Su Magestad de buena calidad asi como el alquitran, no solo no faltarian compradores, mas habria tantos que estarian á porfia, esperando que se vendiesen para proveerse de ellas; pues no hay ninguno que pudiendo comprar cosa que le haga cuenta, dexe de hacerlo, y se incline á aquello en que pueda tener pérdida. Por este medio tendrian los navios de guerra buenos aparejos, y seria menor el costo de sus armamentos, pero en todo caso seria siempre indispensable lo que hemos dicho y volvemos á repetir, respecto al buen regimen y economía del arsenal, que es la basa principal en que consiste la reduccion de los gastos de la armada real.

CAPITULO QUINTO.

RELACION DEL ESTADO DEL CUERPO DE MARINA EN LA MAR DEL SUR, GRADOS DE LOS COMANDANTES Y DEMAS OFICIALES. GUARNICION QUE LLEVAN LOS NAVIOS DE GUERRA, Y SU TRIPULACION DE MARINERIA QUANDO VAN A' CAMPAÑA. MODO DE HACER EL SERVICIO A' BORDO, Y DISTRIBUCION DE VIVERES POR RACIONES, Y SUS ESPECIES.

No será de extrañar que la marina del Mar del Sur se haya mantenido hasta ahora en el pie que estaba la de la antigua España, respecto á que el ministerio de ella, ó el método de su gobierno lo estaba tambien; esto era en consecuencia de no haber llegado á aquellos Reynos el nuevo reglamento en que se ha puesto la de España, y de no haber pasado á aquellos mares algun xefe ó comandante general que la reformase, y la reduxese á uniformidad con la de España. Establecida pues la marina del Perú en la forma que se ha dicho, y consistiendo sus fuerzas navales solamente en tres navios, de los quales no servian mas que dos, mantenerse por siempre desarmado el tercero, se reducía todo su cuerpo militar á un comandante, un almirante, y un corto número de oficiales, á cuyo respecto lo eran tambien los de alguna tropa que guarnecía los navios quando salian á campaña, y finalmente toda la marinería que servia en los navios de guerra, sobre lo qual iremos diciendo lo necesario para su mas completa comprehension.

El Oficial General era distinguido de los demas oficiales, y conocido en el Perú por el nombre de General de la Mar del Sur, bastante distintivo, y con particularidad habiendo allí otro comandante de tierra. La graduacion de este general no estaba muy aclarada, ni positivamente la que le debia corresponder; pues solo quando concurría á los consejos de guerra que se ha-

cian en Lima con asistencia del Virrey, y á que acudia tambien el General de tierra preferia en el asiento el que de los dos llegaba primero, lo que prueba que se consideraba igual el empleo de general de tierra y de general de mar. Los Generales de las armas del Perú, ó gobernadores del Callao, tenian regularmente graduacion de Mariscales de campo mientras mandasen, pero legitimamente no tenian mas grado en el ejército que el de Brigadier: por consecuencia el General de la Mar del Sur debe ser correspondiente á Mariscal de campo, y su sueldo era de cinco mil pesos al año, al que se agregaba la gratificacion de mesa quando estaba en campaña.

Este empleo de General de la Mar del Sur hace mucho tiempo que está vacante, y en su lugar habia un Oficial graduado de capitán de navio, y dado á reconocer por comandante de aquella armada, pero no gozaba mas sueldo que el que le correspondia como capitán de navio.

El segundo empleo de aquella marina es el de Almirante de la armada, y no habiendo en esta mas que dos navios, estos dos Oficiales venian á ser recíprocamente Comandante y Almirante uno de otro, y el caracter de los empleos no tenia ni otros navios ni otros oficiales de comando sobre quienes extenderse. La graduacion de este Almirante ha sido siempre de capitán de navio, y como tal tenia ciento y cinquenta pesos de sueldo mensuales, y los mismos gozaba el que hacia oficio de general sin nombramiento formal de tal.

Los capitanes de navio tenian en la Mar del Sur por gratificacion para la mesa doscientos y cinquenta pesos mensuales, y la misma se le daba al general interino y al almirante de la armada.

Los oficiales subalternos que se embarcaban en los navios de aquella armada consistian en solo dos clases, á saber: tenientes de navio, y alfereses de navio, los primeros con setenta y cinco pesos de sueldo mensual, y los segundos con cinquenta.

Los sueldos de los oficiales de mar eran correspondientes á los de guerra, y á los de la marina y tropa en esta forma: el artillero de mar gana veinte y quatro pesos al mes, el marinero diez y ocho, el gurumete doce, y el page seis: los soldados rasos tienen quince pesos al mes.

Aunque parecen crecidos los sueldos de los oficiales y la gratificacion de los capitanes, no lo son considerada la carestía del pais; pues los ciento y cinquenta pesos que tiene de sueldo el capitan de navio, no bastan para mantenerse con aquella mediana decencia que corresponde á su caracter quando está en tierra, y á este respecto sucede lo mismo con todos los demas oficiales. Las gratificaciones de doscientos y cinquenta pesos no son tampoco excesivas, porque así lo necesario para el servicio de la mesa como las provisiones correspondientes á rancho son muy caras en todo el Perú; y aunque estas últimas no lo sean tanto en los puertos de Chile, lo son con extremo en toda la costa de Panamá, y mucho mas en lo perteneciente á Nueva España; por lo que compensando la baratura de un parage con la carestía que hay en otros, de ningun modo sería suficiente la gratificacion, si no tuvieran los capitanes el auxilio de las raciones, con las quales son mas soportables los gastos; pues ademas de las que les corresponden por su grado, les ceden la suya todos los oficiales, y percibidas en dinero acrecientan la cantidad y facilitan el que los capitanes puedan costear la mesa ciñendose á una cosa regular, y sin ninguna profusion.

El número de capitanes de navios que habia en el Callao, estaba reducido á los dos que hacian de Comandante y Almirante; el de tenientes de navio á quatro ó cinco y otros tantos alfereses de navio los quales eran suficientes para los dos navios que se armaban por lo regular; y quando se ofrecia mayor número, hacia el Virrey nombramiento de oficiales que servian la campaña y despues quedaban reformados. Este método se practicaba hasta el año 1745 que dexamos aquellos Reynos, y de él se

seguian los perjuicios que son regulares contra el real servicio, pues nombrando para los empleos personas que no tenian inteligencia en el servicio de la marina, no se distinguian los navios de guerra de los mercantes, y asi eran correspondientes los sucesos de la campaña, cuyos exemplares aun no han podido borrarse de la memoria, porque el tiempo que ha pasado despues que sucedieron, no es bastante para desfigurarlos.

Como en estos navios se provee todo lo tocante á víveres y utensilios por cuenta de Su Magestad, no llevan mas que un maestre, que va hecho cargo de todo lo perteneciente á las dos especies, asi como del dinero y de toda otra cosa que se embarque á bordo; y para obtener este empleo es preciso que den fianzas, y en esta forma recae en ellos el nombramiento del Virrey, precediendo para este fin propuesta del capitan á favor del sugeto.

Una de las prácticas antiguas que se conservan en la armada del Mar del Sur, y á nuestro parecer muy acertada si los capitanes de aquel mar no abusaran de ella, era la de proponer estos al Virrey los sugetos que eran de su aprobacion para oficiales de mar, escogiendo los condestables y artilleros de brigada para el servicio de la marina, asi como las tripulaciones que cada uno juntaba, segun las que necesitaban para sus navios. De este modo sabian la calidad de toda la gente que llevaban, y la confianza que podian hacer de ella; siendo esto lo mismo que se practica en Inglaterra, aunque con la diferenciencia de que las marinerías que cada capitan juntaba en la Mar del Sur, desde artilleros hasta pages de escoba, era de gente voluntaria, quando en Inglaterra por lo regular es gente forzada, sacada de los navios mercantes, ó tomandola de leva en las poblaciones vecinas á los puertos de mar.

En quanto al número y clase de los oficiales de mar y tripulacion marinera, no habia mucha diferenciencia en su método al que se ha practicado en España ultimamente, y la poca que habia se reformó en nuestro tiempo, porque procuramos equipar los navios

en la mejor forma que fue posible, siguiendo el estilo de España, y así en este asunto no hay diferencia digna de notar.

A imitacion de los artilleros de brigada que hay en España para servir á bordo de los navios de guerra, á cuyo fin se embarca en cada uno de ellos el suficiente número para el cuidado de la artillería y atender á su buen servicio en el combate, se embarcan en el mar del Peru algunos artilleros de los que tiene la plaza del Callao, y de esta misma compañía de artilleros se nombraban condestables para los navios de guerra.

Asimismo se sacaba de la guarnicion del Callao la tropa destinada al servicio de los navios. En cada navio se embarca un destacamento de sesenta hombres, con un capitan y un alferes, y estos no hacian servicio alguno á bordo de los navios, ni otra cosa que cuidar de la infantería y comandarla, entendiendose allí esto de tal modo, que los soldados obedecian solamente á sus dos oficiales, y no á lo que disponian el teniente ó alferes de navio que estaba de guardia, y le era forzoso al capitan de navio dar la orden de lo que habia de executar la tropa á los oficiales de infantería, para que estos lo mandasen observar, de cuyo mal régimen no eran pocos los disgustos que se ofrecian, y siempre estaban sugetos los capitanes de los navios á dar satisfaccion á los de infantería de todo lo que se mandaba tocante al servicio de la tropa, y con la autoridad que este tenia, solia no convenir en lo que se ordenaba, y aun negar la superioridad al que mandaba el navio, de lo que resultaban las discordias que suelen ser regulares, quando son dos los que mandan en un mismo asunto. Desde el primer dia que se empezaron á equipar los navios que habiamos de mandar, y se trató sobre destinar la infantería que habian de llevar, se le representó al Virrey lo que convenia sobre este asunto, y para evitar la repugnancia que podrian tener los capitanes de infantería en hacer servicio á bordo como los oficiales de marina, sugetarse á obedecer estando acostumbrados á mandar, y de no ser mas absoluto en la superioridad de su tropa,

que todos los otros oficiales en quanto perteneciese al servicio, se dispuso que no se embarcase capitan, sino un teniente y alferes, y que se escogiese de aquellos oficiales que hubiese mas inclinados á la marina, á fin de que pudiesen ser de alguna utilidad á bordo de los navios. Con esta disposicion se dió principio á establecer el método de servicio de la infantería y de sus oficiales á bordo de los navios en el mismo modo que se practica en España, y quedó reformado el antiguo que hasta entonces se habia observado con detrimento del servicio del Rey.

Habiendo tratado del modo de tripular los navios en aquella mar, tanto de marinería como de infantería, no debemos omitir las noticias correspondientes á la calidad de estas tripulaciones, y su disciplina. Estos asuntos contribuirán con particularidad á dar una justa idea de lo que es la armada del Sur, ó de lo que era antes que el Callao se destruyese.

La marinería se compone allí de toda suerte de gentes, esto es, de blancos, Indios y mestizos, que son las generaciones de blancos y de Indios, cuyo color se diferencia muy poco de los Españoles. Hay asimismo mulatos y tambien negros, y así la tripulacion de un navio es un conjunto de castas de Europeos, Americanos y Africanos. Entre todos estos no dexa de haber algunos marineros buenos, porque muchos son de los que van de España, los que no pudiendo mejorar de fortuna por otra parte, al fin vienen á parar en este exercicio. Entre los marineros criollos hay muchos que ademas de ser hombres determinados para hacer qualquiera faena, tienen conocimiento de su exercicio, y trabajan en él con propiedad. Es verdad que son perezosos, y que quando la ocasion pide mas prontitud para la faena, ellos se apresuran menos, y no haciendo caso del castigo, ni estimulandolos el agrado y persuasion, unos por otros se dexan estar, sin que alguno se adelante á hacer lo que se manda, mucho menos si es de noche, y con algun viento mas fuerte de lo regular; por lo que es necesario disponer la maniobra al tiempo de anochecer,

para evitar en quanto sea posible verse precisados á hacerla de noche, no siendo prudencia confiar en la lentitud y floxedad de la marinería. Esto se hace mas reparable, sabiendo que toda esta gente es muy resuelta, y poco temerosa del peligro, por lo qual no se puede decir que proviene de temor, sino de la pereza que contrahen en los navios mercantes, sobre cuyo particular se dirá asimismo lo correspondiente en su lugar.

La infantería es tan descuidada y omisa como la marinería, de suerte que parece, que confederada toda aquella gente á no obedecer, bien que no se oponen abiertamente á lo que se les manda, ningun castigo ni reprehension es bastante para hacerlos puntuales en lo que les corresponde por obligacion, y así sirven los sentinelas de tan poco, que solo porque no falte en los navios esta circunstancia, como propia formalidad de los de guerra, se mantienen en ella, porque en lo restante nunca se observan las órdenes que se les dá, con la formalidad que es necesaria, ni tienen resolucion de cumplirlas. Este defecto no es corregible en aquella tropa con diligencia alguna, ni toda la eficacia del que manda es suficiente para conseguir el fin. La poca formalidad de aquella tropa, nace de la falta de disciplina desde sus principios, y no es fácil darsela quando se halla envejecida con el descuido. De aqui nace, que sabiendo el soldado que toda la pena de dormirse estando de sentinela se ha de reducir quando mas á ponerlo de planton, ó darle otro castigo equivalente, lo sufre con grande resignacion, y no por esto dexa de volver á cometer el delito. Esto mismo sucede en todos los demas asuntos del servicio, siendo estos los efectos que se siguen á la falta de disciplina.

El defecto de aquella tropa no podrá corregirse, ni ella entrar en buena disciplina, sino se envia de España tropa que sirva allí por algun tiempo, y se remude dentro de poco, porque sin esta disposicion se echará á perder la que vaya de España, despues

de haberse detenido algunos años en aquellos países. La demora les hace perder el temor al castigo, pierden enteramente la vergüenza, y se vicia tanto como la criolla; y en lugar de contribuir la que se envíe de Europa á poner la del Perú en el pie de una buena disciplina, pierde la suya y toma todas las costumbres contrarias á la bien arreglada milicia, quedando enteramente abandonada al descuido y al desorden á que lo está regularmente la criolla, á quienes las costumbres y modales ya envejecidas del país, y el no retirarse casi nunca de la sociedad de sus parientes y conocidos, los que los protejen y libertan, hace que no puedan llegar á perfeccionarse en las ordenanzas militares.

Aunque esta tropa del Perú tenga tanta falta de disciplina, y aunque la marinería sea por naturaleza floxa y descuidada, no se puede decir que no sea buena para un combate, porque aunque padece todos los defectos mencionados tiene la gente criolla bastante corage, y teme la muerte tan poco que se arroja al peligro sin reparo; de modo que no siendo buena para el servicio de los navios navegando, puede serlo combatiendo, pues naciendo aquellos defectos de la falta de disciplina, y del mal método de navegar que aprenden en los navios mercantes, y no habiendo en ellos falta de ánimo para arrojarse al peligro con intrepidez, se podrá esperar de ellos, que en la ocasion de un combate se porten bien, aunque no se nos ofrece exemplares que acrediten lo uno, ni casos que den á entender lo otro. Hay diferencia entre el valor con que se riñe un agravio propio contra un enemigo que ha ofendido, y el que se necesita para portarse en un combate con ardor, sin que la ceguedad del corage haga perder la prudente reflexion que se necesita, para que todos los lanzes salgan segun los premedita el juicio; de aqui nace que tripulaciones valerosas de hombre á hombre, pueden acobardarse quando tengan que batallar con ánimo tranquilo. Nosotros nos inclinamos á creer que siendo aquellos hombres naturalmente

briosos, con mejor disciplina de la que tienen, serán muy á propósito para el servicio militar de la marina, y para el de la marinería.

Aunque todos los puertos de mar que hay en aquellas costas se componen por lo general de marinería, hay algunos en donde sobresale mas que en otros, como se ha referido de los vecinos de Colan. Los de Chiloe tienen asimismo buena disposicion; despues de estos los de Valparaiso y el Callao; los de los otros puertos no están tan acreditados. La infantería del Callao que lo es tambien de marina se compone por lo general de gente de Lima, toda ella de castas blancas, algunos de ellos excediendo á los Españoles en blancura, de los quales no se pueden distinguir, ni conocer que son mestizos.

Los oficiales de mar son de diversas castas, como la marinería, y así no es extraño ver á bordo de un mismo navio un sargento marino criollo, un contramaestre Indio, un guardian mestizo, un carpintero mulato, ó un calafatero negro. Los cirujanos, sangradores ó barberos son casi todos en Lima mulatos oscuros, y de ellos se suple la armada real y navios mercantes; de lo que proviene, que quando pasan á aquellos Reynos algunos cirujanos Españoles hábiles en esta facultad, dexan el exercicio luego que llegan allá por no concurrir en las juntas y curaciones con mulatos oscuros y conocidos por tales. Esta especie de cirujanos puede ser disimulable en aquella armada, puesto que no se extraña en Lima; pero el mal está en que no conocen la facultad poco ni mucho, y sus curaciones no se aventajan á las que el barbero pudiera hacer por si solo.

La marinería abunda mucho en toda aquella costa, porque así los Indios vecinos de los puertos principales que hemos referido antes como los que habitan en los pequeños puertos y lugares de ella, se emplean todos en el exercicio de la mar, y si se hiciera matricula y numeracion de ellos seria muy quantiosa, y si al presente no parece muy considerable, es porque están repartidos y

porque quando concluyen su viage, ó acaban de hacer la pesca se aplican á la labranza de los campos, al exercicio de arrieros y á otras ocupaciones; pero nunca sucedió que en el puerto del Callao (que es verdaderamente el principal de la Mar del Sur) faltase marinería para armar los navios de guerra, al mismo tiempo que los mercantes tenian toda la que necesitaban, sin haber sido necesario embarcarlos por fuerza en los de guerra. La causa de esto es que están pagados regularmente, pues antes de salir á navegar se les da por lo regular seis pagas adelantadas. La campaña dura poco mas de los seis meses, y como los alcances son pocos se les satisfacen despues que la concluyen; y es costumbre establecida, que interin se arman ó desarman los navios, la marinería que se ocupa en esto trabaja por jornal que se les paga diariamente, y de otra forma no convienen en ello, y por esto deben entenderse los pagamentos y soldadas, desde que los navios salen á navegar hasta que se restituyen para invernar en sus puertos.

Asi como hemos dicho que son moderados los sueldos de los oficiales de marina, tanto de guerra como algunos de mar, es necesario advertir que los de la marinería son excesivos, de lo que resulta que en la Mar del Sur no se puede mantener escuadra formal, y que en tiempo de guerra quando es preciso que la haya, deben ser cortas, para no consumir en ella toda la Real Hacienda de aquel Virreynato. Veinte y quatro pesos de sueldo mensuales á los artilleros, y con esta proporcion á las demas clases hasta los pages de escoba que tienen seis pesos, son muy crecidos para una gente que está mantenida con racion diaria y que no usan mas vestuario que un par de camisetas, otras dos chaquetas y otros tantos pares de calzones, todo de bayeta de la tierra, sin medias ni zapatos que nunca los usan; de modo que todo su vestuario quando salen á campaña no les cuesta mas de una docena de pesos. Los artilleros reciben ademas un socorro de ciento quarenta y quatro pesos, todo dinero perdido, porque

inmediatamente empiezan á distribuirlo mal, y si son casados, es muy raro que sus mugeres é hijos participen de ello.

No ignoramos que las soldadas de estas gentes no deben ceñirse á solo lo que necesitan para su gasto personal, entre tanto permanecen en la campaña, sino tambien para mantener sus familias, que es el fin para el que debemos suponer trabajan; pero no obstante esta consideracion, nos parecen excesivas las soldadas que ganan, y que con doce pesos al mes que tuviese un artillero, seria bastante para mantenerse él y su muger, pues debemos suponer que ella ha de trabajar y ganar algo interin que el marido está ausente, y con esta ayuda será suficiente para mantenerse y para vestirse, sobrandole probablemente dinero si no lo desperdicia.

No será cosa facil reducir aquella marinería á menos soldadas que las que tienen asignadas al presente, interin que no se prohiba á los dueños de los navios mercantes, el que puedan pagarles mas de una cierta cantidad, menor siempre de la que corresponda á la plaza de artilleros, porque no haciendose asi no habrá marinero que quiera ir á servir á bordo de los navios de guerra por la mitad ó menos de lo que pueden ganar en los navios mercantes, y privarse al mismo tiempo de la libertad que tienen en estos, para entrar en la sugesion que es correspondiente en los de guerra; esta es la razon que hay para no poderse reformar las soldadas de la gente de mar en los navios de guerra, y ponerla en un pie mas regular.

El sueldo de la infantería es de quince pesos al mes, y como en este dinero se incluye el pan quando están en tierra, es lo menos que se les puede asignar para que se mantengan. Quando están embarcados tienen los mismos quince pesos, y la racion regular de armada, y aunque entonces pudiera descontarseles alguna cosa, no nos parece que se debe hacer, atendiendo á que estando embarcados debe darseles mas sueldo que en tierra por ser mayor el trabaxo, pues en la mar es preciso que tengan la

guardia un dia si y otro dia no, lo que no sucede en tierra, sino es por algun caso extraordinario. La obligacion de los soldados á bordo es hacer todas las faenas necesarias encima del alcazar, de cuyo trabajo ó de otro equivalente están exentos quando están en tierra; y finalmente hallandose desembarcados tienen libertad de trabajar cada uno en su oficio, porque todos saben alguno, y ganan bastante para que junto con lo que se les da de sueldo puedan mantener sus mugeres y sus hijos los que son casados, los quales por ser tropa patricia, casi todos ó la mayor parte lo están; y quando son destinados á los navios carecen de este subsidio, por lo que parece justo que no se les haga mucho descuento de este sueldo, para que puedan dexar socorros á sus mugeres para mantenerse con los hijos que tuvieren. Esto no obstante, se les podrá rebajar una tercera parte estando embarcados, porque todavia les quedaria suficiente con los dos tercios, que serian diez pesos cada mes, y el daño que resultaria de esta rebaja, no lo padecerian las tripulaciones ni sus dependientes tan sensiblemente, como los capitanes y contra maestres de los navios que son en quien por último se refunde la mayor parte de lo que importan los pagamentos.

Entre los antiguos usos que se conservan en la armada del Mar del Sur, era uno el de la taberna y mas propriamente la tienda, que allí llaman pulpería, que por costumbre nunca reformada en aquel mar, está permitido tener no solo á los contra maestres ó sargentos mas tambien á los capitanes, y entre otras utilidades que redundan en su beneficio por el mando de los navios, la de la pulpería era considerable. La pulpería se reduce á una tienda, en donde se encuentra todo lo que se puede imaginar de comestible, y de aquellos géneros que gasta la gente de mar. Sacan crecida porcion de pan tierno para vender los primeros dias de la navegacion; jarros de dulces y encurtidos; vinos, aguardientes y frutas secas: asimismo se hallan en estas tiendas varios géneros de uso inmediato de los marineros, como son paños, pa-

ñetes, y bayetas de la tierra, tucuyos, cintas, hilo, agujas, y otras menudencias de esta calidad. Desde que se hacen los pagamentos en el puerto, empiezan á hacer lucro estas pulperías, y al fin de la campaña se refunde en ellas todo lo que el pagamento ha importado, excepto las pequeñas cantidades que los marineros ó soldados dexan á sus mugeres ú otras personas, y terminada la campaña, le quedan al dueño de la pulpería mas de tres ó quatro mil pesos de ganancias.

No hay duda que siendo el capitan del navio el dueño de la accion, podrá prohibir la venta á los demas para que todas las ganancias resulten á su favor; por esto es, que quando los contramaestres tienen pulpería, ó es con licencia del capitan para hacerlo con tales y tales géneros determinadamente, ó con el disimulo necesario para que el capitan no lo sepa. Sucede tambien que el capitan hace compañía con el contramaestre, y se convienen á mitad de ganancias, y en esta forma tiene mas cuenta á los capitanes, porque se libentan de que los criados que él emplea, le puedan robar, y tienen la seguridad de que los contramaestres que en tal caso corren con la pulpería, cuidarán bien la hacienda de entrambos. Aun fuera menos injusto el que los capitanes, siguiendo la antigua costumbre de haber tiendas en los navios, prohibieran el que alguno otro las pudiera tener, si al mismo tiempo no se opusiesen á que quando entran en algun puerto, acuda la gente de él á vender comestibles á bordo; pero como esto no les tendria cuenta, lo defienden con tal rigor, que las tripulaciones están reducidas aun dentro del puerto á comprar de las pulperías con una usura tan considerable, que las frutas, carnes, pan, etc. que en la poblacion vale como uno, llevado á bordo se vende á quatro ó mas. Quando los navios salen del puerto se aumenta la usura tan considerablemente, que un panecillo que en tierra costaba medio real, lo venden por quatro reales; y en igual proporcion sucede lo mismo con las frutas, carnes saladas, y todo lo demas. Finalmente allí se venden dados

y naypes, y hay juego público, con el grave perjuicio que durando esto de noche, se mantiene una luz que siendo peligrosa por todos títulos, lo es con particularidad en lugar tan ocasionado á fuego como las tabernas y lugar de juego. Esto bien considerado se hallará que la monta de todas las soldadas de aquellas tripulaciones es beneficio del capitan y del contraмаestre, y que á estos es á quienes principalmente hace cuenta que sean crecidas las que estén asignadas á cada clase de la tripulacion porque tanta mayor es la utilidad que les debe quedar. Esta conducta de los capitanes de aquella mar era sin diferencia alguna como la de los corregidores de tierra, porque todos seguian el mismo régimen.

Lo que se pudo reformar de todo este desorden en nuestro tiempo y mando, fue renunciar el fuero de tener aquella tienda ó pulpería, que segun la costumbre nos podria haber sido lícita; no admitir la aparcería del contraмаestre, prohibir que estos pudiesen vender naypes ó dados, ni tener luz en las tabernas, ni admitir en ellas jugadores, y dar amplia facultad para que entrasen á bordo de los navios quando estaban en los puertos, todos los portadores de comestibles que fuesen de tierra, dando por este medio libertad para que las tripulaciones pudiesen comprar con conveniencia todo lo que necesitasen ó quisiesen, sin estar sugetos á la tiranía que antes experimentaban.

Nosotros hubieramos querido reformarlo todo, pero no se pudo hacer mas, porque siempre es difícil en los principios reducir la libertad á los términos de la estrechez, y ceñirla á la razon; y por esto nos fue preciso, aunque con la mayor repugnancia, disimular mucho para evitar mayor daño, contentandonos con dar principio á la reforma de los desordenes. No fue este el primero ni el único que se corrigió entonces, pues ya le habia precedido otro no menos pernicioso; porque á imitacion de la conducta que se ha referido, tratando de este asunto, tienen en el Perú los gobernadores de las plazas, y los otros xefes militares de ellas,

era la de los capitanes de navio en aquel mar; pues así como aquellos hacen fraudes en la tropa por distintos modos, estos los practican en las tripulaciones, vendiendo, para decirlo en sus propios términos, los destinos en ella; porque antes de darlas se conponia el marinero con el capitan, dandole un tanto porque le pusiese en la clase de artillero, ó porque le hiciese oficial de mar, de lo qual sacaban sumas muy crecidas; pues á excepcion de los oficiales de guerra, del proveedor, veedor, y del escribano, que eran nombrados con independencia del capitan, todos los demas le debian contribuir forzosamente con cierta cantidad proporcionada á cada clase de la tripulacion; y así el mandar un navio, era en aquel mar de tanto ingreso, como el gobernar un corregimiento, uno y otro bien perjudicial al bien público y al servicio del Rey, quando la conducta de los que manejaban tales empleos no seguia distinto rumbo que el corriente del pais.

Este arbitrio de vender las plazas ha sido mas usado en los viajes de armada á Panamá, que en las campañas en tiempo de guerra, porque las utilidades de aquellos son mas crecidas, pero sin embargo, así en unos viajes como en otros, se practicaba este desorden sin cautela ni reparo. Este inconveniente, verdaderamente grande, procede del fuero que tienen allí los capitanes para poner por si las tripulaciones, dando á cada uno la plaza que le parece, proponiendo personas para oficiales de mar, y haciendo sin intervencion del gobierno las listas de las tripulaciones. Si los capitanes no se apartasen de la razon, y de lo que deben hacer como hombres de honor, no habria mejor método para tripular bien los navios. Los dos que nosotros mandamos lo fueron perfectamente, porque hubo gente en que escoger, admitiendo para cada clase solo á aquella que era propia para ella; á ninguno se le dió otra plaza que la que merecia; y por este medio salieron del Callao los dos navios, dexando admirados al Virrey, á su comitiva, y á lo mas principal de Lima que fueron á visitarlos, y á los mismos ministros del arsenal, conviniendo

todos unanimente que hasta entonces no se habia hecho armamento de igual calidad, ni á menos costa.

Aunque los capitanes son los que forman las tripulaciones de los navios que mandan, se asientan las plazas en la Contaduría de sueldo, y en la Veeduría, pero el régimen que se observaba era, que en virtud de una papeleta que el capitan daba á cada artillero, este ocurría con ella á donde debía asentarse su plaza, y no se podia hacer de otra forma, porque para dar las plazas, es necesario tener conocimiento de los que las solicitan, y saber si son á propósito para ello, lo qual no es regular que se sepa en la Contaduría de marina ni en la Veeduría, y sí muy propio del capitan, el qual informandose de los oficiales de mar, quando él por si no conozca la gente, sabrá quales son buenos para una cosa, y quales para otra.

Las tripulaciones que llevaron los dos navios el Belen, y la Rosa fueron tan buenas é iguales, que en la opinion de todos, ningunos navios de los que antes se habian armado en el Callao, no las habian sacado semejantes. Aunque toda ella, ó la mayor parte habia navegado en navios de guerra, estaba no obstante tan ignorante de lo que á cada uno correspondia por su obligacion, que no se encontraba ni oficial, ni artillero de mar, ni marinero que supiese lo que debia hacer en caso de combate, ni lo que era de su obligacion navegando, ó estando en puerto, porque unos y otros estaban totalmente faltos de disciplina, ni aun acertaban á entenderse en aquel régimen económico que debian guardar entre si: de suerte que fue necesario instruirlos en todo, como si siempre hubiesen navegado en navios mercantes, lo que mostraba el mal orden que tenian en los de guerra de aquella armada.

Habiendo dicho todo lo perteneciente al cuerpo de marina, tripulaciones, y modo de hacer el servicio en campaña, concluiremos este capitulo con la noticia de las raciones de armada que se subministran al capitan, á los oficiales, y á todas las

clases de la tripulacion que se embarcan en los navios del Mar del Sur.

El capitan de navio en aquellos mares, segun el antiguo reglamento que se ha seguido, tiene ocho raciones diarias, una cada oficial, y una cada persona de la tripulacion hasta los pages inclusive. Estas raciones son las mismas que se dan en España á la armada en quanto á la cantidad, y con respecto á la calidad hay alguna diferencia como explicaremos aquí.

Las especies que se subministran en las raciones de armada, consisten en carne salada y fresca, biscocho, tocino, arroz, miniestras, aceite, vinagre, y en lugar del tocino y aceite se sustituye grasa, que es la manteca de vacas. Ademas de esto se da vino con las raciones de algunos sugetos en esta forma: al capitan del navio cinco botijas de vino al mes, una á cada oficial militar de marina, y una á cada oficial de mar primero; estos son el primer piloto, el primer contramaestre, el primer condestable, el maestro del navio, el cirujano, y el capellan. Pero como ni el primer carpintero, ni calafate, ni los otros oficiales de mar tienen racion de vino, se hace indispensable el que á bordo de los navios haya taberna; porque acostumbrada toda aquella gente de mar á la bebida de aguardiente tan comun en todas las Indias, que aun los mas arreglados lo beben tambien, si no se les permitiera en los navios la libertad de tenerlo, y poderse proveer de él como en tierra, lo tomarian del de las dietas ó del que cada particular llevase para su uso, de lo que podia resultar mucho mayor perjuicio y desorden, no siendo posible que todos lleven provision para sí suficiente á la que necesitan en todo el viaje. El único medio que podria aplicarse, seria el de disponer que se diese á cada uno racion de aguardiente, como se practica en los navios Ingleses y Franceses quando van á las Colonias de las Indias, y para ello hacerles descuento, lo que importase la racion de aguardiente, de la soldada, y con esta providencia no

habria inconveniente en la prohibicion de las tabernas en aquellos navios.

La provision de la carne salada para consumo de la armada, es de la que se lleva al Callao de los pueblos de la serranía ó del Reyno de Chile; esta es siempre preferible á la otra, porque sin tener tanta sal es mas gustosa y se conserva por mas largo tiempo que la otra, ademas de hallarse siempre á precios equitativos.

El biscocho que se hace en Lima y parte en el Callao, es de las harinas y trigo que baxan de Chile, y aunque es de buena calidad es de poco aguante, porque lo hacen en costra, y con facilidad le entra la polilla, lo qual no sucederia si lo hiciesen en galletas.

El tocino se lleva al Callao de la serranía en hojas bien curadas; de este se da racion á las tripulaciones hasta que llegan á Chile ó á la costa de Panamá; pero despues que continuan los navios en uno ú otro destino, y que están consumidos los víveres que sacaron del Callao se da otra cosa en su lugar, por no haber este género en aquellos parages.

El arroz se lleva de Guayaquil, y es muy bueno; las miniestras son llevadas de la sierra; y el vino y aceite de Pisco y Nasca.

Quando los navios de guerra hacen campaña á las costas de Chile, les provee el pais abundantemente de todo lo necesario, porque á excepcion del tocino, aceite, y azucar para las dietas porque no lo produce el pais, hay en él con suma abundancia todo lo demas, porque es la tierra del trigo, de la carne, de las semillas, y la que produce vinos mas exquisitos, que otro ningun terreno del Perú, y á la abundancia de estos géneros es correspondiente la baratura.

Luego que los navios de la armada llegan á algun puerto de Chile, se da carne fresca á las tripulaciones; y como su baratura es tanta que aun comprada ya de tercera mano no cuesta un novillo mas de quatro pesos, no se da la carne por racion, sino

es matan cada dia dos ó tres rezes para cada navio segun la tripulacion que tiene, y se les dexa comer dos ó tres comidas de carne á discrecion, dándoles la racion de biscocho, pero no se les reparte miniestra.

Aunque en Chile hay escases de tocino y aceite, suple su mucha abundancia de grasa, y se le da á la tripulacion racion de esta especie para componer la miniestra, y entonces toman diariamente racion de carne salada.

En los biscochos que se hacen en Chile para el servicio de los navios de guerra, hay un abuso en que se perjudica mucho la Real Hacienda, el qual consiste en haberse establecido que el biscocho para el servicio de los navios de guerra lo hagan entre los particulares del vecindario pagandoseles á quatro pesos cada quintal, no obstante que la fanega de trigo, del que llaman alli blanquillo por ser de la mejor calidad, no cuesta mas de cinco á seis reales, y pesa seis arrobas y seis libras. Asi pues se ve el exceso á que venden el biscocho, y mas quando la leña, ni los jornales para trabajarlo, no son subidos. Para remediar este desorden convendria disponer que quando vayan navios de guerra á hacer campaña en aquellas costas, que lleven un panadero y que tomando un horno arrendado por el tiempo que fuere necesario, ó fabricandolo por cuenta del Rey, para servirse de él quando fuere necesario, se haga en él todo el biscocho, que fuese menester. Por este medio saldria por un costo tan moderado, que no llegaria ni aun á la mitad del que hoy tiene con mermas y todo; pero seria preciso que los que manejasen esta fábrica lo hiciesen con toda fidelidad, porque faltando esta, seria aun mas costoso que el comprado ahora al alto precio de quatro pesos.

Otra pérdida sufre el Rey en este asunto de biscocho de no poca consideracion, y consiste en que luego que las tripulaciones llegan á Chile, empiezan á decir que está dañado el biscocho que se sacó del Callao, aunque no tenga mas tiempo que el gastado en el pasage, hasta obligar á echar al agua una crecida porcion,

parte porque en realidad empieza á picarse, y parte porque en llegando á aquel reyno se les hace cosa ardua el comer biscocho del Callao, por cuya razon conviene que los navios no lleven mas que aquella porcion que se juzgare precisa para el viage hasta llegar allá; y como sucede lo mismo con la carne salada se procederá del mismo modo.

En Panamá sucede todo al contrario, y los navios que pasan á aquella ensenada, si se detienen en ella causan unos costos muy exorbitantes en su manutencion, y fuera de estos, otros muy crecidos despues que salen de allí en el reparo de los cascos y aparejos, porque faltando todo en Panamá, es preciso que se les envíe desde el Callao, biscocho y harina para hacerlo, vino, aceite, miniestras, xarcias, y todo lo demas, á excepcion de carne que es lo único que se halla alli. Ademas de esto las aguas continuas y los soles en tiempo de invierno no dexan de dañar las maderas, y con particularidad padece la tablazon del fondo, pues como ya se ha dicho, desde el puerto de Perico y toda la ensenada de Panamá acia la costa de Nueva España hay bastante broma; siendo cosa particular y digna de notarse, que desde aquella misma ensenada acia el Perú en ninguna parte de la costa se experimenta semejante accidente, ni padecen por esta causa las embarcaciones.

Los puertos de Nueva España son aun mas escasos de víveres que Panamá, y se infiere que desde esta plaza se llevan á ellos los que sobran, pero como esto no sucede muy de continuo, están escasos casi siempre, ofreciendoseles pocas veces tener que suministrar algunos á los navios de guerra, porque solo va uno quando hay grande causa; y no siendo esto frequente, no hay necesidad de hacer muchas observaciones sobre ello; así trataremos algo sobre los hospitales donde se cura la gente de marina, y concluiremos el asunto de este capítulo.

Antes que se arruinase la plaza del Callao habia en ella un hospital de San Juan de Dios, que determinadamente se habia

fundado allí para la curacion de los enfermos de los navios de guerra ; mas ya fuese porque no tenia toda la providencia y asistencia necesaria para este fin, ó porque toda la marinería tenia sus casas, familias, ú amigos en donde podian curarse con mas formalidad, eran muy raros los que se valian del hospital, acudiendo quando la ocasion ó la necesidad les instaba al de Lima donde tenia toda la gente de mar, asi de los navios de guerra como de los mercantes, un hospital fundado y dotado para su curacion con el título del Espíritu Santo, el qual estaba administrado por los mismos navegantes, y ademas de las enfermerías que tenia para los marineros, habia en él otras piezas separadas para oficiales de mar y gente de alguna mas distincion.

En la Concepcion y en Panamá hay hospital de San Juan de Dios, pero no en Valparaiso ; mas no se llevan á ellos los enfermos de los navios de guerra, sino en el caso de estar infestados de enfermedades, porque la asistencia y cuidado que tienen con los enfermos es tan poco, que es preferible la que hay á bordo de los navios, con ser por su naturaleza incomodo el parage para enfermos. En Guayaquil hay otro hospital sin rentas ni asistencia, sin otra cosa que la obra material. Este mal estado de los hospitales es uno de los defectos generales que se padecen en todo el Perú, porque es sumo el descuido de los que los administran, y su codicia es mucha ; de lo que resulta que los pobres estén mal asistidos, y que se les defrauden las rentas y las limosnas que deberian emplearse en su curacion y alimento. No solo la marina experimenta esta falta de providencia, mas tambien la tropa de infanteria de tierra y todo el público.

CAPITULO SEXTO.

RELACION DE TODO LO PERTENECIENTE A' NAVIOS MERCANTES EN LA MAR DEL SUR, SU APAREJO Y EL MODO DE ARMARLOS Y DE EQUIPARLOS; ASI MISMO SOBRE EL MODO DE NAVEGAR, Y CARGAR EN LOS VIAGES; EL POCO ORDEN Y FORMALIDAD EN LOS PUERTOS, PARA EL BUEN REGIMEN Y GOBIERNO DE LA MARINERIA Y NAVIOS QUE ENTRAN Y SALEN EN ELLOS.

SERIA cosa impropia y aun estraña, que habiendose tratado en los cinco capitulos precedentes sobre todo lo perteneciente á puertos, astilleros, arsenales, armada y marina del Mar del Sur, se omitiese tratar sobre los navios mercantes, mayormente habiendo tantas cosas que advertir, sobre aquellos tan disformes en su construccion, el descuido con que se miran sus aparejos, el desprecio que se hace de los peligros, ya por la excesiva carga, ya por la confianza con que navegan, abandonandose á la voluntariedad de los vientos y de las mares, la forma en que tripulan las embarcaciones, y finalmente el modo en que las tienen aun dentro de los mismos puertos, expuestas á conocidos riesgos por falta de cables y de anclas.

Ya se ha dicho que la construccion de los navios del Perú, tanto mercantes como de guerra, hace unos vasos de medidas desproporcionadas y figura monstruosa, de suerte que á poca diferencia se puede aplicar á todos, lo que un constructor Ingles que pasó á aquel mar pocos años ha, le dixo á un sugeto con quien tuvimos conocimiento, quando le propuso que le carenase y compusiese una fragata. El dueño de la embarcacion y el constructor estaban en Guayaquil, y habiendo pasado á bordo de la embarcacion, despues de haberla reconocido, y tratando entre los dos de la obra que necesitaba, dixo el Ingles al dueño, que lo primero de todo era ver acia que parte se le habia de

poner la proa ; y que siendo toda la embarcacion de una misma figura por qualquier parte, podia como dueño de ella determinar lo que quisiese. Nada puede dar á entender mas claramente lo irregular de aquellos navios, fabricados con tal desproporcion con el fin de que carguen mucho, que es á lo que se reduce toda la idea de los que los mandan construir.

El aparejo que usan en los navios mercantes, está mostrando el único objeto de sus amos, este es el deseo de ganar en los fletes, y la repugnancia en gastar lo preciso para mantener sus navios en buen estado ; porque siendo caros los géneros que necesitan para ello, como sucede con respecto á xarcias, lonas, alquitran, brea, é hierro, se escusan de comprar aun lo mas indispensable, y asi suele ser el aparejo tan viejo y malo, que solo sirve á fuerza de muchos ajustes y remiendos, siendo necesario tener gran tiento al maniobrar con él porque se rompe por todas partes, y al mejor tiempo faltan los cabos.

Si estos navios están tan mal proveidos aun en lo pendiente ¿ como podrá hacerse extraño que les falten respetos ? Esta providencia es tan poco usada que no se da el caso la observe barco alguno ; de lo que proviene que se experimenten mas naufragios y pérdidas de las que habria, por carecer de respetos y no haber de que echar mano quando llegue el caso necesario. Las xarcias pendientes y de labor son malas por estar envejecidas á fuerza de trabajo y falta de alquitran ; lo mismo sucede con las de labor, y con las amarras. De todos estos defectos se sigue, que se pierdan los navios en las costas hallandose empeñados en algun cabo por no poderlo montar, ni tener cables suficientes para mantenerse fondeados al abrigo de alguna ensenada, mientras pasa la contrariedad del tiempo ó de la corriente ; que amarrados dentro de los puertos, quando falta un cable se vayan á barar á la costa por falta de otro ; y finalmente que la desconfianza que hay de toda la xarcia, no de lugar á que quando un temporal los coje empeñados en alguna tierra, puedan salir de ella á fuerza

de vela. Exemplares muy lastimosos de todos estos casos se experimentaron mientras estuvimos en aquellos mares, pero ni aun esto es bastante para corregir el descuido, y hacer que los dueños de los navios procuren prevenir sus embarcaciones, para que en semejantes accidentes no sean destrozos de las olas con ruina de las tripulaciones y del comercio.

Toda la xarcia que tienen los navios mercantes consiste en la pendiente, del modo que queda ya explicado. Las amarras se reducen á un cable, y un calabrote para amarrarse en qualquier puerto; lo mismo sucede con las velas en que no hay otra remuda, sino las mas viejas que sirven de remendar las de servicio, y para aquel preciso gasto de lona que se ofrece en los navios, como aforrar los cables y otros usos semejantes.

Este es el estado en que navegan los navios mercantes de la Mar del Sur hablando por lo general, pues entre tantos, no dexa de haber uno ú otro que esté mejor cuidado; y aun estos no están enteramente libres del descuido en la provision necesaria de xarcias, velas, y otros artículos de respeto.

Como todo el fin del dueño del navio es, que las ganancias sean las mas considerables, y estas minorarian con exceso si hubiesen de pagar las soldadas de la marina tan caras como allí son regulares, su avaricia les ha sugerido el tener en los navios esclavos propios que hacen oficio de marineros, y no solo ahorran con ellos el crecido gasto de las soldadas, mas tambien lo que les habia de costar la carga y descarga, cuyas faenas son distintas de todas las demas, y es necesario pagar á jornal corriente la marinería quando se ocupa en ellas. La capacidad y agilidad de los negros bozales no bastando para poder fiarles todas las maniobras que se ofrecen en la navegacion, no pueden excusarse totalmente de llevar algunos marineros Españoles, Indios y Mulatos para llenar las plazas de timoneles y otras faenas de mas consideracion, sirviendo los restantes para las maniobras.

La marinería libre que llevan los navios mercantes para hacer

viage se entiende de dos maneras. La superior llaman de plaza entera, y la otra de media plaza: la soldada del marinero que tiene plaza entera está regulada en veinte y cinco pesos mensuales, y la del que tiene media plaza en diez y ocho. Sin embargo, se encuentra alguna variedad en los de plaza entera, porque aunque ninguno gana menos, hay algunos que ganan hasta treinta pesos al mes, y aun otros que ganan todavía mas segun la ocasion y la habilidad del marinero. De aqui nace la dificultad en poder baxar las soldadas de la marinería en los navios de guerra, como se dixo en el artículo precedente, porque siendo regular que se ocupen muchos marineros en tiempo de armamento, los dueños de navios mercantes aumentan sus soldadas para que no les falte gente, y con este motivo, aunque no escacee totalmente para los de guerra, es la mas inferior la que les queda, por cuya causa no se pueden juntar buenos equipages. Seria pues conveniente para que los navios mercantes no fuesen siempre dueños de la marinería escogida, el que no pudiesen exceder la cantidad de las soldadas de sus marineros, que señalase el gobierno, de manera que fuesen siempre algo menores que las que se les da en los navios de guerra. Si este arbitrio presentase muchos inconvenientes, como es probable, lo mas acertado para tripular bien los navios de guerra seria obligar á toda la marinería á que sirviese en la armada por turno; estableciendo el uso de hacer matrícula de toda la que hay en los puertos del Perú y Chile, para que ninguno contribuyese quando le tocara su turno con hombres en lugar de marineros, sino es con los mismos que estuviesen matriculados y reseñados en la numeracion. Este es el mejor medio que pudiera tomarse para tener marineros, y el único por el qual se conseguiría poder baxar las soldadas á una cantidad moderada sin el peligro de que los navios mercantes les pudieran perjudicar, pues viendo ellos mismos que el aumentar la paga á los marineros no les daba ninguna preferencia, procurarian ponerla en el mismo pie en que estuviesen los navios de guerra.

El régimen que tienen en los navios mercantes para hacer los pagamentos de su gente es distinto del que se practica en los de guerra, y consiste, en que antes de tomar plaza en el navio se conviene el marinero con el dueño, sobre la cantidad de socorro ó préstamo que le ha de anticipar, con consideracion á lo que debe ganar mensualmente y á lo que puede durar el viage. Hecho este ajuste empieza á correr la soldada al marinero; y aunque este esté adeudado al navio, siempre que llegue á salir de cada uno de los puertos en donde hubiere de tocar para hacer carga ó descarga, ha de volver á recibir nuevo socorro, porque está puesto en estilo, que el dueño del navio haga pagamento á su gente al salir de los puertos; y despues que se restituye al principal en que comenzó su viage, se ajustan las cuentas; si el dueño debe al marinero le paga, pero si este debe al dueño queda libre para poder tomar plaza en qualquiera otro barco, con la condicion de satisfacer su deuda con lo que reciba del primer socorro quando vuelva á servirle ó quando se ajuste con otro dueño.

En estos navios mercantes no se acostumbra dar á la gente de mar, ya sea libre ó esclava, racion de pan ni de carne, sino que á discrecion toman lo que quieren de estas dos especies, y asi se ahorra mucho consumo en los navios, porque la racion que tienen en los navios de guerra es mas de lo que regularmente puede consumir cada uno. Con la miniestra se guarda mas orden, y se les subministra por medida aquella porcion regular que les corresponde de racion.

Esta gente asi tratada en quanto á pagamento y racion en los navios mercantes no tienen mas trabajo que el que se ofrece en la navegacion, y el de arrumar y desarrumar la carga en los puertos á donde llegan; pero en todo lo demas gozan una libertad suma, porque será muy raro que alguno de ellos duerma á bordo de su navio estando dentro del puerto, como el que se mantengan un instante en él, quando no tengan precision de

alguna faena, y por todos estos títulos les es mas apreciable navegar en los navios mercantes que en los de guerra.

Los navios mercantes se gobiernan por un maestre el qual hace oficio de tal y de capitán. Llevan un escribano, y asi mismo un piloto, con título de piloto de altamar, un contramaestre y un guardian. Durante la navegacion, el piloto y el contramaestre hacen la guardia alternativamente, y esta consiste en esto; el uno de los dos que no está de guardia duerme profundamente en su catre ó camarote, y el otro que está de guardia manda hacer su cama sobre el alcazar, ó á la puerta de la cámara y alli duerme con todo descuido, y á su imitacion practica lo mismo la demas gente de la embarcacion, de modo que llena de camas la cubierta queda hecha un dormitorio. El cuidado del navio queda absolutamente entregado al timonel, y quando este no puede resistir el sueño, amarra la rueda del timon para mayor seguridad, y se duerme como todos los demas; pero como este no puede dormir con el descanso de los otros mientras está en el timon, pasado algun tiempo llama á otro para que lo remude, y este hace lo mismo que su compañero, la consecuencia es que unas veces van tocando las velas, y otras suele quedarse atravesado el navio. En vista de esta culpable negligencia no es de extrañar que estén continuamente ocurriendo accidentes, no solo en lo que padece el cargo, mas el peligro de perder las vidas, pues encontrandose con alguna isla ó con alguna punta de tierra quando todos están entregados al descuido, han pasado los que iban en la embarcacion por los tristes sucesos de un completo naufragio.

No está el daño solo en que la marinería de estos navios se abandone tanto al descuido tomando el exemplo de los dos oficiales de mar, y en que no haya uno que vele por la seguridad de todos, mas tambien porque los pilotos en la direccion de sus derrotas carecen de la necesaria pericia, pues aunque son examinados por un cosmógrafo y examinador de pilotos que hay en

Lima, cuyo empleo proveen los Virreyes, no excede su ciencia á la de unos meros pilotos prácticos, porque como tales hacen todas sus derrotas, y asi, saliendo del Callao para ir á la costa de Chile, por exemplo, se dexan ir del bordo de afuera, esto es, gobernando del Sudoeste al Oeste, segun lo permiten los vientos que corren de la parte del Sur hasta que se hallan en la latitud del puerto á donde se dirigen. Entonces cambian de bordo sin saber la distancia que están apartados, y van como ellos mismos dicen á topar á la pared de enfrente, porque no llevan mas formalidad de diario, que el de asentar en él las latitudes que observan, y el rumbo de la aguja por donde navegan, lo que piensan que es suficiente para ellos. De aqui sucede muchas veces que errandose sensiblemente en el juicio unas veces por exceso y otras por defecto, se creen cerca de tierra, y les falta una gran distancia que navegar hasta llegar á ella.

Para mayor convencimiento de esto diremos que el primer navio en que navegamos en la Mar del Sur, y que nos condujo desde Panamá hasta Guayaquil, nombrado el San Cristobal, (el qual se perdió despues dentro del puerto de Guacacho, por falta de amarras como otros muchisimos) ni tenia corredera ni ampolleta de medio minuto para medir el camino que hacia, siendo asi que habia bastante peligro de que deberse guardar en la travesia, hasta descubrir la costa del cabo de San Francisco, hallandose en aquella latitud la isla de Malpelo y otros parages de riesgo. A bordo de este navio habia un piloto y el dueño lo era tambien, pero ninguno de los dos hacia punto en la carta, y fue preciso que entre nosotros dos formasemos corredera, y tuviésemos cuidado de hacer un diario de observaciones con formalidad. A este fin haciamos guardia de babor y estribor, y nuestros criados hacian lo mismo cuidando del timon, interin que el timonero dormia; y ocurrió que al descubrir la tierra, ni el piloto, ni el dueño acertaban á decir qual era; pero como nosotros habiamos observado el orden de la derrota diximos la que

debía ser, y poco despues quedó confirmado lo que habiamos dicho, y manifiesto el engaño en que estaban ellos fundados solo en la práctica.

A todo esto se agrega para hacer mas peligrosa la navegacion la gran temeridad con que cargan los navios, confiados en lo favorable de los vientos casi siempre por la popa, como sucede en la navegacion que se practica desde Chile al Callao, ó en la serenidad de los mares que se experimenta desde el Callao á Panamá, ó ya porque la construccion de los navios le ayuda á ello, porque suelen tener la manga en los invernales de la cubierta alta, y asi es comun entre estas gentes meter carga hasta que entre el agua por los invernales, y tal vez hasta que quede anegado todo el convés, ó poco menos, aun estando el navio dentro de puerto de donde sale hecho una balsa sin gobierno, y expuesto á que qualquier golpe de viento lo zozobre. Quando uno de estos accidentes ocurre, cosa muy frecuente, no les queda otro medio que el de cortar los palos para que el navio adrizze, pero no siempre se logra el estar con la prontitud y prevencion necesaria para hacer esta faena. Se puede asegurar que causa horror el ver entrar ó salir uno de estos navios cargados en aquellos puertos, porque parecen enteramente sumergidos, y descubriendo solamente lo que hace desde la cubierta alta hasta la borda, las cámaras, y las arboladuras; pero allí están tan acostumbrados á este modo de cargar y navegar, que el maestre que no lo executa asi pierde la plaza, y el dueño procura poner en ella otro sugeto que haga cargar mejor la embarcacion para que le dé mayores adelantamientos.

Los pilotos representan algunas veces á los maestres los inconvenientes y los peligros á que están expuestas las embarcaciones quando van en tales términos, pero estas insinuaciones sirven de poco, no siendo la autoridad de los pilotos bastante para contener este abuso, ni tampoco se empeña mucho en ello,

por el temor de no ser admitidos por los dueños de los navios á la plaza de piloto.

Toda la bodega, el entrepuentes y las cámaras de Santa Bárbara y la baxa de estos navios se abarrota de carga, y la aguada se acomoda sobre el convés; los víveres debaxo del castillo de proa; y debaxo del alcazar se aloja la tripulacion, y si esta no cabe allí, se acomoda el resto en la lancha. Con una disposicion de esta naturaleza, no desperdician el sitio mas pequeño, y por esta razon dexan los viages muy crecidas ganancias á los dueños de estas embarcaciones, las cuales navegan con el embarazo que se puede discurrir, siendo necesario para hacer paso desde popa á proa formar un tercer puente compuesto de los masteleros y vergas de respeto, el qual corre desde el alcazar al castillo; por encima de él se hace el tránsito, y se pasa de un lugar á otro, porque el convés queda impasable con la botijería que se pone en él, y con el agua que entra por los invernales.

Todos los navios mercantes de aquella mar están continuamente en viage, y los que mas frecuentan son los del Reyno de Chile para cargar de trigo y sebo que son los dos renglones principales que mantienen aquel comercio; y hay navio que carga de estos efectos hasta diez y ocho mil quintales, que hacen novecientas toneladas siendo asi que su quilla es correspondiente á solo la mitad de este porté con poca diferenciencia. El exceso con que cargan estos navios y el crecido precio de los fletes, ó de los mismos géneros llevados de un parage á otro aumentan considerablemente las ganancias de estos viages, y lo mismo sucede con los navios que van á Panama, aunque son pocos los de estos destinos, por ser poco considerable el comercio que pueden hacer alli. Las embarcaciones que van á Chile cuyos viages no son practicables en el invierno pasan en esta sazón á Guayaquil á carenar ó hacer alguna obra exterior llevando algunos frutos del Perú, y luego vuelven cargadas de madera al

Callao; pero aquellas embarcaciones que no tienen necesidad de hacer este viage, invernán en el Callao hasta que vuelve el tiempo de sus navegaciones regulares. Hace diez ó doce años que se ha empezado en aquellas mares, á perder el temor á las navegaciones de Chile en tiempo de invierno, porque no solo no lo practicaban antes, mas habia censuras publicadas por los obispos, para que en llegando el mes de Julio no pudiesen salir á navegar para el Callao las embarcaciones que se hallasen en los puertos de Chile. La pérdida de muchas embarcaciones causada por los Nortes y temporales desechos que son frecuentes en invierno habia sugerido á los prelados eclesiasticos que el único modo de evitarlas, era el de prohibir con excomunion la salida de todo barco, obligandolos á invernar en los mismos puertos á donde les cogia el primer dia de Julio.

Las pérdidas de navios que sucedian en aquel tiempo haciendo viajes de los puertos de Chile al Callao por invierno, no era tanto á causa de los temporales, quanto por el desorden de la carga; porque queriendola hacer con tanto exceso en invierno como acostumbraban en el verano, zozobraban á qualquier viento fuerte que experimentasen, y á qualquiera mar que les sobreviniese, pues los navios no tenian gobierno, y los golpes de mar con los balances que les ocasionaba los echaban á pique. Los exemplares tristes de aquellos naufragios y el temor á las censuras han puesto alguna moderacion en las cargas durante el invierno, y con motivo de algunas urgencias que han precisado á consentirles en estos últimos años el que hagan viage, se les levantó la censura, y se les ha permitido salir de los puertos de Chile aun despues de pasado el término señalado, sin que por esto se hayan vuelto á experimentar naufragios, aunque no dexa de haber temporales bastante fuertes que resistir.

Parecerá extraño, á la verdad lo que acabamos de decir, de que los prelados eclesiasticos se servian de las armas de la iglesia para estorbar la salida de los navios mercantes de los puertos de

Chile en tiempo de invierno, y mucho mas el que se mezclasen en asuntos de gobierno político como lo es este. Una providencia de esta naturaleza debia corresponder á los gobernadores de los puertos, los quales si reconociesen que convenia al buen gobierno y economía de aquellos estados, que los navios mercantes no hiciesen tales navegaciones en los tiempos peligrosos deberian estorbarlo con legítima autoridad, y no dar lugar á que los obispos tuviesen ocasion de introducirse en asuntos de esta especie, y á que fuesen tratados sin respeto los preceptos eclesiasticos como varias veces se habia experimentado. Muchos capitanes y pilotos de navios mercantes poco escrupulosos en el rigor de las tales censuras, salian de los puertos muchos dias despues del tiempo en que empezaba la prohibicion, y haciendose absolver despues que dexaban el puerto por el capellan del navio, continuaban el viage con la conciencia muy sosegada, y no reparaban en repetirlo segun se les ofrecia la ocasion. Esto no sucederia si fueran apercebidos de una gruesa multa por el gobierno, ó si los gobernadores reconociesen á la salida de los navios si iban ó no bien equipados, pertrechados y cargados como conviene para evitar los peligros de la mar en quanto es posible, y no dexar esta grande importancia al arbitrio imprudente de los dueños y maestros de las embarcaciones, los quales en este particular eran partes y Jueces.

Hallandonos en Panamá, primer puerto en donde empezamos á tocar por experiencia quanto va insinuado en este particular, la casualidad nos hizo reconocer un navio que estaba próximo á salir para el Perú, y teniendo á su bordo algunos intereses del rey, se proporcionó ocasion de dar á entender al Presidente que aquella embarcacion estaba sobrecargada con exceso, y que corria grande peligro si se le permitia salir á navegar en aquel estado. En consecuencia de este aviso dió orden el Presidente a los oficiales reales para que pasasen á su bordo, y que le hiciesen alijar toda la cantidad que nosotros habiamos dicho que

tenia demas, la qual consistia en una porcion de hierro que habian puesto en el entrepuente; y aunque se le quitó toda y quedó bien metida en el agua, se aseguró del peligro que antes corria, pues al exceso de la carga se junta la desproporcion de la estiva bastante por si sola para hacer evidente el temor del naufragio.

Hemos referido que se pierden muchas embarcaciones navegando en aquellas mares, ya por el desorden y mal modo de cargarlas, ya por el descuido de los pilotos y gente de mar, y ya por la falta de provision necesaria de velas y aparejos. Dentro de los puertos suceden tambien muy frecuentemente iguales contratiempos, porque estando mal proveidas de amarras, quando llegan á faltar las que están en el agua, no habiendo otras que poder sustituir en su lugar, van las embarcaciones á ser destrozo de las playas, y en este caso no hay quien procure hacer diligencia para evitar su pérdida, aun siendo en puertos como el Callao lleno de embarcaciones grandes, y de medianas lanchas y botes, porque dexando todos el cuidado á otros, no se mueve ninguno á practicarla. Esto proviene de que ni en aquel puerto ni en los demas del Perú, hay persona alguna que esté hecho cargo de esta diligencia, cuidando que haya buen orden en las embarcaciones; que las unas se socorran á las otras quando lo necesiten; que la gente de mar y maestranza, á excepcion de aquella que está dependiente del capitan de maestranza y goza del fuero militar, reconozcan un superior y sepan que deben obedecerle; y últimamente que no hay quien tenga la autoridad y cargo del gobierno económico y civil del puerto con respecto á los navios mercantes que es lo que pertenece á los capitanes de puertos. Este empleo de que carecen aquellos puertos, no seria menos importante allí que en los de España y otros de las Indias donde están establecidos; pues aunque el puerto sea pequeño, y frecuentado solamente de embarcaciones menores, siempre será conveniente que haya persona que cuide de que las

unas no se ofendan á las otras, y que sus dueños la miren con respeto de superioridad, sabiendo todos que le han de obedecer.

La utilidad que resultaria del establecimiento de capitanes de puerto, no seria solamente á favor de los dueños de embarcaciones mercantes, mas tambien muy considerable para el servicio del rey, porque una de las obligaciones de estos capitanes de puerto deberia ser el tener lista de toda la gente de maestranza y marina enumerada ó matriculada que hubiese en su puerto, de la qual deberia mandar todos los años por el tiempo que se determinase una razon con sus reseñas á la contaduría de marina del Callao, ó del arsenal principal de la Mar del Sur. El efecto de esta informacion seria que quando se dispusiese armamento, se sabria anticipadamente la marinería que podria contribuir cada puerto y la calidad de los marineros; y dandose con tiempo las órdenes para que se juntase, estaria reunida en el Callao para el tiempo prescrito en la orden; los navios de guerra estarian bien servidos, puestas aquellas marinerías en otro pie mas regular del que tienen ahora.

A fin de que hubiese buen régimen sobre este particular en todos los puertos del Mar del Sur, y que no hiciesen sino un cuerpo, siendo cabeza de todo el Callao, convendria que solo hubiese en el Perú un capitan de puerto superior á todos los demas, y que este pusiese tenientes suyos en todos los demas puertos, los quales estarian subordinados a él, y como subalternos le darian annualmente la razon de los padrones de maestranza y marinería que existian en cada puerto, para que este entregase una copia á la contaduría de marina, y por ella se le diese orden á él mismo para hacer pasar al Callao ó al puerto que conviniese la gente necesaria enviandola á aquellos puertos que se les señalasen conforme les correspondiese por turno y abundancia que cada uno de ellos tuviese. En los puertos pequeños podrian servir estos subalternos como comisarios solamente por lo tocante á la enumeracion de gente de mar,

y en lo restante no tendrian intervencion en otros asuntos, sino en aquellos que les fuesen correspondientes por los empleos, con las mismas circunstancias que los tienen los capitanes de puerto en los demas parages donde los hay actualmente en España é Indias.

Como estos capitanes de puerto necesariamente deben tener asignacion con que mantenerse, y que por ningun caso se deberá hacer esta con gravamen del real erario, podrían asignarseles los anclages de los navios, y ademas de esto una porcion proporcionada al buque de cada embarcacion, regulandola por el número de quintales que cargasen, en lo qual no se les haria mucho perjuicio, respecto á las crecidas ganancias que dexan los viages, pues libres de todos gastos suelen llegar en los de la carrera de Chile de ocho á diez mil pesos en el corto tiempo de tres meses que tardan en el viage redondo, y mucho mas en los de Panamá, aunque en estos es mayor la demora.

Estando el capitan de puerto del Callao autorizado para nombrar otros capitanes de puerto en los demas de la costa del Perú, debe concurrir en él tambien la autoridad de poderlos nombrar de nuevo siempre que halle justos motivos para ello, y con particularidad quando falten al cumplimiento de lo que es de su obligacion peculiar en el cuidado de la enumeracion de las maestranzas y marineria, asi como en procurar que los navios salgan de los puertos cargados sin exceso, y con todas las providencias necesarias para navegar sin las contingencias á que van expuestos por la total falta que padecen de todo lo que es jarcias y velas. Los gobernadores de los puertos no darán licencia á ninguna embarcacion de cubierta para que salga á navegar, antes de recibir la declaracion del capitan de puerto de que está en la conformidad que se debe y arreglada á las disposiciones. No hay cosa mas justa que esta, supuesto hallarse mandado que se reconozcan las embarcaciones antes de salir del puerto por las maestranzas, á fin de que no salgan á la mar expuestas á mas peligros que los de los elementos contra los que tienen que com-

batir. Si esto se practica por lo correspondiente á madera y estopas que son las que forman el cuerpo flotante, deberá igualmente practicarse por lo tocante á velas y jarcias, que son las alas y los miembros que las unen con el cuerpo para llevar el vaso, seno de muchas vidas, y depósito de los tesoros del comercio de unos parages á otros, que es á lo que se reduce todo el fin de la navegacion y de los barcos; y siendo cosa tan importante su destino, es propio de la justicia y equidad procurar corregir las imperfecciones, poniendo los navios en aquel orden que afianze con acierto lo que se pretende y es tan conveniente.

Aunque hay en Lima un cosmógrafo que examina á los pilotos, el qual es asimismo catedrático de matemáticas de aquella ciudad, y suele tener otros empleos que son accesorios á su profesion, no por esto se esmeran los pilotos que han pasado por su examen en guardar la formalidad que deberian ellos observar en las derrotas de sus viages, formando diario y llevando el punto con el rigor que prescriben las reglas del pilotage. Los pilotos no solo cometen este sensible descuido que propiamente es omision, mas quedando á su cuidado el llevar todos los instrumentos necesarios para la navegacion, son estos de tal naturaleza, que es cosa lastimosa ver fiadas las vidas de tantas gentes, y los caudales de aquel comercio en unos rumbos tan inciertos como los que se puede dirigir con una ordinaria y maltratada ballestilla, que da errores en lugar de notar con realidad la altura de los astros. A este respecto son todos los demas instrumentos de que se sirven, y entre tantos defectos no es el menos sensible el de faltarles cartas marítimas por donde navegar, de las quales carecen enteramente, y asi no parecerá exageracion el decir, que en todo navegan á ciegas, los que gobiernan aquellos navios en las travesias que hacen. Los navios de guerra aunque proveidos de instrumentos por cuenta del rey no se aventajan mucho en ellos á los mercantes, lo qual procede de que ni allí hay quien se dedique á su construccion, ni se llevan de España los que hacen falta en aquellos reynos.

CAPITULO SÉPTIMO.

DEL ESTADO EN QUE SE HALLAN LAS PLAZAS DE ARMAS DE LA AMERICA MERIDIONAL, Y DEL MODO EN QUE SE HACE EN ELLAS EL SERVICIO.

AUNQUE el asunto principal de este capítulo no sea tratar del estado en que se hallan al presente las plazas de armas de la América Meridional en las costas del Mar Atlantico porque el curso de tiempo que ha pasado desde el año 1735 en que estuvimos en ellas, han tenido mucha alteracion, principalmente desde que se declaró la guerra contra Inglaterra y con cuyo motivo se han mejorado unas y empeorado otras, no obstante no dejaremos de referir aquel estado en que las conocimos entonces, para que se pueda formar concepto del que tenian. El descuido y falta de defenza en que estaban algunas por el poco zelo del que gobernaba, ó sobra de malicia en los que obedecian; la imposibilidad de que se puedan mantener las otras en buena disposicion por defecto del temperamento y contrariedad de los climas que gozan, el qual no admite alteracion, son causa de que no encuentren en ellas una regular defenza los que intenten invadirlas. Mas como el principal objeto de este capítulo son las plazas maritimas que corresponden al Mar del Sur trataremos de estas despues con mas individualidad para que se forme el perfecto concepto de su estado en que se hallan efectivamente al presente; y á este fin no omitiremos ningunas noticias de las que pudimos adquirir, con la ocasion de haberlas reconocido con toda prolijidad repetidas veces.

Las plazas de armas por donde hicimos tránsito para pasar al Perú en las costas de la Nueva Granada fueron Cartagena, Portobelo y la fortaleza de Chagres que defiende la entrada del rio del mismo nombre. Estas tres plazas, aunque en lo material

de las fortificaciones eran fuertes, en lo esencial no tenian aquellas formalidades que son correspondientes á las obras de fortificacion para hacer una rigurosa resistencia, y aunque se experimentó lo contrario en Cartagena quando los Ingleses la sitiaron y fueron rechazados con tanto honor, que llenó de gloria las armas de España una defenza tan esforzada como la que hizo, se sabe muy bien que ayudaron á la defenza el socorro oportuno de haber llegado á aquel puerto la escuadra que comandaba el teniente general Dn. Blas de Leso, cuyas tripulaciones y municiones se emplearon contra el enemigo desde el primer ataque contra el castillo de Sn. Luis de Bocachica, y retirandose á la plaza quando la necesidad obligó á ello, no cesaron en su defensa, hasta que desesperanzando los enemigos la dexaron libre; asi como la tropa que se envió de España determinadamente para guarnecerla, y la presencia de dos xefes tan experimentados como lo eran Dn. Sebastian de Eslava, y Dn. Blas de Leso, todo lo qual le faltaba quando estuvimos alli, y aun le faltaba tambien la mayor parte de la guarnicion que le correspondia por dotacion.

La guarnicion de Cartagena debia ser entonces de diez compañías de tropa reglada de setenta y siete hombres cada una incluso los Oficiales, que componen 770 hombres. Esta es la que le correspondia por dotacion para guarnecer la plaza y las tres fortalezas principales exteriores; y aunque el número no es suficiente para que pudiera resistir á los insultos del enemigo en tiempo de guerra, juntandose á estas las compañías de milicias que compone el vecindario, podia formar un cuerpo suficiente para hacer una defenza regular. El ministerio de España estaria sin duda en esta persuasion, y confiaba con justa razon en el número de aquella tropa, que en los pagamentos parecia completa, faltando en la realidad mucho para estarlo, pues era tan corto el número de soldados que la mayor parte de las garitas estaban desamparadas, y los cortos puestos donde habia sentinelas no

eran guardados con aquella formalidad y cuidado que corresponde. Tal era la falta de disciplina que un mismo soldado se mantenía en una garita por dos ó tres meses sin ser remudado en todo este tiempo, sirviéndole la garita de habitación para dormir de noche, y pasando el día en la ciudad sin volver á ella. Estos sentinelas solían mudarse al cabo de un largo tiempo como el que queda dicho, pasando de aquel puesto á otro donde sucedía lo mismo; de lo que se podrá inferir qué número de gente sería el de aquella guarnición, pues no solo no había la necesaria para mudar las guardias, aunque se hacía la ceremonia, y las sentinelas á las horas regulares, pero ni aun la precisa para cubrir todos los lugares del recinto que ocupan las fortificaciones.

Lo mismo que sucedía en la plaza pasaba en las fortalezas exteriores, y aun los pocos soldados que había en ellas eran tales por su avanzada edad é intercadencias, que solo haciendo el servicio de un modo tan descansado podían sobrellevarlo. Los únicos parages donde había alguna formalidad era en las puertas, cuyas guardias se componían de un oficial, un sargento, un cabo y uno ó dos soldados: en esto consistía entonces todo el servicio que se hacía en aquella plaza, y estas eran las fuerzas militares que tenía; cuya cortedad es originada de los nuevos y mas elevados pensamientos que conciben los Españoles quando van á las Indias. De este engaño proviene que no tenga subsistencia la tropa que va de España, porque haciendo cada uno de los soldados idea de mayor fortuna, desertan los mas, y pasando al interior del país ó introduciéndose al Perú dejan el ejercicio de las armas y se dedican al comercio; siendo tan difícil de evitar este desorden, quanto es mas extendida y dilatada aquella América, lo que le sirve de asilo para no poder ser encontrados, aunque se hicieran muy vivas diligencias en su seguimiento. La poca subsistencia que tiene la tropa que va de España, y la dificultad de completar el número con gente del país, la que ademas de no tener disciplina, ni ser propia para ello, no es fácil reducirla á

la vida militar; y esto parece ser bastante disculpa para que fuese tan corto el número que habia. Pero ¿qual podria darse capaz de responder al cargo de que aun no llegando toda la guarnicion á la quinta parte de la que debia haber por dotacion se pasasen las revistas por completas, de lo qual no solo fuimos informados en aquella ciudad por algunos sargentos que nos aseguraron, que aunque sus compañías pasaban por completas en las revistas, distaban tanto de estarlo, que entre oficiales y soldados apenas llegaban á quinze hombres? Esto mismo lo reconocimos nosotros tambien en algunas certificaciones de las mismas revistas que se enviaban á la caxa real de Quito, como descargo del situado que se remite de ella annualmente, en las quales van siempre completas las compañías.

No solo sucedia esto con respecto á la tropa, mas tambien con todo lo demas perteneciente á la plaza, porque la mayor parte de la artillería estaba mal montada, aunque en esto habia remediado alguna cosa el gobernador mandando hacer cureñas para alguna parte, aunque corta, porque parece no tuvo fondos entonces para extenderse á mas.

La plaza de Portobelo estaba en peor estado que la de Cartagena, porque al descuido y demasiada confianza de los gobernadores se agregaba la mala disposicion del terreno, y la contrariedad del temperamento; lo primero era causa de que las fortificaciones de aquel puerto no pudiesen ser regulares, porque empezando la planta de cada fortaleza desde aquel plano contiguo á la playa, se iban encumbrando despues por las faldas de los cerros que les hacian espaldas, de suerte que la mayor parte de sus obras quedaban descubiertas, y con solo batir estas era suficiente para destruir la fortaleza y hacer sufrir la guarnicion con las propias ruinas. La contrariedad que se experimenta en aquel temperamento sumamente húmedo y cálido es causa de no poder tener duracion las cureñas de la artillería, porque se pudren las maderas con facilidad, y se abren con la fuerza de los soles; sin

embargo si no se agregara á esto el descuido de los que mandan, la corrupcion de las maderas no es tan pronta, que no dexen de durar quatro ó seis años en buen estado de servicio, teniendo la precaucion de darles alquitran siempre que lo necesiten, porque es forzoso advertir, que al paso que el temperamento es tan húmedo y corruptivo, las maderas tienen resistencia y solidez, como se experimenta con las caobas y cedros que son las mas comunes, y lo mismo con las de otras especies que son propias para el mismo fin. Estamos tambien informados que al cabo de mucho tiempo, quando las cureñas estan ya envejecidas, ocurren á Panamá para que de alli se dé providencia á que se hagan, y quando la han conseguido se contentan con fabricar un corto número, nada mas de lo suficiente para que conste que se ha distribuido la suma librada para este fin, quedando la mayor parte en el mismo estado que tenia, antes que la real hacienda hubiera hecho el desembolso.

La guarnicion de estas fortalezas que eran tres, porque la ciudad está abierta y defendida por ellas, constaba de 150 hombres con corta diferencia, los quales son destacados de Panamá; la mayor parte de las milicias que tiene aquella ciudad compuestas de mulatos y tercerones, á quienes se les socorre con el sueldo regular mientras están empleados en destacamentos: pero sucedia que á poco tiempo de entrar en Portobelo enfermaban y se imposibilitaban totalmente, de modo que no podian hacer algun servicio, pues aun los que estaban buenos no lo parecian en el semblante, y en la debilidad que muestran exteriormente. Es probable que esto proceda de mudarse esta tropa cada mes, y no llegar á connaturalizarse con el temperamento, como sucede con la gente que reside alli de continuo, la qual no se enferma despues de acostumbrarse á aquel clima, antes se mantiene sana en él; pero esto no puede verificarse con la tropa, no habiendo gente patricia de que poder formar la dotacion de la plaza, porque en las estaciones malas no residen en Portobelo mas que

aquellas familias que están obligadas á ello por la precision de sus empleos, ausentandose no solo las personas de distincion mas tambien los de las castas, pues en saliendo de negros, quieren contarse entre los blancos, dejan aquel pais, y se retiran á Panamá, ó á otra poblacion de las que comprehenden aquellas provincias.

La fortaleza de Chagres tiene una situacion admirable por estar fundada sobre un alto peñasco escarpado acia la mar, desde donde domina el fondeadero preciso de las embarcaciones grandes, y cubre con sus fuegos por otra parte la entrada del rio. Esta no se hallaba en mejor estado que la de Portobelo quando estuvimos alli, aunque tenia el pronto recurso de ser socorrida por el vecindario de un pueblo llamado San Lorenzo de Chagres el qual está junto al mismo fuerte, y se compone de 40 á 50 casas de paja, y como de 400 personas, de las quales se podian sacar hasta 100 hombres de armas, entre negros, mulatos, y otras castas de que se componen las familias del pueblo; este socorro se consideraba bastante para la corta guarnicion del fuerte que se componia de 86 hombres en todo.

En quanto á cureñas, municiones y otras providencias Chagres no se diferenciaba de Portobelo, no hallándose uno ni otro en estado de hacer mas defensa que la de empezar á resistir y luego rendirse por necesidad, porque les faltaba todo lo preciso para hacer otra cosa, y en semejantes circunstancias es de poca ó ninguna entidad la fortaleza del terreno.

Nosotros quedamos algo sorprendidos al ver que todas las oficinas y alojamientos interiores, tanto en la fortaleza de Chagres como en la de Portobelo, eran de madera, no habiendo embarazo alguno para que lo fuesen de piedra como las murallas de la fortificacion, ó de ladrillos, adobes, ó tapiales de tierra, cuyas materias son incomparablemente menos expuestas á los estragos del fuego, causa de haber padecido la fortaleza de Chagres, particularmente en el año de 1670, quando el pirata Ingles Morgan la

atacó y tomó; lo que no hubiera conseguido, á no haberse prendido fuego en las obras interiores de madera, obligando á los mismos defensores á abandonarla. Estos accidentes son tanto mas comunes en las ocasiones de combate, quanto mas inflamables y combustibles son las materias que se manejan; y aunque esto tenga el obstaculo de que los costos serian muy excesivos, si todo se hiciera de piedra, se puede encontrar facil recurso en fabricarlo de adobes ó tapiales de tierra, pues ni falta de que poderlo hacer, ni piedra para la cal, mayormente en unos parages donde tanto abunda la leña para cocerlos.

Los Ingleses estaban tan puntualmente informados del estado en que se hallaban aquellas plazas del Mar del Norte que no ignoraban su debilidad, ni lo distante de los recursos para recibir los socorros: todo lo tenian tan prolijamente examinado, que no se les ocultaba nada de lo que alli pasaba, y con esta seguridad tomaron mayores alientos para hacer las empresas que han intentado en el curso de la presente guerra contra aquellas plazas.

Ya se han referido anteriormente los motivos de haberseles frustrado sus designios en su ataque sobre Cartagena, el haber recibido y hallarse aquella plaza con tan considerables socorros, sin los cuales era regular hubiesen logrado su intento; y lo mismo les hubiera sucedido en la invasion que intentaron despues contra Panamá el año de 1742, si no hubiesen desistido de ella por el temor de los refuerzos que les avisaron haber recibido la plaza, con lo qual desmayaron tan facilmente que á no suceder asi, hubiera sido muy probable que se hubiesen apoderado de ella, mediante las buenas prevenciones que llevaban, y las pocas que tenia la plaza para resistirles, porque en lo perteneciente á tren de artillería ni era mejor que el de Portobelo ni excedia al de Chagres. Las municiones eran muy escasas, y la tropa de la guarnicion en tan corto número, que desde el primer ataque que hicieron los Ingleses sobre Portobelo, fue preciso que tomaran las armas los forasteros que se hallaban en la plaza, los cuales

haciendo guardia como la tropa reglada ocupaban los puestos que debia llenar aquella.

El virrey envió los socorros que pudo con proporcion á sus tropas, no pudiendo determinarse á remitir á Panamá número tan considerable que quedasen desmembradas totalmente las fuerzas de Lima, y que no fuesen suficientes para resistir alguna otra invasion que pudiese sobrevenir por la parte del Mar del Sur en el mismo Callao, ó en otro puerto de los inmediatos á aquella capital.

El almirante Vernon llegó á Portobelo con 2500 hombres blancos, y 500 negros de desembarco para ir á sitiar á Panamá, conducidos en 53 embarcaciones, y considerando gran número de voluntarios que se le agregaron podrian componer todos como 4000 hombres, cuyo armamento fondeó en Portobelo en el 15 de Abril, pero hasta el 11 de Junio no pudo salir del Callao el primer socorro que envió el virrey á Panamá, el qual consistia en dos compañías de á 50 hombres, y algunos víveres. En cerca de tres meses que corrieron desde que los enemigos entraron en Portobelo hasta que se recibió en Panamá este primer socorro hubo tiempo suficiente para haber hecho el sitio de la plaza y rendirla, porque la mayor defensa que tenia era el socorro que podia subministrarle la esquadra de quatro navios y una fragata que habia enviado el virrey previamente en seguimiento del almirante Anson, de la qual se habian sacado 35 hombres por navio, que en todo no componian mas de 135 hombres. Vernon calculó la fuerza por el bulto quando le dixeron que la esquadra se componia de quatro navios grandes, lo qual era cierto con respecto al buque, pero no como él lo entendió, porque ninguno excedia de 30 cañones de corto calibre, y una fragata que conjeturando él seria de 50 cañones, solo montaba 20, de lo que infirió que las tropas que habia desembarcado en Panamá eran mas de 500 hombres, abultando las noticias la cantidad del socorro. Todo esto obligó al comandante Ingles á mudar de dic-

tamen, y suspender la determinacion no queriendo atropellar con temeridad; pero en la realidad no era suficiente el socorro que la plaza habia recibido para hacer una resistencia larga, ni hubiera sido aunque se intentase socorrerla con todas las tripulaciones y municiones de los navios, dexandolos desamparados en una ocasion tan crítica como aquella, en la que si inquietaban los temores de que Vernon la atacase por tierra, no se temia menos de que Anson la bloquease por mar; pues hasta entonces no se tenia noticia de su paradero.

En este conflicto se vio Panamá por falta de aquel estado regular en que se deben mantener las plazas en tiempo de paz, para que en los de guerra no experimenten algun mal suceso, ni se vean precisadas á tomar las precauciones quando no puede haber el tiempo necesario para concluir las, y ponerlas en aptitud de servir. Siendo Panamá la llave de los Reynos del Perú y de Nueva España, necesita estar mas prevenida que otras; y aunque se diga que el no estar el tren en estado de servicio proviene de que no haya habido caudal en las Caxas Reales para costearlo, que el no tener las municiones de guerra correspondientes nace de no haberselas subministrado, que el no estar las fortificaciones tan perfeccionadas es por no haber atendido á los informes de los gobernadores quando los han hecho para que se dé providencia; que disculpa podrá darse para no tener completa la guarnicion de la plaza, quando nunca ha dejado de recibir los situados regulares para sus pagamentos? cosa dificil será hallar respuesta que pueda excusar de este cargo á los gobernadores.

Aunque Panamá está cerrada de murallas de piedra, y estas se hallan en buen estado, particularmente por la parte de tierra, no tiene por esta mas resguardo que el de un simple fosó ni otra avanzada que la cubra, siendo esta parte la que peligra por ser la única por donde se puede formar ataque: toda su fuerza consiste en esta muralla y sus bastiones, lo qual una vez vencido queda rendida la plaza. No es dificil ni muy costoso el fortale-

cerla con las obras que requiere para ponerla en un estado respectable de defensa, supuesto que es muy corto el ámbito en donde se pueden formar ataques contra ella, porque la mayor parte del terreno se compone de playa peñascosa que queda anegada con las crecientes, y así se reduce á un corto distrito lo principal de la fortificacion.

Entrando ahora á registrar las plazas del Peru, no será extraño que encontremos en ellas lo mismo que en las referidas, siendo en las Indias los descuidos generales y como característicos, de modo que si se observa bien se hallará que las mismas flaquezas de que adolecen unas, las mismas padecen las otras. Las plazas principales que tiene el Perú son el Callao, desgraciadamente destruido por el ímpetu de las olas, Valparayso, La Concepcion y Valdivia; diremos de cada una lo que pudieremos en particular.

Las fortalezas del Callao consistian en una muralla sencilla de piedra guarnecida de bastiones ó balvartes nada regulares, y sin ningun foso porque la calidad del terreno no lo permitia, porque componiendose todo él de guijarrería suelta y algun poco de tierra y arena por encima, luego que se cava de tres á quatro pies de profundidad, mucho menos en algunos parajes, se encuentra agua, y el suelo es de ninguna subsistencia. La artillería que coronaba éstas murallas, era toda de bronze, pero tan gastada, que en lugar de oidos tenian los cañones agujeros de cerca de dos pulgadas de diametro, de modo que al tiempo de hacer salvas con ellos dexaba de percibirse el estruendo dentro del mismo Callao, porque la pólvora salia inflamada por los fogones. Este era el estado de la artillería del Callao, quando en el año 40 fuimos á Lima llamados por el Virrey, el qual reparó este grave defecto mandando echar granos de hierro en todos, siendo el primer encargo que nos hizo el Virrey en aquella ocasion, el reconocer si esta obra se hacia con la precision y acierto necesario. En consecuencia fuimos nosotros á inspeccionar y vimos que se hacia con tanta perfeccion que no encontramos

defecto alguno en ella ; los granos tenian cerca de tres pulgadas de diametro, y algunos menos segun lo requeria la abertura que habia hecho el fuego en el hoyo ; entraban tan á fuerza de torno, que muchas veces se torcia el que entraba antes de llegar á su lugar, y era menester sacarlo para meter otro ; despues que quedaba ajustado se unia por la superficie ó ánima del cañon tan perfectamente que no formando mas que un cuerpo con ella parecia que se habia limado por dentro para igualarlo. Con esta providencia volvio á quedar corriente toda aquella artillería, sin la qual no solo hubiera tenido un costo exorbitante el refundirla, mas tambien hubiera requerido mucho tiempo para ponerla en estado de servicio, quando en aquella ocasion lo que mas importaba era la brevedad, por haberse recibido ya el aviso de que la esquadra de Anson estaba inmediata á entrar en aquellos mares, y en ningun parage podia adelantarse la refundicion menos que en el Callao, donde no hay cosa determinadamente para obras de esta naturaleza.

Lo mas particular en este asunto y que se hace digno de notar es, el que se hubiese hallado en aquellos parages quien executase esta obra con la formalidad que necesitaba ; y mas que esto, el que lo fuese un platero mestizo, cuyo nombre no merece quedar confundido en el olvido, el qual sin haber salido de Lima, ni ser artillero de profesion, se ofreció á hacer aquello para lo que los mismos á quienes les pertenecia no encontraban recurso. Francisco de Villachica era el nombre de este mestizo, y se contentó con una corta paga por cada grano, dejando la artillería en tan buen estado como el que hubiera adquirido refundiendola.

La artillería del Callao quedó corriente entonces y en estado de servicio, porque la urgencia lo pedia con instancia ; pero no se hubiera atendido á ella si la evidente noticia de que pasaba á aquella mar una esquadra enemiga no hubiera hecho atender á su reparo. No hay duda en que si algunos piratas ó corsarios de fuerzas considerables hubiesen entrado en la Mar del Sur,

como ha sucedido en varias ocasiones, no tendria absolutamente como defenderse aquella plaza, no habiendo en ella ningun cañon en estado de hacer fuego, porque el tiro que se hacia con ellos, apenas tenia actividad para sacar el taco del cañon, y dejarlo caer alli inmediato. Esto podrá parecer exageracion, pero varias veces lo notamos con no poca admiracion.

Las cureñas se hallaban en el mismo estado que la artillería, pues era necesario ayudar á muchas con puntales para que pudiesen soportar el peso del cañon, tan consumidas con el tiempo que estaban incapaces de hacer un solo tiro; unas con una rueda solamente muy desquadrada, y mantenido el eje por la otra parte con una banqueta, otras con la mitad de las gualderas deshechas, y las menos malas sin los herrages correspondientes, ó tan gastados que los pernos de traviesa parecian hilos. El mismo motivo que hubo para reparar los cañones obligó á fabricar cureñas para toda la artillería que guarnecia la muralla, y aunque se empezó esta obra en aquel mismo año, aun no estaba concluida en el de 1744 quando dejamos el reyno del Perú.

La inmediata presencia del Virrey con que logra aquella plaza ser visitada de continuo, parece que deberia contener el fraude de la guarnicion, y que no fuese como aquellas que se hallan distantes de su vista, pero no sucede asi, porque si lo hay grande en estas, no es menor el que se experimenta en el Callao. Esta plaza tiene por dotacion siete compañías de á cien hombres de infanteria, y otra de artillería que se compone de un Teniente General de artillería, un capitan, dos condestables principales, diez ordinarios, dos ayudantes, y sesenta artilleros: esta dotacion es bastante para guarnecer aquella plaza, porque aunque se destaca de ella la guarnicion de Valdivia, que consiste en una compañía, que se remuda annualmente, asi como la tropa que llevan los navios de guerra siempre que salen armados, como se agregan despues las milicias y tropa que se levanta de nuevo, segun lo pide la ocasion, es muy correspondiente el número que le que-

da, para que acompañado del que se le introduce no tenga que temer; pero es tanto el fraude, que pudiera tomarse á buen partido que estuviera existente la quarta parte, siendo asi que para el Rey lo está toda, porque en las revistas parecen completas las compañías, y esto se hace con tal arte que aunque el virrey asista á ellas no puede conocer la falta.

Aunque el Callao tiene un gobernador particular, no asiste este en la plaza, sino es quando la urgencia de la obligacion le obliga á ello, porque siendo al mismo tiempo comandante principal de las armas de todo el Perú, la asistencia de este empleo le precisa á residir en Lima de continuo, y en su lugar gobierna en el Callao un maestre de campo, que viene á ser como teniente de Rey de la plaza. Las compañías de infanteria están á cargo del que exerce este empleo, y con la artillería corre el teniente general de artillería. Es muy comun venir de Lima todos aquellos oficiales y aun maestros que trabajan en los oficios mecánicos de la ciudad, como plateros, pintores, zapateros, sastres, y otros semejantes, á sentar plaza, bien sea en la artillería, ó bien sea en la infantería, no con el fin de servirla, sino solo por gozar del fuero militar, y libertarse por este medio de las persecuciones de los alguaciles de justicia, ó de algunas pequeñas pensiones de otros jueces; para este fin hacen el convenio de dejar todo el sueldo al oficial principal á quien corresponden, quedando con el titulo de soldados ó artilleros privilegiados. Siempre que llega el caso de hacerse la revista, se les avisa con tiempo, y concurriendo todos al Callao se presentan las compañías tan completas que nunca falta un hombre, siendo asi que los que hay de servicio en realidad no exceden de 25 á 30, y todo el resto es provecho de los que cometen el fraude.

Estas utilidades son tan considerables que siendo á razon de 15 pesos por mes el pre de cada soldado de infantería se puede formar juicio á lo que subirá la suma que resulta, aunque no se suponga mas que la mitad de la tropa. Los artilleros aunque

muchos menos en número, tienen pre mas crecido, y ha llegado á tanto el abuso en esta compañía, que se experimenta alli lo contrario que sucede en Europa ; y es, que aquellos que solicitan servir en la artillería, ademas de ser necesario dar un regalo ó un tanto por la entrada al teniente general, hay ajuste entre los dos, y se convienen en lo que el condestable ó artillero ha de ceder mensualmente al teniente general del pre que les dá el Rey ; este ajuste se hace conforme la ocasion y pretendientes que hay para la plaza vacante, la mitad, la tercera, ó la quarta parte. Esto que decimos no ha sido solo informe que nos hayan dado en aquel reyno, mas nosotros mismos lo hemos tocado y visto á fuerza de experiencia en el mismo Callao y Lima.

Un reparo se puede ofrecer á primera vista, y consiste en averiguar el modo que tienen para componerse, debiendose enviar completos los destacamentos que se remiten á Valdivia, mas para esto tienen tantas salidas que no les sirve de embarazo ; quando llega el tiempo de enviar el destacamento, se recluta otra tanta gente como la que va, y muchas veces suelen ser los mismos recién reclutados los que componen todo el destacamento, y asi no se altera nunca el orden que hay en el Callao. Pero aunque se logre enviar el destacamento completo, y que salga asi del Callao, luego que llega á Valdivia empieza aquel gobernador á conceder licencias con tanta prontitud, que hemos visto volver muchos en el mismo navio que los llevó, pues solo reserva aquellos que son absolutamente necesarios para la plaza ; de manera que sin haber muerto en Valdivia, son tan pocos los que retornan al remudarse el destacamento que por lo regular se reducen á los oficiales, sargentos, cabos, y uno ú otro soldado.

Este fraude de las guarniciones es una dolencia tan envejecida en aquellos reynos, que se practica en ellos con tanta libertad y desahogo, como si fuera un artículo de las Ordenanzas Militares en que se mandara executar ; y está tan cundido el vicio entre los que mandan y los que debian impedirlo, que con dificultad

se podria reformar, sin tomar providencias tan activas que no quedase raiz de este desorden ni volviese á infeccionar á los que nuevamente van de España á ocupar los empleos.

Tal era la fundacion de la plaza del Callao antes que el último terremoto la hubiese aniquilado del todo, que continuamente padecia con los embates del mar: esto sucedia por aquella parte que correspondia á la marina, por la qual habia robado el batidero de las aguas una gran porcion de lo que antiguamente fue plaza, y cada vez iba robando de nuevo, lo que hacia forzoso mantener estacadas á fin de precaver el peligro. Una obra de esta naturaleza y tan continua consumia crecidas sumas de dinero de la Real Hacienda, y nunca bastaban para conseguir el fin, porque todo quanto se trabaja en el verano lo deshacia y desbarataba la resaca del invierno, y era menester volver á empezar de nuevo, y seguir trabajando continuamente sin ningun fruto. En estas obras se empleaba la gran cantidad de mangles que se lleva de Guayaquil annualmente por cuenta del Rey, que es en lo que pagan el tributo todos aquellos Indios pertenecientes á la jurisdiccion de este corregimiento, y otros vecinos á los parages donde se hacen los cortes cuyo expendio se podria evitar dandole á la plaza otra nueva situacion, en tal parage que aunque distara de la playa alguna cosa, no le faltasen las ventajas de cubrir el puerto con sus fuegos; así se quitaria la ocasion no solo de lo que realmente se consumia en estos continuos reparos de la muralla, mas tambien la pérdida de lo que se extraíaba tanto en mangles como en jornales, lo qual montaba á sumas muy considerables.

El único perjuicio que puede resultar de retirar la plaza del Callao acia dentro apartandola alguna cosa de la playa, es para el comercio, porque estando alli las bodegas y almacenes en donde se reciben todos los frutos y géneros que se desembarcan, bastaban los negros esclavos para conducirlos desde el muelle á sus destinos; pero si se aparta de allí será forzoso conducirlos en

carros ó mulas, ocasionando un poco mas de trabajo y gasto, aunque esto no será muy considerable, porque cada bodega tiene su requa de mulas para hacer las conducciones á Lima, y con estas mismas lo podrán hacer desde el muelle al parage donde se situare la plaza nuevamente.

La plaza de Valparaiso, aunque solo consistia en un fuerte grande construido sobre una eminencia que domina todo el puerto y principalmente el fondeadero de los navios, es la única que se hallaba en buen estado y disciplina; mucha parte de su obra es moderna, hecha por el zelo del presidente que entonces mandaba en el reyno de Chile Don Jose Manso; su artillería estaba en un estado muy bueno, la guarnicion que entonces tenia era la mayor parte tropa del segundo batallon del regimiento de Portugal que se habia enviado á aquel reyno á solicitud del mismo presidente, habiendo representado al superior gobierno que la tropa reglada del propio pays, no servia con la puntualidad que la disciplinada en el ejército; pero no obstante esto tenia una pequeña guarnicion de tropa de las milicias de aquel reyno á sueldo. Las fortalezas de esta costa tienen la ventaja de poderse servir de las milicias que componen los vecinos de las poblaciones y campañas circunvecinas para hacerles tomar las armas en caso necesario; por tanto la guarnicion, asi como la fortaleza son muy suficientes para defender aquel puerto, y tener á cubierto la poblacion, la que segun hemos dicho en el segundo tomo de la Historia del Viage es muy reducida, y solo sirve de escala para el comercio de frutos que pasa de aquel reyno al del Peru; pero siendo de grande consideracion aquel puerto por el crecido trafico que con aquel motivo se hace en él, bajando á sus almacenes todos los frutos que se cojen en las campiñas de Santiago para embarcarlos, tuvo mucha razon el presidente para poner todo su conato en fortalecerlo bien, conociendo la mucha necesidad que tenia de estar en el mejor estado de defensa que puede permitir la mala disposicion del terreno.

Pasando á la tercera plaza de armas de las que regulamos como tales en aquellas costas del Mar Pacifico, será preciso hacer algunas observaciones sobre la de Concepcion. Esta no tiene mas de un fuerte situado á la parte de la marina, que defiende ó hace frente al uno de los dos fondeaderos que hay en aquella bahia, nombrado Puerto del Cerrillo Verde, el qual está tan inmediato á la ciudad, que dista de ella poco mas de media legua. El fuerte consiste en una bateria sencilla muy reducida, y dominada de varias alturas que circundan toda la poblacion, de modo que haciendo desembarco en Talcaguano, que es el puerto principal, distante de la Concepcion cosa de dos leguas y media, ó poco mas, se puede entrar en la ciudad sin que la batería ó fuerte lo embaraze, puesto que está abierta por todas partes. Su principal defensa consiste en el crecido número de las milicias que en muy poco tiempo se pueden juntar en ella, porque todos los vecinos que habitan en las campañas de su pertenencia están alistados, formando distintas compañías, y con el mas leve rumor, bien sea de los Indios de Arauco, los que aunque se hallen de paz suelen quebrantarla repentinamente, ó bien sea de piratas ó corsarios que intenten atacarla ó sorprehenderla para hacer sus hostilidades ordinarias, se juntan todas y acuden inmediatamente á su defensa.

La mayor parte ó casi todas estas milicias son de caballería, proviniendo esto de que toda aquella gente está tan habituada á andar á caballo, que es cosa rara verlos á pie ni en los campos ni en la ciudad, aunque sea muy corto el tránsito que hayan de hacer: á esto se añade que la abundancia de caballos que cria y tiene aquel reyno es tanta que no hay hombre por pobre que sea á quien le falte uno ó dos, logrando la oportunidad del poco precio que tienen, y la facilidad de su mantencion que no les cuesta nada, porque la grande fertilidad de los campos se los mantiene. Aunque estas milicias componen un cuerpo de tropa bien crecido, padecen la falta de no usar todos las armas de

fuego sino lanzas largas, y aunque son diestros en su manéjo, y sumamente prontos en el de los caballos, no se pueden juzgar capaces de hacer resistencia formal, á un cuerpo de tropas regladas que se les presentara con la ventaja de armas de fuego.

En las fronteras hay dos fuertes dependientes de la Concepcion, que son el de Arauco y el de Tucapel, los quales son tambien muy reducidos, no necesitando ni de gran capacidad, ni de mucha obra de fortificacion ni de grandes fuerzas para el fin que tienen, que es el de contener á los Indios. No es lo mismo en la Concepcion, porque esta es una bahia muy ventajosa, el territorio abundante de muchas minas, como se dirá en su lugar, y fertil en sumo grado, como queda referido en la descripcion que se ha dado en el tomo segundo de la Historia de este Viage, cuyas inestimables circunstancias han descrito tan puntualmente los Franceses, sin omitir la poca dificultad que puede haber en apoderarse de ella. Esto es lo que ha excitado los vivos deseos que han tenido en todos tiempos las Naciones Extrangeras de hacer colonias en aquellas partes, de modo que si se les proporciona ocasion no la despreciarán, y una vez que lo consigan, no será fácil desalojarlos segun es el estado en que al presente se hallan aquellos reynos.

Para poner aquella ciudad en un buen estado de defensa no es preciso rodearla de murallas, haciendo un costo tan crecido como el que se ocasionaria en ello, ni convendria tampoco, porque estando aquel pays tan expuesto á los estragos de los terremotos como se experimentó en el que padeció el año 1730 y otros mas antiguos, seria hacer fortaleza sin seguridad de su permanencia, y lo mas sensible en este caso ademas del crecido costo, seria la tardanza que era preciso padecer hasta volverlas á reedificar, aun quando no hubiese escases de dinero. Estas razones muestran la superfluidad de muchas obras de fortificacion, pues sin ellas puede defenderse muy bien, haciendo que se

fabriquen dos ó tres fuertes medianos; el uno ocupando la altura que domina mas la ciudad, con atencion á que cubriese sus avenidas; el otro en Talcaguano donde parece que es inexcusable, siendo aquel puerto el regular donde pueden fondear los navios y hacer desembarco, y el único que tiene agua. Tambien pudiera fabricarse otro, si se juzgase conveniente, sobre el Cerrillo Verde, que es el puerto de buen fondeadero que está inmediato á la ciudad, para que su artillería lo cubriese á buena distancia.

En otro pays que no fuera Chile, pudieran ser menos practicable estas fortalezas, si se atendiera mas al crecido expendio que habia de ocasionar el mantener sus guarniciones, que á su necesidad; pero todo esto se allana y facilita con el recurso de las milicias, porque señalando para la defensa de cada uno aquella gente que tiene sus habitaciones en la inmediacion de ellos, sabrian que habian de acudir al que les correspondia, y asi como ahora se presentan en campo raso, entonces lo harian en los fuertes, que por endeble que fuesen, serian mejores que no habiendolos; y quando no se ofreciese motivo para llamar á las milicias, bastaria una compañía de 25 á 30 hombres pagados á sueldo para que guarneciesen cada uno, y cuidasen al mismo tiempo del tren y armas que les pertenecieran.

La fortaleza que actualmente tiene la Concepcion está guarnecida de artillería de bronce, cuyo número, aunque no grande, es suficiente y proporcionado á la capacidad de su recinto. En el año de 1743 que fue en el que la reconocimos, estaba la artillería, asi como las cureñas y demas cosas pertenecientes al tren, en buen estado; y en lo interior de ella se habian hecho algunas obras buenas por disposicion del Presidente de aquel reyno Don Joseph Manso. La guarnicion era proporcionada, y se componia de gente del pays disciplinada y á sueldo; no se observaba en ella el desorden que en las otras plazas, lo que no es de extrañar á causa de residir alli seis meses cada año el Presidente de Chile, y ser muy zeloso el que entonces ocupaba este empleo, no

dando lugar á que hubiese fraude. Pero como este Xefe no podia hallarse presente en todas partes, no dexaba de experimentarse algun desorden en las guarniciones de los fuertes de las fronteras, segun nos informaron en el año de 1744 los sargentos destacados en ellos, pero estos fraudes no eran comparables á los que se experimentaban en las plazas del Perú.

La última plaza de esta costa es la de Valdivia, y aunque no se nos proporcionó ocasion de llegar á ella, es tan grande el desorden que se practica alli, que no puede ocultarse al conocimiento de todos. Nosotros hemos tratado con varias personas que han estado alli repetidas veces, y asi logramos instruirnos menudamente en los asuntos mas principales, pero como suele adelantar muchas veces la ponderacion ó la malicia á lo que reconoce la imparcialidad, abultando los asuntos hasta tal punto, que convierte en delito grave lo que intrinsecamente no es mas que una culpa pequeña digna del indulto de la disimulacion, nos hallamos obligados á protestar que todo lo que podemos decir tocante á esta plaza va fundado en las noticias que nos dieron de ella.

La plaza de Valdivia está fundada dentro del rio que llaman Quiriquina, en la costa oriental de él, distante de la embocadura del rio como diez leguas; la poblacion está cercada por la parte de tierra con una muralla guarnecida de balvartes y defendida de un foso que es muy suficiente para defenderse, no solo de los Indios, mas de qualquiera invasion que los enemigos puedan proyectar contra ella; pero aunque las fortificaciones que cubren la ciudad están tan bien dispuestas, no son estas las que hacen fuerte aquella plaza, sino las que defienden la entrada del rio, para cuyo fin tiene quatro fuertes tan bien dispuestos que jugando entre todos mas de cien cañones de buen calibre, no podrá resistir los fuegos de todos ellos la embarcacion que quisiere tomar puerto, y sin vencer esta resistencia no se puede hacer desembarco en ninguna parte; porque las costas del Mar que

corren al Sur y al Norte son tan bravas, tan altas, y compuestas de peñasquería escarpada, que no lo permiten en ningun parage.

En la costa del Sur luego que se estrecha la entrada del rio están situadas dos fortalezas; la mas occidental y exterior se llama Castillo de Amargos; y la mas oriental que está ya dentro del primer paso estrecho de la entrada se llama Castillo del Corral, entre las cuales forman un puerto con este mismo nombre. Si las embarcaciones están sugetas á los fuegos de los castillos mientras van entrando, no lo quedan menos luego han entrado en el puerto. La costa marítima del Norte con la occidental del rio forman una punta que con la que ocupa el Castillo de Amargos hacen la entrada del rio, y en ella hay otra fortaleza nombrada Castillo de Niebla; entre esta y la fortaleza del Corral, hay una isla que hace frente al canal de la entrada, y en esta está fundado el Castillo de Mancera; de modo que la entrada está defendida en quanto puede alcanzar el tiro por estas quatro fortalezas que montan 108 cañones, y con esta defensa queda asegurada la ciudad. No se permite que entre embarcacion de gavias, sin que primero esté reconocida, é informado de ella el Gobernador de la plaza, cuya disciplina no se observa en los demas puertos, porque todos están abiertos, siendo este el único cerrado que hay en aquellas costas, y el único que está fortalecido con la formalidad y circunstancias que se requiere para no tener que temer en ningun caso ó accidente.

La tropa reglada que guarnece las fortificaciones de esta plaza es el destacamento que se envia de las de Lima; pero ademas de ellas compone su vecindario distintas compañías, unas de tropa reglada á sueldo, y otras de milicias, porque siendo presidio cerrado, todos sus moradores están obligados á tomar las armas en caso necesario, cuyo número ha crecido bastante. Este es el destierro de todos los delinquentes del Perú, y con ellos se hace el trabajo que necesitan las fortificaciones para sus reparos.

Esta plaza se mantiene con dos situados que recibe annualmente; el uno va de Lima, que consiste en el dinero y géneros necesarios para el pagamento de toda la guarnicion, Gobernador y demas Oficiales de la Plana mayor, y el otro de víveres que le subministra el Reyno de Chile; pero uno y otro viene á resultar en utilidad del Gobernador, por el pernicioso abuso que se ha introducido entre ellos con la autoridad despótica de ser absolutos, y de estar retirados del conocimiento de los superiores que pudieran corregir los desórdenes de su conducta.

Está dispuesto que la mitad ó tercera parte del importe de este situado que se remite de Lima, vaya invertido en géneros de mercaderias, y que se repartan en Valdivia entre los acreedores á él, á fin de que por este medio tenga aquella gente de que vestirse cómodamente, y no carezca de una cosa tan precisa, por habitar en parage donde no se hace ningun comercio, pues de otro modo estarian aquellos habitantes obligados á enviar ó ir ellos á comprarlos á Lima, cosa que no es practicable ni regular. Es por esta razon que se ha tomado la acertada disposicion de dar á cada uno géneros de ropa en parte de lo que ha de recibir, y lo restante se les da en dinero; pero aunque las remisiones se practican asi, no se cumple el objeto de esta providencia al tiempo de la entrega, porque los Gobernadores se apropian á ellos mismos todas las mercancias, aunque excedan con mucho á lo que les pertenece por sus sueldos, pagan á la guarnicion y demas personas que gozan sueldos por el Rey en dinero, y despues abren sus tiendas, ponen en ellas caxeros de su cuenta, y dan á cada género todo el valor que quieren. La necesidad de vestirse, y el no haber mas tiendas que la del Gobernador, ni poder eximirse de pasar por el exceso de los precios que este señala á cada género, dentro de poco tiempo quedan hechos dueños de todo el situado, consiguiendolo tan efectivamente, que al cabo de dos años de estar en el gobierno son acreedores á todo el dinero por entero, porque en este corto espacio todo el

vecindario está adeudado al Gobernador. Este es el modo injusto y tiránico por el que sacan de aquel gobierno caudales tan crecidos como es notorio á todos, sin haber llevado á él otro principio mas que el del empleo, el qual tiene fama en todos aquellos reynos por lo mucho que adquieren con él los que lo sirven. De estas extorsiones solo se eximen los que tienen empleos altos, á quienes por modo de gracia y obsequio conceden los Gobernadores aquella parte que les pertenece en géneros, pero como estos son pocos, la mayor parte de aquella gente se ve reducida á la necesidad de pasar por el rigor de la ley que impone el Gobernador.

Esta providencia de enviar á Valdivia una parte del situado en géneros de ropa fue acordada con tan madura reflexion, que conociendo la urgente necesidad de ella, se dispuso que interviniesen los Oficiales Reales de Lima y un apoderado que tiene en aquella ciudad la plaza, para hacerse cargo y solicitar el situado á su tiempo, comprando los géneros, y remitiendose las facturas para que por el tanto de costo se repartan despues en aquellos á quienes legitimamente pertenezca; pero de nada sirve toda esta formalidad, pues el Gobernador recibe, se apropia, y arregla sus ganancias á su antojo.

Casi lo mismo que se practica con el situado de Lima en dinero y ropa, se executa con el de la Concepcion que se compone de víveres, y aunque no con tanto rigor como aquel, no se diferencia mucho el método que observan los Gobernadores en su expendio. Lo mas singular que se advierte en todo esto es, que el costo del transporte del situado de Lima se hace á expensas de la guarnicion, y asi se descuenta á cada uno el tanto por ciento, como si efectivamente hubieran de percibirlo en la forma que les corresponde, haciendo que todos costeen al Gobernador el flete de los géneros para que los tiranize con ellos. Lo mismo sucede con el situado de víveres para cuyo transporte mantiene Valdivia una embarcacion, cuya madera la cortan y conducen

al astillero los forzados y algunos Indios que mantiene la plaza, y entre los carpinteros, herreros y calafates que el Rey tiene en ella, se fabrica y carena quando lo necesita como cosa que pertenece á la plaza y no al Gobernador. Esta misma gente que sirve y está pagada por el Rey va en la embarcacion, y luego que vuelve al puerto con los víveres, se hace dueño de ellos el Gobernador; guardando el mismo régimen que con el otro situado con respecto á las personas que tienen los primeros empleos, y vendiendo los víveres á los habitantes á los precios subidos que satisfacen su codicia.

Los dos situados no son los únicos medios que tienen aquellos Gobernadores para saciar su avaricia, porque creciendo el deseo de sacar mas y mas á proporcion de que se enriquecen, no dexan arbitrio que esté al alcance de ellos para adquirir mas. Con este fin tienen continuamente ocupados á los presidiarios en el corte y conduccion de una madera que llaman alli Luma, y tiene gran consumo y estimacion en Lima por su buena calidad particularmente por ser sólida y cimbrada, apartandolos del principal destino de ocuparse en los trabajos de las fortificaciones, y reduciendolos á esclavos propios. Los Indios que se hallan en la plaza no están exentos de contribuir con su trabajo, de modo que quanto encierra en si Valdivia, de un modo ó de otro, se halla forzado á ceder á la propia utilidad del Gobernador para que se enriquezca, y asi se verifica á costa del vecindario, de la tropa, de los Indios, de los forzados, y aun del Rey mismo, porque los carpinteros y herreros pagados por el gobierno, parece que solo se mantienen alli para trabajar todo el año en provecho del Gobernador.

Para mayor convencimiento del mucho desorden que hay en aquella plaza sobre este particular podrá servir de exemplo lo que sucedió con el que la gobernaba, interin estuvimos en aquel reyno. Este se hallaba en los últimos años de su gobierno, y habiendo seguido el régimen que halló establecido por sus ante-

cesores, parece que con algun zelo christiano tuvo escrúpulos sobre el modo de conducta que habia tenido para juntar un caudal tan crecido como tenia; y deseando reparar los perjuicios que habia causado á todo el vecindario, repartió entre la guar-nicion y pueblo una suma de dinero; corta quizas con respecto á lo mucho que habia juntado, pero muy considerable para aquella gente que nunca habia experimentado tanta liberalidad en sus antecesores.

Vista pues la conducta tan extraviada y escandalosa de los Gobernadores de Valdivia ¿qué buen zelo se podrá esperar de ellos en el servicio del Rey? qué confianza se puede tener en un Xefe cuya atencion está totalmente embebida en el comercio, y en los medios mas prontos, por injustos y opresivos que sean, para hacer caudal y retirarse ricos? Agreguese á esto la tira-nía con que tratan á toda aquella gente dependiente de su mando, y se conocerá mas manifestamente toda la enormidad de la conducta de estos Gobernadores.

Estos grandes desórdenes tan arraigados en el gobierno de Valdivia dieron justa ocasion á Don Joseph Manso interin gobernaba en el Reyno de Chile, para representar á Su Magestad lo que le pareció mas conveniente á fin de contenerlos, y en consecuencia de esta exposicion fue ordenado que se agregase aquella plaza á la jurisdiccion de los Presidentes de Chile, quedando sugetos á ella los que la gobernasen. Esta providencia fue en todo acertada no solo porque contuvo la conducta tan extraordinaria de aquellos gobernadores, mas tambien porque estando aquella plaza mas inmediata á este reyno, puede el presidente providenciar en lo que necesite con mas prontitud que si se hubiera de recurrir á Lima, y subministrarle todo lo necesario quando lo exija la ocasion.

La comunicacion de esta plaza con el Reyno de Chile se hace por tierra quando hay paz con los Indios Araucanos y Tuca-

peles, pero quando están de guerra con los Españoles queda interceptada esta via, porque el camino atraviesa todo el territorio que habitan estas naciones bárbaras. Los situados de víveres que se le subministran se llevan siempre por mar desde la Concepcion, y estas expediciones se hacen siempre en el verano, porque entrando el invierno no es practicable aquella navegacion á causa de los frecuentes y recios temporales del Norte que reynan en aquella mar como queda referido en el tomo segundo de la Historia.

Ademas de estas quatro plazas que tiene el gobierno del Perú en la dilatada costa al Sur, hay algunas fortalezas en otros puertos de las mismas costas, pero tan reducidas que no son mas de baterías pequeñas, tales son las de Guayaquil, Paita, y Arica; pero en los puertos de Ilo, Pisco, Cobija, Copiapó, y algunos otros que son muy buenos puertos, no hay ni aun la mas pequeña defensa, quedando todos expuestos á los primeros peligros de qualquiera invasion por endeble que sea: es verdad tambien que si se considera lo reducido de sus poblaciones, poco fruto podrán sacar los piratas ó enemigos si llegan á desembarcar en aquellos puntos. Ademas de la cortedad y pobreza de estas poblaciones, seria casi inutil el hacer fortificaciones porque la mayor parte de estos puertos son radas abiertas, y se puede hacer desembarco por todas partes; pero entre los tres primeros se ha nombrado Guayaquil, el que necesita tener defensa con formalidad por las circunstancias particulares que concurren en él.

En la descripcion particular de esta ciudad y su rio, queda dicho todo lo que corresponde al parage que ocupa su situacion en el rio del mismo nombre, y á los puertos que tiene tanto en la isla de la Puna que está en la mitad de su embocadura, como dentro del mismo rio inmediato á la ciudad; por tanto no será necesario volver á repetirlo aqui, y asi solo diremos lo que resta sobre la localidad de esta ciudad, para que se venga en conoci-

miento de lo importante que es el que este puerto se guarde como uno de los mas principales que tiene la Mar del Sur en las costas del Perú.

La disposicion ó planta que tiene Guayaquil es de tal naturaleza que no puede ser invadida por tierra á menos de hacer desembarco en la misma ciudad, porque la naturaleza del terreno que todo es pantanoso no lo permite. Por agua tiene tres avenidas tan peligrosas que cada una necesita ser guardada con particularidad; la primera es la del rio principal, la qual no es de mayor cuidado, porque siempre que intenten entrar por ella los enemigos han de ser sentidos con tanta anticipacion, que darán tiempo bastante para que se dispongan á recibirlos las milicias que forman aquel vecindario; la segunda es un brazo del rio llamado el brazo de Santay que teniendo una boca algunas leguas mas abajo de la ciudad en la orilla opuesta, la otra boca va á parar precisamente á la medianía de la poblacion, de tal suerte que sin ser sentidos pueden tomar su derrota durante la oscuridad de la noche, y manteniendose cubiertos al abrigo de la misma isla Santay, pueden sorprehender con gran facilidad la ciudad; pues con solo hacer la travesía del rio se hallarian dentro de ella, y libres de la oposicion que pudieran hacerles las fortalezas. La tercera que es el Estero Salado tiene la entrada en la costa que corre de isla Verde al Occidente, y formando por aquella parte la ensenada de la Puna, el Estero vá á parar á espaldas de la ciudad, y tan cercano á la ciudad vieja, que solo dista de ella un tiro de escopeta ó poco mas. Asi pues viene á quedar la ciudad expuesta á estas tres avenidas, las quales corresponden á distintas partes, por lo que no pueden ser guardadas sin fortalezas particulares que defiendan el paso de cada una. Ya ha sucedido el ser sorprehendida de enemigos y saqueada, quando su vecindario estaba mas pronto para su defensa, por haberles facilitado la entrada, y ser conducidos en sus botes y lanchas por el Estero Salado por un Mulato, quien resentido de

algunos agravios que le habian hecho algunas personas de la ciudad, se valió de esta ocasion para vengar su encono. Los piratas que se habian mantenido en Puna por largo tiempo estaban ya desanimados, y pensaban abandonar la invasion, por saber que Guayaquil estaba prevenido para recibirlos, y hallando ahora la coyuntura de sorprehender la ciudad por el servicio del mulato traidor, se aprovecharon de ella de tal suerte, que mientras el vecindario estaba esperandolos en un fuerte que correspondia al rio principal, llegaron favorecidos de la oscuridad de la noche y tomaron posesion del pueblo tan facilmente, que quando los defensores supieron lo ocurrido, quedaron sobresaltados con la repentina noticia, y en medio del alboroto no les quedó mas arbitrio que el de huir y dejarles el fuerte: algunos se retiraron á otra pequeña batería que habia en la ciudad vieja, pero despues de una corta resistencia se vieron precisados á entregarse. Este caso sucedió en el año de 1709, y la ciudad fue saqueada por dos piratas llamados Dampierre y Rodger que mandaban dos fragatas.

Con motivo de esta última guerra que aun existe, se fabricaron dos fuertes en la ciudad; uno que la guarnecia por la parte del rio principal, y otro que la guardaba por la parte del Estero Salado; el primero tenia bastante capacidad, pero estaba mal proveido de artillería; esta se reducía á unos pocos cañones de hierro que habia enviado el Virrey de Lima, tan viejos é irregulares en sus calibres, y en tan mal estado, que solo la necesidad de no haber otros podia obligar á servirse de ellos. El fuerte que defendia el desembarco por el Estero Salado no tenia artilleria, y solo servia de recogerse en él la gente para hacer fuego á cubierto con la fusilería. Uno y otro son de madera pero de tal calidad que es incorruptible debaxo del agua, del lodo, ó cieno, á lo qual obliga la naturaleza del terreno, que por ser todo él cenagoso y de una tierra tan esponjosa que con un aguacero se convierte en ciénega, no permite que se hagan obras de cantería.

Ademas de estos dos fuertes se conserva todavia la batería de la ciudad vieja que es de piedra porque el terreno que ocupaba antes la ciudad principal es cascajoso y sólido, y asi se podia fabricar en él con materias mas consistentes que las que permite el terreno que ocupa al presente la nueva ciudad. Su artillería consistia en tres ó quatro cañones muy pequeños, y en tan mal estado como los que habia en el fuerte principal. Ninguno de estos fuertes puede defender perfectamente la ciudad; lo primero porque la boca de Santay corresponde á la medianía de los dos; y lo segundo porque aun en el caso de cerrarse aquella boca, teniendo el rio por aquella parte mas de media legua de ancho, y estando sus orillas tan pobladas de manglares que aun de dia se hace dificultoso distinguir las canoas que navegan inmediatas á ellos, confundiendo con las ramas y hojas de estos árboles, no hay inconveniente para que las embarcaciones de los enemigos entren navegando contra aquella orilla; mucho menos si esperan para ello que los favorezca la oscuridad de la noche, y atravesando despues el rio por frente de la misma ciudad entren en ella sin dificultad.

La toma de Paita por el Vice Almirante Anson, y los recelos de que adelantase sus hostilidades hasta Guayaquil, dio motivo á la Audiencia de Quito, para que entre otras providencias, nos encargase pasar á aquella ciudad á disponer lo que pareciese mas conveniente para su defensa, y con esta ocasion nos fue preciso examinarla toda con algun mas cuidado y reflexion, que jamas se habia practicado antes. Don Jorge Juan paso á reconocer el Estero Salado, cuyo brazo es tan considerable que en las quatro leguas que navegó por él desde la ciudad acia su boca encontro siempre catorce brazas de agua, y en algunos parages mas todavia; pero la gente del pais aseguraba que en la boca tenia muy poco fondo. Por el brazo de Santay solo pueden navegar embarcaciones pequeñas, como botes y lanchas por ser muy poco el fondo. Por el rio principal no pueden entrar las

embarcaciones, sea el que fuere su calado, sino es con mareas, á causa de los baxos que hay en él. Hechos pues cargos de todas estas avenidas fuimos de parecer que lo único que se podia arbitrar era cerrar el brazo de Santay y el Estero Salado, lo qual se conseguiría con solo la diligencia de derribar los árboles que pueblan ambas orillas, y por este medio quedaria reducida la entrada á la del rio principal; y supuesto que por este no se puede entrar sino en embarcaciones menores, fuimos de sentir que se fabricasen dos medias galeras, con las quales se podria hacerles resistencia en el mismo rio, y no permitirles llegar al parage donde pudiesen desembarcar. Aprobado este dictamen por el Gobernador y Oficiales de Guayaquil se participó á la Audiencia de Quito; cuyo tribunal dió orden para que se pusiese en execucion. Luego se comenzó á fabricar las galeras, pero se reservó la medida tomada con respecto al brazo de Santay y del Estero, para quando la ocasion urgiese mas, porque ya se consideraba que Anson no atacaria aquel puerto.

Para la guarnicion de los dos fuertes que entonces tenia Guayaquil se habian llamado todas las milicias tanto de caballería como de infantería, á las quales se les daba entonces el pre como á tropa reglada, el qual no se les da sino en ocasiones semejantes. El número de las compañías que se juntaron entonces fueron 8, tres de caballería, otras tres de infantería, una de Indios flecheros, y otra que no tiene número fixo porque pertenecen á ella todos los que en tales ocasiones se hallan en la ciudad; y aunque estas compañías no compongan mas de 400 hombres es un número suficiente para defenderla, puestas en execucion las disposiciones acordadas, de suerte que no les quede á los enemigos mas entrada que la del rio, y que las galeras estén prontas á hacer oposicion, sin ser necesario que se alarguen mucho de la ciudad. Ademas de esta gente recibió Guayaquil otras compañías que se enviaron de la provincia de Quito, pero despues de tanto tiempo, que si Anson se hubiera dirigido alli, no hubiera

servido de nada este socorro. Las invasiones de enemigos no esperan una demora tan larga, como se sigue de ocurrir á Quito, levantar alli la gente, formar compañías, y que marchen hasta Guayaquil. Por tanto es preciso que las fuerzas de esta ciudad estén reguladas por las que pueden juntarse entre su vecindario y el de los lugares inmediatos de su jurisdiccion, que son las únicas que pueden acudir á tiempo para defenderla.

Ni los fuertes ni las galeras que pueden servir para defender á Guayaquil en tiempo de guerra, necesitan mucha gente en tiempo de paz; pues con solo aquella muy precisa para que cuide de tener cerrado el fuerte, y de cuidar lo que hubiese en él, puede hacerse el servicio; y las galeras con solo la precaucion de vararlas, y hacerles enramadas que las defiendan del sol y de los aguaceros, no necesitan de mas. Desde que qualquiera embarcacion enemiga que parta de la isla de Puna hasta que su gente pueda llegar á Guayaquil, ha de pasar 24 horas, aun suponiendo toda la diligencia posible; pero este movimiento se sabe en Guayaquil en un momento, por medio de un tiro que se dispara en la Puna, y otros dos que corresponden en distintos parages de la distancia; y estando en Guayaquil lo mas selecto de la maestranza de todas aquellas mares, en muy corto tiempo se pueden poner listas las galeras, de suerte que antes que los enemigos puedan haber entrado dentro del rio alguna distancia considerable, pueden estar habilitadas y prontas á emplearse en la defensa.

El puerto de Guayaquil es de suma importancia en aquellos mares, porque ademas de ser la llave del comercio de las provincias de Quito, con todas las demas del Perú y costas de Nueva España, asi como paso forzoso para su comunicacion, es tambien el mejor astillero que se reconoce en toda la costa del mar Pacifico, tanto por la abundancia de las maderas, como por su calidad sobresaliente, y por su comodidad admirable para construir los buques; siendo el único donde se pueden fabricar

navios de todos portes, tanto para guerra como para comercio, y el mas apropiado para carenar. Estas circunstancias de que no gozan otros puertos de astilleros ni en las costas de Chile, ni en las de Nueva España, hace temer siempre la desgracia de que se apodere de Guayaquil alguna de las potencias extranjeras que con tanta solicitud procuran formar colonia en aquel mar; pues poseyendo este puerto, se harian dueños de todo el comercio del Mar del Sur; y al paso que el enemigo estaria en aptitud de mantener los navios que hubiese menester, privaria de ellos á los Españoles por ser dueños de las maderas y de las arboladuras que es lo principal de la construccion. Por otra parte, la abundancia de algodón que produce aquel pays les facilitaria lonas, y así no les faltaria nada para completar sus intentos, de los que necesariamente habian de seguirse muy malas consecuencias para el dominio Español en aquel mar.

La importancia que hemos manifestado tiene Guayaquil en toda la costa del Pacifico es aplicable tambien en algunos respectos al puerto de Atacames que está en la desembocadura del rio de las Esmeraldas; pero en este que hasta el presente ha estado casi abandonado, milita otra circunstancia, porque no es Atacames ni Esmeraldas los que por si se hacen acreedores al mayor cuidado de la defensa, sino por la facilidad que hay de introducirse hasta Quito, subiendo por el rio de Esmeraldas, y concluyendo el transito corto de las últimas jornadas por el nuevo camino que se ha abierto con el fin de facilitar el comercio entre las provincias de Quito y el Reyno de Tierra Firme, el qual es tan corto que consiste en 18 leguas maritimas que son las que hay en esta forma: desde Silanche que es el desembarcadero del rio hasta Niguas, 5; de Niguas por el Tambillo, Guallea, Nenegal á Nono, 8; y de Nono á Quito, 5; las quales, siendo los caminos malos, se andan en quatro dias. El rio de las Esmeraldas desde su boca hasta Silanche tiene 25 leguas y por todas ellas es navegable en embarcaciones menores, y al Sudo-

este de la desembocadura del rio está el Puerto de Atacames que es muy seguro. Considerados los exemplares tantas veces experimentados con Panamá y otros puertos del Mar del Sur, ¿que duda hay de que emprendan los piratas sus acostumbradas excursiones contra Quito, si se les proporciona la ocasion? Esta empresa no seria mas ardua que la que hizo Morgan contra Panamá en el año de 1670; ni mas difícil que la que hicieron poco despues otros piratas atravesando al Mar del Sur por el Darien. A vista de estos exemplares no parece conforme á buena politica vivir con tanta confianza, que se dejen abandonados unos parages tan importantes como aquellos, en los que el enemigo no tiene fortalezas ni guarniciones que vencer, ni otra dificultad que la del camino. La fama de las riquezas que encierra en si la ciudad de Quito, incomparablemente mayores que las que tenia Panamá será un poderoso incitativo, creciendo su atrevimiento al saber que no hay los obstáculos que se ofrecian en aquella, de ser preciso vencer dos fortalezas antes de conseguir el intento.

Parecerá extraño á algunos, el que habiendo entrado á la Mar del Sur tantos piratas, y siendo tan facil como se muestra aqui internarse hasta Quito por esta via, y la ciudad tan digno objeto de su codicia, no haya habido hasta el presente entre todos ellos quien intentase el viage; por lo que se debe advertir que en tiempo quando los piratas frequentaron aquellos mares, estaba cerrado el camino que sale de Esmeraldas á Quito, y no era conocido aun de los mismos del pays; pero ahora que lo es, no solo para aquellos naturales mas tambien para los extrangeros que lo tienen reconocido muy prolixamente, y aun han sacado planos de él; ahora que saben la total falta de defensa en que están todas las poblaciones de la Sierra y la abundancia de bastimentos que hay en ellas, es de temer que no olviden tales noticias, y que se aprovecharán de ellas para executar lo que antes no han proyectado por falta de informacion.

El camino desde Quito á Esmeraldas se proyectó y abrió con

el zeloso fin de facilitar el comercio entre Quito y Panamá, del qual una y otra provincia reciben grandes beneficios; aquella, dando salida á los muchos frutos que produce su territorio; y esta, abasteciendose de ellos con abundancia y mas conveniencia que los que recibian de Lima y Truxillo. Ademas de esto, Quito puede mandar á Panamá prontos y repetidos socorros de víveres, gente, pólvora, y otros artículos necesarios en caso de verse invadida esta plaza, lo que no es facil consiga si falta el comercio entre las dos por esta via, porque en caso de necesidad, ó bien han de ocurrir á Lima cuya resulta es tan dilatada, como queda referido antes, ó á Guayaquil de donde no se le puede socorrer con nada, porque sus frutos son de distinta especie que los de Quito; no puede enviar gente porque la necesita para si, y carece de todo lo demas. Todo esto prueba quan conveniente es el que haya una via directa de Quito á Panamá, tanto para que florezca el comercio de la primera, como para que la segunda esté mas bien abastecida y mas prontamente socorrida. Es pues necesario que esté guardado el puerto de Atacames, y la entrada del rio de las Esmeraldas, para que no peligre Quito, ni queden expuestos á peligro los almacenes y embarcaciones que hay ya, y se vayan fabricando en el mismo puerto ó en la entrada del rio, lo qual se puede conseguir, sin hacer muchos costos á la Real Hacienda, y si el comercio florece, sin ocasionarle ningunos, del modo siguiente.

En cada parage donde hay bodegas ó aduanas en aquel reyno como en la jurisdiccion de Guayaquil, en Cruces Istmo de Panamá y otras partes, está arreglado que cada carga que tránsito por alli de frutos ó de géneros de la tierra, pague un real de derechos, y el doble cada fardo de mercancías de Europa; y por esta contribucion tan pequeña tienen almacenes donde se reciben todos los efectos hasta que sus dueños logran ocasion de darles curso, debiendo considerarse esto un derecho por el almacenage mas bien que derecho sobre los frutos, pues si no los re-

cibieran alli, los habian de depositar en otra parte donde habian de pagar quizas mas caro y con menos seguridad. Supuesto que uno ni dos reales de derechos mas del que es regular en cada carga de frutos ó mercancias no es perjuicio para el dueño, considerando la ventaja que le resulta de la mayor facilidad en su tráfico, no seria opresivo que á cada carga se le impusiese este derecho adicional, y que el producto de él, tanto mas crecido quanto fuese mayor el comercio, se aplicase para la fábrica y mantenimiento de los fuertes y tropa necesaria reducida solo á aquel número que bastase para guarnecerlos, la qual junta con la gente del pais en los casos urgentes seria suficiente para su defensa, y estorbar el paso á los enemigos que intentasen allanarlo.

Ademas de la seguridad que tendria entonces la provincia de Quito, y de poblarse con este motivo todas aquellas tierras que pertenecen al gobierno de Atacames, y al presente están des pobladas, resultaria otro beneficio grande para Quito; tal seria el señalar á Atacames como presidio á donde se confinasen los malhechores. Este género de castigo no se practica ahora en aquellas provincias, porque siendo Valdivia el único lugar destinado á este fin, no llega el caso de que se ponga en execucion, á causa de la distancia tan grande, la dificultad y crecidos gastos de conducirlos; los quales no siendo probable pudieran costearlos los delinquentes, los pagarian forzosamente las justicias, lo que seria castigarse á si mismas con este desembolso, por lo que aunque al presente se condenan á algunos al destierro de Valdivia, nunca llega el caso de que se cumpla la sentencia. El temor de que se habia de ejecutar, y el de ver inmediato el lugar del castigo, corregiria en mucha parte los desordenes de la gente malévola, y reduciria al trabajo los que ahora no lo reconocen, y están abandonados á los vicios, hijos de la pereza. Está pues claro que la fortaleza del puerto de Atacames contribuiria al bien de aquella provincia, y principalmente á su seguridad de la que carece enteramente.

Supuesto lo dicho al principio de este capitulo, que no es bastante providencia para las plazas de aquella America Meridional en las costas del Mar Atlantico, la de enviar tropas de España para que las guarnezcan por la total desersion que es comun en ellas, y que las que tienen las plazas de las costas del Mar del Sur es gente sin disciplina ni experiencia para la guerra, parece que convendria mucho disponer esto en tal conformidad, que sin hacer sacar gente de España se pudiesen guarnecer todas las plazas que lo requieren con tropa veterana, disciplinada y acostumbrada á la guerra, y que al mismo tiempo no estuviese sujeta á la propension de desertar, y que toda ella fuese de vasallos del Rey, pues siempre que se consiguiese en esta forma, no habria que temer en aquellas plazas. Lo mas arduo en estas materias es el conocer los arbitrios que deban contribuir á ello sin grave perjuicio del comun; nosotros propondremos el medio que se nos ofrece despues de haberlo considerado maduramente.

Es de advertir que las provincias interiores de aquella parte de America, que son las que están en las serranias, son asimismo las mas dilatadas y pobladas de gente que hay en todas ellas: en estas abunda mucho las castas de Mestizos, y estos son de muy corta ó ninguna utilidad en aquellos payses, porque la abundancia de frutos que hay en ellos, y la inaplicacion que es comun en estos al trabajo, los tiene reducidos á vida ociosa y perezosa; hechos depósitos de todos los vicios, la mayor parte de esta gente no se casan nunca, y viven escandalosamente, aunque alli no es estraña esta irregularidad de vida por ser muy comun. Seria pues beneficio para aquellos pueblos hacer saca de esta gente, traerla á España, y formar con ella algunos regimientos, que sirviesen en las plazas y en campaña; lo seria tambien para España, pues en lugar de enviar Europeos, se restituiria á las Indias parte de su gente con destino á aquellas plazas de armas, y tal vez se conseguiria enteramente por este medio lo que se desea para su seguridad. Esta gente, siendo de distinto color

de los Españoles, ó conocida por sus facciones, lleva patente el sobrescrito de su casta por todas partes; y conocidos por Mestizos, ó por Mulatos, que tambien se deberian traer de estos porque hay parages donde abundan mucho, no tendrian esperanza de hacer fortuna desertandose; y faltandoles este incentivo que es el que mueve á los Españoles á desertar, no hay duda en que permanecerian, sabiendo todos ellos muy bien la poca ó ninguna estimacion que tienen en sus payses, y asi se les quitaria todo deseo de internarse en ellos, conociendo que la fortuna no puede serles mas favorable, estando al descubierto la poca suerte que les cupo en su nacimiento.

No seria conveniente el que esta gente de color se mezclase en los regimientos con la Española, para evitar que familiarizados con los blancos concibiesen en España mas altos pensamientos que los que tienen en sus payses natales, y no quisiesen volver á ellos; por tanto se deberian formar con ellos aquellos regimientos que pareciesen necesarios para mantener las guarniciones de todas aquellas plazas, y este habia de ser su fin é instituto; pero en estos regimientos convendria que los Oficiales desde el Xefe hasta los Subtenientes fuesen Españoles, y los sargentos y cabos de ellos mismos, á fin de que tuviesen mejor disciplina, y que se impusiesen mejor en ella.

Toda la dificultad que se ofrece en esta nueva providencia consiste en hacer el transporte de esta gente desde los pueblos de donde saliesen hasta España sin gravamen del Real Erario, pero esto se conseguiria sin mucha dificultad disponiendo que cada ciudad ó cabeza de corregimiento hiciese el transporte de la gente que hubiese de dar, hasta el puerto de mar mas inmediato á costa de los mismos pueblos; y para que no fuesen gravados sensiblemente, deberian concurrir los vecinos unos con mulas, y otros con víveres de sus cosechas con los cuales se transportasen y mantuviesen; pero llegados al puerto de mar, se les deberia dar desde entonces las raciones por cuenta de

Su Magestad hasta que se embarcasen, y por esta razon no se deberian conducir á los puertos hasta que hubiese ocasion pronta de enviarlos á España.

El transporte de esta gente desde los puertos del Mar del Sur hasta los de España, puede hacerse arreglado al método que haya en el comercio con aquellas partes, ó bien trayendolos en derecha en los navios de guerra y registros que fuesen á aquella mar, ó bien llevandolos en los mismos navios del Perú á Panamá, de donde se transportarian á Portobelo para embarcarse en los galeones, á cuyo fin convendria el mandar que á proporcion de las toneladas que tuviese cada navio mercante traxese un número determinado de gente, por exemplo mandando que por cada diez toneladas le perteneciese un hombre, y lo mismo para llevarlos fuera, ademas de los que pudiesen conducir los navios de guerra. Los dueños de los navios mercantes no experimentarían perjuicio alguno sensible trayendo ó llevando á las Indias gente de guarnicion para aquellas plazas, porque aunque esta gente no fuese marinera de profesion, puesta á bordo de los navios y al lado de marineros viejos trabajaria en todo lo que no fuese faena de peligro, ó de cuidado, que son los que requieren gente habil, como lo hace la infantería de marina en los navios de guerra; y así un navio de trecientas toneladas que estará tripulado con cinquenta ó sesenta hombres, llevaria y traeria treinta de estos, y con otros veinte y cinco ó treinta marineros buenos tendria bastante para su viage, con que haciendose en esta forma, parece que se lograria el fin sin que resultase perjuicio ni á la Real Hacienda, ni á los particulares.

Esta gente despues de haber sido disciplinada en España, y vuelta á las plazas de armas de America seria por todos titulos mas propia que la que se envia de España, pues con la practica de venir é ir de marineros se habilitarian tambien en este ejercicio, que es una de las circunstancias que necesitan las guarniciones de las plazas del Perú, porque siendo marítimas se ofrece

en ellas continuamente hacer algunos armamentos, ya de navios de guerra, ó de balandras corsarias particulares como se practica en Cartagena; y debiendose guarnecer con la tropa de dotacion que tiene la misma plaza, son mas á propósito para este servicio los que ya han navegado que los que siempre han servido en tierra. Esta circunstancia es mucho mas necesaria en la plaza del Callao, porque no teniendo mas guarnicion que la de marina, ni tripulandose los navios de guerra con otra tropa mas de la que guarnece la plaza, se lograrán ambos fines con mayor ventaja del servicio por medio de esta gente.

Los beneficios que á España y á las Indias se seguirian de esta medida, son patentes: á España, ayudandole las Indias con gente para la guerra quando se ofreciese, y tanta quanta pudiera venir de allá, se dejaria de sacar de los pueblos; á las Indias, limpiando las poblaciones de gente vagamunda y viciosa, y dando guarnicion á sus plazas de gente segura y no propensa á la desercion como lo son los Españoles. Ademas de estas ventajas se conseguiria tambien, que siendo bien disciplinada podrian tener confianza en ella los Gobernadores, tanto para hacer las defensas que se ofreciesen contra los enemigos del Rey, como para hacer respetables entre aquellos vasallos las Ordenes Reales, reduciendolos á la debida obediencia que ahora conocen con mas tibieza que veneracion, y arreglandolos á las leyes de la justicia tan necesarias en todo el mundo para el bien público, y para la seguridad de las monarquias.

Probada ya la utilidad de traer á España la gente que está mas de sobra en las Indias en la conformidad que queda dicho, resta decir el mejor modo de sacarla de aquellas poblaciones sin perjuicio de ellas, lo qual deberia hacerse por corregimientos, asignando á cada uno aquel número que pareciese mas proporcionado segun su extension y poblacion; con este fin daremos un exemplo tomando la provincia de Quito como régimen para todas las demas.

La Ciudad de Quito está regulada, segun los últimos padrones, en una poblacion de 50 á 60 mil almas de ambos sexos y de todas castas : su corregimiento se compone, ademas de la ciudad, de 29 curatos ó pueblos principales, de los quales casi todos tienen otro pueblo por anexo, y muchos dos y aun tres, y aunque la mayor parte de estos se componen de Indios, hay otros que son enteramente de mestizos ; no será pues excesivo asignar á todo este corregimiento 50 hombres que deba dar annualmente.

La Ciudad de San Juan de Pasto, cuyo partido aunque perteneciente al gobierno de Popayan es dependiente de la Audiencia de Quito y de esta provincia, tiene de 6 á 8 mil personas ; su jurisdiccion consta de 27 pueblos, y mucha parte de ellos son compuestos de mestizos, no será pues mucho asignarle 25 hombres anuales.

La Villa de San Miguel de Ibarra se regula tener de 6 á 8 mil almas ; su jurisdiccion se compone de 10 pueblos principales muy grandes, y otros anexos, y sin ningun perjuicio se le puede hacer una asignacion de 25 hombres anuales.

El Asiento de Otavalo está regulado que tiene de 18 á 20 mil almas, este corregimiento se compone de 6 pueblos principales fuera de los anexos, todos de mucho gentio, mas porque la mayor parte de este son Indios bastará asignarle otros 25 hombres.

El Asiento de la Tacunga tiene de 10 á 12 mil almas ; la jurisdiccion de su corregimiento se compone de 19 pueblos principales muy grandes, y otros muchos anexos, por lo que se le podrá asignar sin hacerle gravamen 30 hombres anuales.

El Asiento de Ambato, que es Tenientazgo de Riobamba tiene de 8 á 10 mil almas ; su jurisdiccion se compone de 16 pueblos principales grandes y muchos anexos : los mestizos abundan mucho en él, y es gente inquieta y belicosa, tanto que son conocidos por tales en toda la provincia, por lo que se le debe asignar nada menos de 40 hombres anuales.

La Villa de Riobamba tiene de 16 á 20 mil almas ; su juris-

dicción, además de la de Ambato, se compone de 18 pueblos principales, y muchos anexos, todos bien grandes; pero como tiene muchos Indios bastará asignarle 35 hombres.

El Asiento de Chimbo, es corto: Guaranda que es ahora el pueblo principal donde reside el corregidor tiene de 6 á 8 mil almas; su jurisdicción se compone de 8 pueblos, y en ellos hay mucha parte de mestizos, por lo que podrá asignarse 25 hombres al año.

La Ciudad de Guayaquil tendrá de 16 á 20 mil almas; su jurisdicción se compone de catorce pueblos principales, y algunos anexos; la mayor parte de sus habitantes son Mulatos y castas de estos; es gente belicosa y resuelta, por lo que se le podrá asignar 40 hombres anuales.

El Asiento de Alausi, Tenientazgo perteneciente al corregimiento de Cuenca, tiene de 5 á 6 mil almas; su jurisdicción se compone de cuatro pueblos principales, y algunos anexos; la mayor parte de sus habitantes son Indios por lo que solo se le debria asignar 10 hombres al año.

La Ciudad de Cuenca está regulada de 25 á 30 mil almas; su jurisdicción se compone de 9 pueblos principales muy grandes, entre los cuales hay algunos que tienen cinco y aun seis anexos; la casta de Mestizos abunda mucho en toda la jurisdicción; es gente altiva, muy perezosa, llena de vicios y mal inclinada. Se pueden sacar de esta ciudad y los pueblos de su pertenencia 50 hombres anualmente, y le será de un grandísimo beneficio.

La Ciudad de Loxa tiene de 8 á 10 mil almas; su jurisdicción se compone de 14 pueblos principales, y varios anexos, y se le puede asignar 30 hombres anualmente.

El Corregimiento de Barbacoas no deberá contribuir con gente ninguna, siendo muy corto el número de habitantes en su jurisdicción.

Los Gobiernos no deben comprehenderse aqui, porque antes bien necesitan de gente como se dirá despues; debiendose ad-

vertir, que esta que se saca de los corregimientos no perjudica á la que debe asignarse á estos gobiernos por la mucha que hay en aquellas poblaciones sin oficio ni exercicio ; y asi toda la que contribuirá la provincia de Quito para este fin se verá en el resumen siguiente.

Resumen de la gente que se puede sacar annualmente de la provincia de Quito para servir en el ejército.

	Número de hombres cada año.
Del Corregimiento de Quito	50
Jurisdiccion de Pasto	25
Corregimiento de San Miguel de Ibarra	25
Asiento de Otavalo	25
Asiento de la Tacunga	30
Asiento de Ambato	40
Corregimiento de Riobamba	35
Asiento de Chimbo	25
Corregimiento de Guayaquil	40
Asiento de Alausi	10
Corregimiento de Cuenca	50
Corregimiento de Loxa	30
Total	385

A este respecto puede hacerse la reparticion en todas las provincias del Perú, y aumentar ó disminuir el número segun fuere necesario, porque aunque se señale la gente que deben dar annualmente, si no se necesitare tanta, puede reducirse á la mitad, ó á la tercera parte como se juzgase mas conveniente ; pero el aumento no ha de ser tanto que llegue á perjudicar á las provincias, excepto en algunas ocasiones urgentes, como la presente guerra en la que España tiene mucha necesidad de sus tropas ; y fuera muy ventajoso á los navios mercantes el traer de allá mas gente, pues asi aumentarían sus fuerzas, y no peligrarian tanto con los corsarios enemigos.

Está claro, que si se hubiese de ceñir el transporte de esta gente á la precision de un hombre por cada diez toneladas en los navios mercantes, siendo muy corto el número de estos que van á América no podrian traerla toda, pero esto se remedia aumentando el número de la que cada navio deba traer á proporcion de la que deba venir, porque todo su costo consistirá en los víveres y aguada, mas como las ganancias que tienen los navios que pasan á las Indias con permiso son muy considerables, esta pequeña pension que se les imponga no les es de tanto perjuicio como si hicieran el viage á otras partes.

Siendo una de las mayores dificultades de esta providencia, el sacar la gente de aquellos payses sin causar alboroto ni oposicion de la gente distinguida, ya estorbando el alistamiento, ó ya protegiendo á los que fuesen nombrados, facilitandoles los medios de huir, se deberia encargar esta comision á los Ayuntamientos de las ciudades y villas, para que estos dispusiesen la leva en toda la jurisdiccion del corregimiento, arreglando por si con la asistencia del Corregidor y de los Alcaldes el repartimiento que se habria de hacer en cada pueblo; y hecho este se deberia remitir á la Audiencia del territorio para que fuese aprobado por este tribunal. La execucion de la leva deberia estar á cargo de los mismos Alcaldes ordinarios, para que pasasen en persona uno por cada lado de la jurisdiccion á sacar la gente que hubiese sido asignada á cada pueblo, sin que el Corregidor tuviese que intervenir en esto ni en otra cosa de todo el asunto, sino en autorizar la junta; porque haciendolo los Alcaldes que son patricios, á los quales asi como á la gente de lustre miran los plebeyos con entera sumision y obediencia, pasarán por todo lo que estos quisieren imponerles sin inquietarse. Esto no sucede con respecto á los Corregidores, porque siendo forasteros les tienen siempre ojeriza, y los reputan por hombres que solo van á hacer caudal y no á gobernar.

Para obligar á los Ayuntamientos á hacer esta leva con el zelo

y eficacia necesaria, seria conveniente establecer una ley ordenando, que los Regidores que no concurriesen á ello con toda eficacia fuesen privados de sus oficios por las Audiencias, y que no pudiesen volver á exercerlos, ni ser nombrados Alcaldes ordinarios, ni tener otro cargo alguno honorifico del servicio del Rey ó de la comunidad, á menos de ser habilitados nuevamente por el Consejo de las Indias. Asi mismo podria determinarse, que los que hubiesen sido por diez años Regidores, y una vez Alcaldes, y que hubiesen desempeñado en todos ellos esta obligacion, se les reconociese por servicio y mérito bastante para ser atendidos quando llegase la ocasion, y que fuesen premiados con grados militares y distintivos. Para remunerarlos con cosa que los estimulase, deberian asignarse á este fin varios empleos de honor que hay en aquellas provincias, los quales no son de gravamen al Real Erario, y al mismo tiempo están muy estimados entre aquellas gentes, tales son, Maestre de Campo, Sargento Mayor; General de caballería, y otros que pudieran conferirseles de los que hay en España, que serian para aquella nobleza de tanta estimacion como ahora los cortos que tienen, siendo mucha la vanidad de estas gentes por estas distinciones, y por tal de obtenerlas, particularmente si fuesen empleos de honor sin ejercicio de los que hay en la Casa Real, se emularia toda la gente de mas lustre en hacer mérito para que se les confiriesen.

Los mismos Ayuntamientos deberian encargarse de las providencias de su conduccion hasta el puerto mas inmediato, para continuar desde él el viage por mar; y debiendo el Gobernador y Oficiales Reales del puerto á donde se conduxesen, examinar si esta gente era de servicio, todos aquellos que no tuviesen la marca determinada por la ordenanza, ni otras circunstancias establecidas para hacer un buen soldado serian excluidos, y á costa de los mismos Ayuntamientos se volverian á conducir hasta sus propios pueblos, volviendo á reemplazarlos.

Una dificultad aparece desde luego con respecto á la conduc-

cion de esta gente, y esta es el modo de custodiarlos y evitar su fuga en su tránsito por los caminos hasta el puerto inmediato : esto se remediaria mandando que las milicias de cada corregimiento los fuesen escoltando, y para que á estos no se les siga grave perjuicio seria bueno que en cada pueblo se remudasen. Si no obstante estas medidas algunos se desertasen, se les perseguiria con solicitud por todos los corregimientos comarcanos hasta agarrarlos, y en castigo de la desercion quedarian condenados á ir á servir de forzados al gobierno de donde fuesen por tiempo de cinco años, como se dirá despues tratando de esta materia : no es de creer que serian muchos los que desertasen, porque aquella gente ordinaria no muestra resistencia en que sean llevados á España, ni miran con el horror, como hacen las gentes rústicas entre nosotros, el exercicio militar, porque no conocen sus peligros ni todas sus pensiones.

Para el buen efecto de esta leva convendria dar á los Ayuntamientos un librito de ordenanzas que pudiesen servirles de régimen para hacerla en justicia, y con formalidad, disponiendo en ellas que las reclutas sean mozos de 16 á 20 años, para que no estuviesen envejecidos en los vicios con la mayor edad ; que fuesen mestizos hasta el quarto grado, esto es, hijos de Español é India ; hijos de Español y mestiza en segundo grado, y de Español y mestiza en tercer grado. A excepcion del primer grado, los demas son tan blancos como Españoles, y particularmente los de las dos últimas castas son ya tan blancos, que aunque entre ellos son conocidos por ciertas señales que los distinguen de los Españoles, no seria facil distinguirlos en España, á menos de poner bastante cuidado, y de estar acostumbrado á distinguir estas mezclas de sangre Española y Americana.

No se debrian comprehender en estas reclutas los que estuviesen casados ; pero los que lo fueran y no hiciesen vida con sus mugeres propias, despues de haber pasado un año de estar separados de ellas, no solamente habrian de ser comprehendidos

en la leva, mas tambien preferidos á los que no fuesen casados, siendo muy comun entre ellos el casarse, y despues abandonar sus propias mugeres para tomar otras, y asi dejan y toman á quantas se les antojan. Es probable que esta providencia, ademas de proporcionar el fin principal de tener tropa buena y apropiada para guarnecer las plazas de armas de las Indias, haria que casandose todos los que quisiesen librarse del peligro de salir de sus payses, harian vida con sus mugeres lexitimas, se aumentarían los vecindarios, prosperarian las poblaciones, y contribuiría en grande manera á poblar los dilatados y amenos payses que hasta ahora están abandonados y desiertos.

Un reparo puede ofrecerse contra esta providencia, y es, que si se fia á estas gentes la guarda y defensa de las Indias, seria de temer que hiciesen un levantamiento, ó infidelidad, y que los regresados á sus paises, exercitados en la guerra y llenos del aliento marcial que engendra la profesion de las armas, no seria facil el sugetarlos; á esto responderemos para que quede desvanecida la fuerza de aquel justo reparo, la qual no es mas que en la apariencia como haremos ver.

Siendo el principal fin de traer á España esta gente el de hacer tropa con ella para guarnecer las plazas de la America Meridional, no hay necesidad de que vuelvan á sus payses, porque solo se ha de llevar la necesaria á las plazas de Cartagena, Santa Marta, Caracas, Puerto Cabello, Panamá, el Callao, Concepcion, Valdivia, y Buenos Ayres. Esto se puede hacer con tal orden que los que fueren de Chile deberán ir á la costa del Mar del Norte y Panamá; los de Quito, Popayan, y otras provincias interiores al Callao, Chile ó Buenos Ayres, y asi con los demas: de esta suerte estarán siempre en payses tan extraños para ellos como para los Españoles, porque estarán distantes de los pueblos de su nacimiento mas de mil leguas. Ademas, un mestizo de Quito, queda reputado y conocido por mestizo en todas las Indias, y así en pays muy apartado del suyo propio, no tendrá jamas ten-

tacion de levantar el animo como hacen los Europeos para lograr mayor fortuna ; no se desertarán, ó á lo menos la desercion entre ellos será tan rara, como es frecuente entre los Españoles. La gente que sobrare, despues de haber proveido las guarniciones deberá mantenerse en España en sus propios regimientos, y con esta se mudará la de aquellas plazas cada quatro ó cinco años, teniendose cuidado de que no pase mas tiempo, para que no tengan lugar de volverse á viciar con la pereza y relaxacion que reynan en aquellos payses. No volviendo pues á sus tierras, donde pudiera suponerse algun peligro, no hay fundamento alguno para tener que recelar de ellos ; tampoco lo habria aun quando volviesen á sus propios payses, porque si ahora se pudiera sospechar algo de su conducta, es porque no conocen la obediencia ni saben lo que es sugesion ; por el contrario sus genios y natural son dóciles, y con facilidad se reducen á aquello que se les impone, quando hay resolucion en el que lo manda, como podrá verse con los exemplos que citaremos en otras partes.

No debe haber tampoco ningun temor en poner las plazas de armas en la confianza de esta gente, como no lo hay ahora, pues las guarniciones de todas las plazas del Perú han estado casi siempre, y están al presente compuestas de gente criolla ; lo mismo sucede con la guarnicion de Panamá y demas fortalezas de su dependencia, con las de Cartagena y Santa Marta no obstante toda la tropa que se les ha enviado de España, porque esta ha desertado en uno ó dos años, y la que ha guardado las plazas de estas provincias, ha sido la formada en el pays, compuesta de Mulatos blancos y castas fuera del primer grado, y sin embargo nunca se ha dado exemplar de que esta gente se haya alborotado, ni dado el menor motivo de desconfianza, lo que es prueba de su docilidad.

Si la gente de aquel pays, no conociendo la fuerza de la obediencia en la milicia, ni teniendo la disciplina que debe infundirla, no ha dado motivo para que se desconfie de su lealtad, con

mucha menos razon puede haberlo quando sepa la subordinacion que han de tener á sus superiores, quando conozcan la gravedad del delito, y estén acostumbradas á verlo castigar con severidad. Con este conocimiento huirán de cometer los delitos contra la ordenanza, y hallandose instruidos de que como soldados son la confianza del Monarca, y la defensa de la nacion, mirarán con mas formalidad su exercicio, que quando les parece que todo él consiste solo en tomar el fusil y hacer una sentinela, sin poder penetrar perfectamente la solidez y formalidad de su profesion. Ultimamente, sabiendo obedecer, sabrán respetar, sabrán temer, y sabrán cumplir con su obligacion, que es lo que ahora ignoran aquellas gentes, y lo que les falta para ser buenos soldados, porque soldados ya lo son y lo han sido, aunque malos; asi pues, toda esta nueva disposicion se reduce á darles disciplina, y á que con ella guarnezcan las plazas que están guarneciendo sin tenerla.

Si el disciplinar gente del Perú y guarnecer con ella las plazas de aquellas provincias fuese cosa peligrosa contra su seguridad, deberia suceder lo mismo en todos los reynos y republicas del mundo, porque la misma gente disciplinada de cada uno es la que defiende, y la que sujeta á sus propios compatriotas, quando alterados sus animos quieren contravenir á la obediencia del Principe; de modo que un hombre hecho soldado se transforma en un hombre, que no trata á extraños, á patricios, ni aun á sus mismos parientes de otro modo que con el que le ordenan sus superiores; si estos le ordenan que los mire como amigos, lo es fino, y si como á enemigo, no pueden tener otro mayor, rompiendo con la obediencia los vínculos del cariño y del afecto. Esto es lo que falta á la tropa del Perú, porque no tienen disciplina, y si con ella se les adelantare algo, será á favor de la lealtad que deben guardar al Principe, obedeciendo con puntualidad y ciegamente las órdenes de sus superiores. Aunque inquieta aquella gente del Perú, mas belicosos los de algunas

provincias, mas arrojados los de otras, todos son muy leales para su Rey, y tanto que nunca se les ha sentido la mas leve flaqueza en sus inclinaciones, ni sospechas de infidelidad, siendo asi que no están sugetos por la fuerza. Los desórdenes que se advierten en ellos son hijos de la ignorancia mas bien que de la malicia, ó porque nunca llega el caso, ó rara vez, en que los refrene el castigo. Ellos se reconocen vasallos del Rey de España, y aunque mestizos se honran con ser Españoles y salir de Indios, de tal modo, que no obstante participar tanto de uno como de otro son acerrimos enemigos de los Indios, que son su propia sangre. De todo esto se infiere que por ninguna parte debe haber motivo de recelo capaz de embarazar las providencias que hemos indicado, á no ser que haya objeciones de otra especie y naturaleza que puedan oponerse, las cuales no será extraño se hayan ocultado á los alcances de nuestra comprehension.

La tropa formada con esta gente aunque en el color no fuese toda igual, y alguna pareciese mas morena que los Españoles no dejaria de ser tan lucida y buena como la mejor de Europa, porque los mestizos son regularmente bien hechos, fornidos y altos, algunos son de tan buena estatura que exceden á los hombres regularmente altos; y son propios para la guerra porque se crián en sus payses acostumbrados á tragar de unas partes á otras, hechos á andar descalzos, desabrigados por lo comun y mal comidos, por lo que ningun trabajo se les haria extraño en la guerra, y la falta de conveniencias no será para ellos incomodidad.

CAPITULO OCTAVO.

DE LA ESCACEZ DE ARMAS QUE GENERALMENTE SE PADECE EN TODO EL PERÚ, Y TODO LO QUE RESPECTA A' MUNICIONES DE GUERRA.

EN este capítulo no haremos mencion de las plazas situadas en la America Meridional que corresponden á la Mar del Norte, ya porque no las debemos suponer tan escasas por la frecuencia de embarcaciones que proceden de Europa para aquellas costas, ya porque en este particular no tenemos noticias mas ciertas y prolixas, y asi pasando directamente á hablar del Reyno del Perú, nos detendremos en puntualizar este asunto con las circunstancias que se requiere, para que se pueda comprehender su actual estado en el particular de cada especie, con la formalidad que exige la importancia de la materia.

Es tan comun la falta de armas de toda especie en el Perú que ninguno podrá comprehender su escasez, á menos de haberlo experimentado en las ocasiones que han hecho forzoso echar mano de ellas para ocurrir á las urgencias; y á no haberse ofrecido tanto motivo como el de pasar á aquellos mares escuadra enemiga, y haberse de poner en defensa todas las ciudades y demas poblaciones, no hubiera sido facil concebir la falta de ellas que hay actualmente en aquellos reynos, ni podriamos atrevernos á juzgarlo, porque se hace increíble su corto número y calidad en una provision tan indispensable para la defensa. A fin del año 1740 se pusieron en el mejor estado posible para resistir la invasion de los Ingleses que se esperaba en todas aquellas costas, para lo qual alistaron los pueblos toda la gente perteneciente á sus jurisdicciones, y arreglaron las compañías, pero todas estas disposiciones quedaron en nada quando se fue á juntar armas de chispa y de corte para proveer á todos. En Guayaquil, viendo que no tenian otro recurso ni medio de con-

seguirlas, determinaron comprarlas en el reyno de Nueva España, para cuyo efecto arbitró el cabildo, no obstante la rigorosa prohibicion para que no vayan navios con pretexto alguno á aquellas costas, en dar registro y comision á uno de los barcos de aquel puerto para que fuese á Nueva España y comprase alli el número necesario de armas de fuego á fin de armar con ellas las compañías de infanteria y caballería, pero no consiguieron el fin porque la embarcacion se perdió en aquellas costas, y el comisionado no las encontró de venta aunque las solicitó hasta en la misma ciudad de México, y asi se volvió sin ellas quedando las milicias como estaban antes, armadas con lanzas y machetes de monte las de á caballo, y los de á pie unos con lanzas á manera de alabardas, y otros con arcabuces de mecha que son las únicas armas de que se conservan algunas, y aun estos arcabuces eran tan pocos y en tan mal estado que solo servian de formalidad á la vista, y de espanto á los que las ven de lejos.

La única compañía que tenia armas y que se hallaba en buena disposicion era la de forasteros, porque componiendose toda de Europeos que son los que trafican alli, á ninguno le faltaba á lo menos escopeta, que llevan siempre consigo por los lugares que transitan mas por el gusto de cazar, que por la necesidad de ellas para defenderse ó guardar su hacienda; y como en todas las ciudades y poblaciones grandes de aquellos reynos hay el mismo régimen de formar entre los forasteros una compañía, esta era la única que se hallaba proveida de armas.

Las poblaciones desde Guayaquil hasta Lima estaban sobre este particular en un estado tan malo, que en los cuerpos de guardia de cada pueblo donde se juntaban las milicias y se guardaban las armas, solo se veian pedazos de palo con espigas de hierro atadas á la punta con pretensiones de lanzas, cañones de escopeta y arcabuces antiguos sin llaves ni mas caxas que un pedazo de palo al que estaban amarrados con un cordel, de tal modo que algunas veces los vimos disparar teniendolo uno y

apuntando mientras que otro le ponía fuego. Este es el modo en que estaba todo, y aunque habia gente, no podia hacer nada quando llegase el caso de salir á funcion por falta de armas. Se debe advertir que esto no sucedia solamente en los pueblos pequeños, donde seria menos extraño, mas tambien en las ciudades y lugares grandes como Piura, Lambayeque, Truxillo. El cuerpo de guardia principal de esta última ciudad, que estaba en las Casas de Cabildo y Caxa Real haciendo frente á una de las fachadas de la plaza, consistia en dos cañoncillos de bronze de calibre de á libra, y como diez ó doce cañones viejos de escopetas y arcabuces antiguos atados á pedazos de palo en la forma que queda dicho; todo lo demas se reducía á lanzas, unas mal dispuestas, y otras algo mejor, y la mayor parte no eran sino palos largos en la forma que se cortan en el monte con un pedazo de hierro agudo al extremo.

Los efectos de esta falta de armas en aquel reyno se experimentaron con la sensible pérdida de Paita en la invasion que padeció en el dia 24 de Noviembre del año 1741 por el Vice Almirante Anson, pues con el corto número de gente que desembarcó en una lancha y un bote se apoderó de ella y de todas las riquezas que contenia, las quales en aquel tiempo eran considerables, sin que se le pudiese hacer resistencia por no haber armas para ello. El Oficial Real Don Nicolas de Salazar que á la sazón era Contador de Piura fue al pequeño fuerte que estaba abandonado, y con la asistencia sola de un negro esclavo suyo disparó dos tiros con unos cañoncillos viejos que habia alli. Tal era el estado indefenso del pueblo que no habia una bala de cañon en el fuerte, ni metralla alguna, lo que obligó al contador á cargar los cañones con pesos fuertes por falta de municion. El Corregidor de Piura Don Juan de Vinatea y Torres se puso en marcha con 150 hombre que pudo juntar por lo pronto, y vino en socorro de Paita que la ocupaban solo 50 hombres; pero como los hombres que conducia el corregidor estaban desarma-

dos, fue necesario ocurrir á la estratagema, y asi mandó tocar las caxas, pífanos, y clarines desde mas de una legua antes de llegar á ellos para darles aviso con el estruendo militar de que iba á recuperar el lugar con fuerzas muy considerables; el ardid tuvo el efecto deseado, porque los Ingleses resolvieron desocupar á Paita; pero irritados al ver que le iban á quitar la presa que ya habian hecho se vengaron en pegar fuego al lugar al tiempo de embarcarse, despues de haber saqueado quanto hallaron alli, dejandolo todo reducido á cenizas.

El dia dos de Febrero del siguiente año de 1742 volvimos á pasar por Piura para ir á Lima á cumplir la orden que habiamos recibido del Virrey, y preguntando al Corregidor qual habia sido la causa de no haber guardado silencio en su marcha, quando fue con su gente á recuperar á Paita, para coger desprevenido al enemigo y sorpreherderlo, pues siendo los Ingleses en tan poco número, no podia dudar de la victoria: pero él nos satisfizo diciendo, que entre toda la gente que llevaba, apenas habia veinte y cinco con armas de fuego, y que todos los demas iban armados con picas y la mayor parte solo llevaban palos al hombro; que toda su esperanza era intimidar á los Ingleses con el ruido y apariencia para que se retirasen, porque si esta estratagema no le salia bien, y por el contrario, los enemigos llegaban á conocer las cortas fuerzas que se les podia oponer, no solo hubieran hecho burla de él, mas hubieran cobrado mas atrevimiento, y quizas hubieran intentado pasar á Piura á executar lo mismo que acababan de hacer en Paita.

Para mayor convencimiento de lo que acabamos de referir, será conveniente que retrocediendo algo en nuestro discurso, volvamos á ver el socorro que recibió Guayaquil de toda la provincia de Quito, cuyos corregimientos concurrieron con una compañía cada uno conforme se habia acordado por la Audiencia. La compañía de Quito se componia de 72 hombres, y despues de haber recogido todas las armas de fuego que habia

en la ciudad solo se pudieron juntar 60, y esto no por falta de actividad, pues se pusieron en práctica todas las diligencias siguientes que por singulares las vamos á referir. Primero se publicaron bandos rigurosos, mandando con graves penas á todos los vecinos que presentasen todas las armas que tuviesen; luego escribió el presidente cartas muy cortesanias á los sugetos mas condecorados de la ciudad, yendo él mismo en persona á casa de otros suplicando que auxiliasen con las armas que tuviesen; el obispo por otra parte salió á visitar las casas de los eclesiasticos, exhortando los á darlas armas viejas que conservaban por herencia de sus antepasados, y despues de estas diligencias en una ciudad capital poblada de 60 mil almas, se recogieron 60 armas de fuego entre viejas y nuevas, en bueno y mal estado. Con este armamento salió la compañía de Quito para ir á proteger el puerto de Guayaquil, unos con arcabuces sin llaves, otros con carabinas cortas, algunos con escopetas de caza, y no pocos armados de una sola pistola, y como todavia quedaban doce sin armas de tamaño alguno, se dispuso que llevasen lanzas. La compañía de la Tacumga no pudo hallar mas de 20 armas de fuego en toda la jurisdiccion. El Corregidor de Guaranda habia juntado tres compañías, de las cuales bajó solamente una á Guayaquil, y en toda ella no habia mas de 9 armas de todos tamaños, que fueron todas las que se pudieron juntar. Lo mismo sucedió con la compañía de Riobamba y la de los otros corregimientos, no debiendose olvidar que la mayor parte de estas armas no estaban en estado de servicio.

Nos parece que lo referido sobre este particular es suficiente para formar idea de la necesidad de armas en el Perú, debiendose entender que esto mismo sucede sin ninguna diferencia en todas las provincias de aquellos reynos desde Quito hasta Chile, no siendo menos lo que sucede en Lima. El Virrey Marques de Villa-Garcia levantó tres regimientos, dos de caballería de á 500 hombres cada uno, y otro de infanteria de 1000 hombres, y para

armarlos mandó fabricar en Lima las espadas para los primeros ; pero no habiendo quien las supiese hacer con perfeccion, salieron tan pesadas que no se podian manejar, y de un temple tan malo que se rompian en los exercicios. Mandar hacer armas de fuego era totalmente inutil, no habiendo posibilidad de fabricarse alli ; y aunque el Virrey dispuso que se comprasen todas las que hubiese, sin poner mas límites en los precios que la voluntad de los que las vendian, nunca se pudieron juntar mas de la mitad de las que se necesitaban, particularmente pistolas para la caballería, sin las cuales estuvieron hasta que enviaron de Buenos Ayres las que habia llevado la escuadra que comandaba Don Jose Pizarro. La falta de armas era tan general en todos aquellos reynos, que fue necesario dejar algunas en Buenos Ayres, otras en Chile, remitir otras á Panamá, y aunque se suplió con ellas lo mas preciso, no hubo las suficientes en ningun parage, mucho menos en las ciudades de valles á donde no alcanzaron, siendo la provincia de Tarma el único parage del interior á donde se enviaron por la urgencia que habia de armas y gente contra los Indios sublevados ; mas para que se conozca quan escasas estaban, nos parece conveniente dar noticia de los socorros que el Virrey envió para contener aquella sublevacion, y aunque parezcan pequeños como en realidad lo son, eran muy considerables respecto al estado en que se hallaban aquellos reynos.

En 21 de Julio del año de 1742, comunicó el Corregidor de Jauja al Virrey la noticia de haberse sublevado los Indios Chunchos en los Andes, y pocos dias despues informó que eran en número de mas de tres mil, pidiendo socorro al mismo tiempo para contenerlos, el qual se le envió en virtud de un acuerdo extraordinario que á este fin hizo el Virrey, y consistió en 42 arcabuces sin ninguna otra cosa mas. Los Corregidores de Jauja y Tarma repitieron con frecuencia la noticia del pernicioso progreso que iba haciendo la sublevacion, pues segun la última noticia de Tarma en el 24 de Julio quedaban los Indios solo

ocho leguas distante de aquella frontera, y que los Indios no miraban con desagrado este alboroto, antes se alegraban. Toda la provincia corria ahora mucho peligro, y viendo el Virrey que el asunto era ya serio determinó enviar 150 armas ademas de las que tenia remitidas, y dos destacamentos de á 50 hombres cada uno. El uno de caballería, y el otro de infanteria para que con la gente del pays ayudasen á contenerlos, lo qual fue determinado en otro acuerdo extraordinario que se habia tenido el dia 23 del mismo mes de Julio, antes que el Corregidor de Tarma participase la última noticia de estar ya tan inmediatos los Indios. Este socorro aunque no era correspondiente á las fuerzas que ya tenian los sublevados no fue completo, porque los dos destacamentos se reduxeron á 30 hombres de caballería y 30 de infanteria; las municiones que llevaron solo fueron cinco pavellones ó tiendas de campaña, 180 cartuchos de polvora y 180 balas entre los dos destacamentos á razon de tres tiros cada hombre, de cuyo libramiento fui yo testigo ocular.

Ya se dixo antes que quasi todas las armas que manejan las milicias de la Concepcion se reducen á lanzas, para las cuales hay dentro del pequeño fuerte que tiene aquella ciudad una armeria muy bien dispuesta, pero no se encuentra en ella sino es tal qual arma de fuego, y aunque aquellas son suficientes para los rencuentros que se ofrecen con los Indios, no usando estos de otras sino lanzas y flechas, no son bastantes para hacer oposicion á las naciones que acostumbran las de fuego. No hay duda que esta es una ventaja considerable para la seguridad interior, pero al mismo tiempo se debe considerar, que se disminuye insensiblemente la fuerza que pudiera tener la Concepcion para los casos en que padezca alguna invasion por las naciones de Europa, por no tener armas correspondientes ofensivas ni defensivas.

A proporcion de lo que se experimenta en aquellos reynos respecto á armas sucede en todo lo demas perteneciente á municiones de guerra, porque todo falta igualmente. Cuando la

ciudad de Quito despachó la tropa que habia de socorrer á Guayaquil, ni se hallaban balas, ni baleros donde fundirlas; y no sé qué disposiciones hubieran tomado, si entre las muchas prevenções que llevaron consigo á aquellos reynos los Academicos Franceses de Paris no se hubieran hallado dos baleros sencillos con moldes de distintos calibres, y este fue el único recurso que tuvo entonces el Presidente. Para fundir las balas se ofreció urbanamente el maestro de instrumentos matematicos que habia llevado la compañía Francesa, quien hizo todas las necesarias en aquella urgencia; á vista de esto no se extrañará que hubiese andado el Virrey tan ceñido en las municiones dadas á la tropa que fue destinada á socorrer á Tarma y Jauja.

Lo mismo que pasaba en Quito con las balas de fusil sucedia en Lima con las de artillería, las quales fue forzoso que se hicieran de bronze con el crecido costo que se puede considerar, porque aunque se intentó fabricarlas de hierro, refundiendo para ello algunos cañones viejos, no se logró el fin, porque las que se hacian sacaban tan poca resistencia, que se desbarataban con el golpe del martillo sin aplicar demasiada fuerza; y aunque el costo de las de bronze es muy crecido, sin embargo seria suportable para suplir la necesidad, si con el motivo de ser un metal propio para muchas obras, no hubiera una pérdida de ellas considerable por las muchas que roban, aun despues de almacenadas y entregadas con la mayor formalidad y exactitud.

Las compañías de granaderos, y con particularidad los armamentos que se disponen para los navios, no pueden usar de otras granadas que las de vidrio por falta de las de hierro; y á este respecto se arbitra alli para suplir como se pueda las otras cosas de que se carece enteramente, porque no llevandolas de España, no las hay en el pays. Lo mas sensible es la falta de materia, pues todas las cosas que se requiere sean de hierro fundido, no se pueden hacer sino donde se trabajan minas de él; por lo que

se deberian beneficiar las minas de este metal que hay en el Perú, aunque no fuera con otra mira que la de proveer de balas todas aquellas plazas, fundir artillería para guarnecer los puertos y parages que necesitan algun género de fortificacion para su defensa, y bombas para aquellos donde las armadas maritimas pueden llegar á batir las fortificaciones, de cuya providencia carecen todas, porque en ninguna de ellas hay morteros ni se conoce su uso.

Lo único de que aquel reyno está abastecido con abundancia es la pólvora, porque hay fábrica de ella en la jurisdiccion de Quito y en Lima; la de Quito está en el Asiento de la Tacunga, y se puede hacer toda la cantidad que se quisiere, aunque al presente es poca la que se fabrica, á causa de que no se exporta de alli mas de la que se necesita en Guayaquil; pero pudiera aumentarse si se pensara en proveer de ella á Panamá, ahora que por medio del nuevo camino de Esmeraldas seria facil y pronta su conduccion. La fábrica de Lima, que es mucho mas considerable pertenece en propiedad á un particular de aquella ciudad, y de este se toma la necesaria para el servicio del Rey en el Callao, Panamá, Valparayso, La Concepcion, y Valdivia. Sin embargo, este artículo llega á escasear algunas veces en estos parages á tal punto, que habiendo arribado yo á La Concepcion con el navio que mandaba, durante el curso en aquellas costas á principios de Mayo del año 1743, para dejar en la plaza un destacamento de tropa del regimiento de Portugal destinado á guarnecerla, me representó el gobernador la escasez que padecia, y era tanta que aun le faltaba para corresponder á los saludos. Convencido de la urgencia en un punto tan importante le socorrí con 16 quintales que era todo lo que podia subministrarle, los ocho que se habian embarcado para dexarlos en Valdivia, y los otros ocho del libramiento hecho para mi navio.

Los parages húmedos y cálidos como Guayaquil y Panamá

deben ser socorridos frecuentemente con este artículo de munición, porque la calidad del temperamento echa á perder la pólvora en poco tiempo á pesar de todas las precauciones que se tomen para preservarla de la humedad.

Lo referido podrá bastar para venir en conocimiento de la falta general de armas y municiones de guerra que hay en todos aquellos reynos, y que para proveerse de las necesarias no tiene mas recurso que el de España, por lo qual seria conveniente, segun nuestra opinion, que se les subministrasen las precisas á costa de la Real Hacienda, dando las disposiciones necesarias para que se mantuviesen siempre existentes y en buen estado de servicio, porque sin esta circunstancia no se conseguiria el fin de encontrarlas quando se hubieran de menester, por el sumo descuido con que miran estas cosas los gobernadores, corregidores, oficiales reales, y otros ministros que debieran zelar en ello. Nosotros hemos juzgado que debemos manifestar nuestro sentir con franqueza, arreglado al conocimiento que tenemos de aquellos payses, y al deseo que tenemos de que estuviesen en un estado tal que no tuviesen que temer los habitantes de aquellas costas por las empresas que maquina contra ellos la envidia y la malicia de los enemigos de Su Magestad, los que no teniendo poder para apropiarse alguna parte de aquellos dilatados payses, logran hacer considerables robos en sus poblaciones, y aun destruirlas, siempre que las diferencias de los Monarcas les ofrecen oportunidad para hacerlo.

Las ciudades y poblaciones grandes que están en las serranias, no necesitan tanta providencia de armas, como las que están vecinas á la costa que es donde executan sus hostilidades los piratas y corsarios; sin embargo, seria muy conveniente que hubiese en cada una de ellas un número determinado de armas existentes para socorrer á las poblaciones de la costa quando lo necesitasen, para contener á los Indios que están en sus cerca-

nías, y aun para hacer entradas en aquellas tierras que ocupan, quando se juzgare conveniente á fin de sugetarlos, reducirlos, y poder auxiliar á los misioneros.

Quito necesita estar abastecida de armas con mas razon que ninguna otra ciudad de las interiores, porque toda la parte Oriental de aquella provincia está poblada de Indios bárbaros, y en la parte occidental tiene dos puertos muy considerables el de Atacames y el de Guayaquil los quales deben socorrerse en caso de invasion. La seguridad del uno es tan esencial como la del otro, porque perdido el primero peligra la ciudad y aun la provincia entera, y perdido el segundo no solo hay el mismo peligro mas tambien se pierde un astillero tan apreciable como es el de Guayaquil, y unas montañas tan ricas de maderas como las que tiene su jurisdiccion. Debiendose pues, mantener bien guardadas estas dos puertas, es necesario asignar á Quito las armas correspondientes para poder poner en campaña mil hombres, mitad de caballería y mitad de infanteria, número suficiente para toda aquella provincia. Ademas de estas se deberán asignar á Guayaquil en particular las correspondientes para poder armar 500 hombres de los que la habitan, 300 de infanteria y 200 de caballería. Atacames tendria bastante por ahora con las armas necesarias para 200 hombres. Piura necesita 400, de los quales 300 deben mantenerse en la ciudad capital, y los otros 100 mantenerse siempre en Paita. Lambayeque necesita de igual número. Truxillo deberia tener 400 en la misma forma que los anteriores mitad de caballería y mitad de infanteria. Guarmey tendria suficiente con 200 hombres, y otros tantos Chancay, y lo mismo los otros pueblos á lo largo de la costa del Perú y Chile. Para que se vea mas claramente el repuesto de armas que se necesita para proteger á estos reynos de las invasiones de los enemigos, y de los insultos de los piratas y corsarios, pondremos en orden las sumas antecedentes.

Armas para infantería.		Para caballería.	
Quito	500		500
Guayaquil	300		200
Atacames	100		100
Piura y Paita	200		200
Lambayeque	200		200
Truxillo	200		200
Guarmey	100		100
Chancay	100		100
Pisco	100		100
Nasca	100		100
Ilo	50		150
Arica	100		50
Coquimbo	200		200
Valparayso	400		200
La Concepcion	300		300
Valdivia	600		300
Chiloe	300		000
Total		3850	3000

Se ve pues por estas sumas que se necesitan 3850 armazones de fusiles, bayonetas, cartucheras, &c. para otros tantos infantes, y 3000 carabinas, pares de pistolas, espadas, &c. para otros tantos de á caballo. Con esta providencia estarian todos los puertos guardados, y en un estado admirable para resistir á qualquier enemigo que los quisiese invadir, y la gente que acudiese á su socorro hallaria las necesarias quando no las llevase, ó dejaria las lanzas para tomar otras armas mas ventajosas.

No hemos incluido aqui la plaza del Callao ni Lima porque necesitan mucho mayor número, mediante á que esta capital está obligada á socorrer con ellas todos los demas pueblos quando lo exija la ocasion, y que el Callao ademas de las propias para su guarnicion es preciso que tenga las correspondientes para los

armamentos marinos. Esta plaza, así como las de Panamá, Guayaquil, Valparayso, La Concepcion, y Valdivia necesitan balas de cañon de hierro, cuyo número ni se puede determinar, ni será nunca excesivo el que se envíe aunque sea algo crecido, pues no teniendo otra parte de donde poderlas recibir, conviene siempre el que estén bien proveidas de ellas.

El mejor modo para guardar y conservar estas armas es tener armerías en todos los parages donde las deba haber, con una persona destinada á limpiarlas y cuidarlas, pero las que hubiesen de estar en payses calidos y húmedos como Guayaquil, Panamá, y Atacames se deberian tener pavonadas para que no se enmoheciesen, y todas en fundas de baqueta forradas por dentro á fin de que se conservasen mejor.

Otro medio de asegurar la existencia y el buen estado de las armas, seria el hacer cargo de ellas á los gobernadores y corregidores entregandoselas con asistencia de los oficiales reales y del ayuntamiento de cada pueblo con inventario muy por menor de sus especies, calidades, y marcas con toda claridad y distincion, para que con el mismo inventario las volviesen á entregar quando concluyesen su gobierno; y se deberia ordenar que antes de dar la residencia cada sugeto de estos, desde el punto que cesase en el empleo, hiciese la entrega de ellas para que pasasen á la del que entraba en su lugar. Toda arma que faltase, ó que estuviese en estado de no poder servir, por falta de cuidado, habria de estar obligado á poner otra del mismo tamaño, especie, y calidad, y que hasta que lo hubiere hecho, no pudiese dar la residencia, ni salir del lugar, y si necesario que le embargasen todos sus bienes: pero que luego que lo cumpliese á satisfaccion de los oficiales reales y del ayuntamiento, se le dexase en libertad, sin que se pudiese por este motivo descontarle de su hacienda cosa alguna, con titulo de diligencias, ni con algun otro pretexto, quedando estonces habilitado para dar la residencia de su gobierno.

Todo este rigor que parece grande se necesita para que los gobernadores y corregidores pongan cuidado en un asunto tan importante, y para que dediquen á él su atencion por algunos ratos, retirandola de los otros negocios en que la tienen embecida, y únicamente á beneficio propio, como se dirá en su lugar; y aunque parece agravio contra estos magistrados el hacerles pagar las que se dañasen, pudiendolo ocasionar el tiempo y no la omision, no lo es, pues un corregidor que en el término de 5 años hace un caudal de 50,000 pesos, calculandolo muy moderadamente, ¿qué cosa sensible puede ser el desembolso de cien pesos, que será todo el costo de cinco ó seis fusiles. puestos allá? Por ningun modo se les consentirá el que se indulten dando lo que le pidan por las armas que le faltaren al tiempo de su entrega, aunque sea con una suma mucho mayor de lo que pueden valer; antes se prohibirá esto con grandes penas, pues de lo contrario nunca podrán existir las armerias completas, porque hecho el ejemplar una vez todos se descuidarán, con el seguro de que por tanta cantidad quedarán libres; sucederá lo mismo que está pasando con las residencias, y en pocos años no quedará un arma ni señal de haberlas habido, y aunque entreguen el dinero que quisieren asignarles como equivalente, este se empleará en otros fines, y no en el lexítimo á que pertenece, por no haber recurso inmediato para hacerlo. Asi pues, el modo mas efectivo para remediar este mal será, que sepan con certeza los gobernadores y corregidores que al fin de su tiempo de gobierno han de dejar precisamente completo el número de armas que le entregaren: con este conocimiento tendran cuidado quando salgan de España de llevar consigo algunas armas de todas especies á fin de remplazar las que puedan faltarles quando concluyeren su tiempo; y aquellos á quienes les sobraren, hallarán oportunidad de venderlas á otro que no tenga bastantes con las que llevó, ó á su sucesor si es hijo del pays, ó que no ha ido recientemente de España, y de este modo sin ley que les obligue á ello se hará

costumbre el llevarlas, como se practica con la recopilacion de Indias, y otros libros que les está mandado tener quando se reciben de sus oficios.

Ahora resta proponer el modo con que se podrá saber, si las armerías existen en un mismo ser, y esto se conseguirá disponiendo que los Presidentes de las provincias hagan visita en todos los parages donde hubiere armerías, una vez cada ocho años, la que habrán de practicar antes de recibirse en sus empleos para que entren á gobernar hechos capaces de conocer el estado actual de las armas pertenecientes á cada partido, y dar las disposiciones conducentes al remplazo de lo que hubieren echado menos. Con este regimen, el Presidente de Quito visitará á Atacames y Guayaquil, sin que se le siga atraso ni perjuicio en ello, porque haciendo regularmente su viage, quando va de España, por Panamá, no será extravio el que toquen en Atacames y pasen despues á Guayaquil, estando en la derrota de su camino.

Los Presidentes de Chile visitan regularmente á La Concepcion, puesto que deben residir alli seis meses del año, y los otros seis en Santiago de donde bajan frecuentemente á Valparayso; asi la unica incomodidad que podrán tener, será en la visita á Chiloe y Valdivia.

Al general de las armas del Perú que es Gobernador del Callao pertenecerán las visitas de todas las armerías restantes desde Piura y Paita hasta donde empieza la jurisdiccion de los reynos de Chile. Los Virreyes tambien deberian hacer estas visitas para su mas exacta informacion, pues el tiempo de tres ó quatro meses que es lo mas que pueden gastar en concluir las, no les haria falta para atender á otros negocios de su cargo; si antes de recibirse de su gobierno, el antecesor ó el interino despachará los negocios; si despues de recibirse, el Teniente General de la caballería quedará en su lugar por lo que toca al gobierno de las armas, y el Maestre de Campo del Callao por lo correspondiente al de esta plaza.

Ya hemos dicho antes que la entrega de la armeria por los corregidores que acaben, y el recibo en los que entren se deberá hacer con la asistencia de los oficiales reales ó intervencion de los ayuntamientos, para que como tan interesados como son estos, no consintiesen en que se disimulase algo por aquellos; y para que zelasen con mas rigor este asunto, convendria ordenar que los ayuntamientos fuesen responsables de las faltas que hubiese y hallasen los Virreyes ó Presidentes en sus visitas, conociendose que provenian de no haberse hecho las entregas de las armerías con la formalidad y rectitud necesaria; en cuyo caso se les deberia privar de sus oficios, y poner tenientes en lugar de ellos hasta que las armas quedasen completamente remplazadas, pero sin gravarles en cosa alguna contra sus bienes ó haciendas, ni exigirles cosa alguna con titulo de diligencias.

A cada una de estas armerías se deberian destinar dos ó tres baleros con moldes para que se fundiesen de todos tamaños las balas que fuesen necesarias, y una porcion de piedras de chispa propias para cada especie de armas, porque allá no las hay, y suele haber ocasiones en que la piedra para una escopeta de caza vale quatro reales de aquella moneda. El precio de cada piedra quando estabamos nosotros en Lima era real y medio ó dos, y por ser tanta la estimacion que alli tienen, y lo muy raras que suelen ser, se deberia observar con ellas lo mismo que con las armas, cuidando de que no se las lleven ó que pongan en su lugar otras piedras inútiles, ni que las partiesen para hacer dos de una, como tal vez podria suceder, mas que se observase todo con la precision y puntualidad que llevamos manifestado. Estamos persuadidos de que por medio de estas providencias nunca faltarian las armerías, y que siempre estarian aquellos reynos en buen estado para defenderse.

Un reparo se ofrece en esta providencia, y es que habiendo armas en aquellas ciudades y puertos, será de temer en ellos que con qualquiera motivo de inquietud en sus vecindarios, podrán

estos apoderarse de ellas y sublevarse: á esto se responde, que si la quietud dependiese únicamente de no haber armerías, no dejarían de experimentarse en el Perú estos alborotos aunque no hubiese armas de fuego, porque no hay pais en ninguna parte del mundo donde la gente haga mas uso de las armas que en aquellos, porque no se verá hombre que dexe de llevar siempre consigo un puñal, ó á quien le falte espada larga que son las bastantes para poner en práctica una sublevacion, quando pervertido el ánimo quiere romper los vínculos de la obediencia. Estas armas, sin haber otras superiores para reprimirlos, no han llegado á inducir los genios de aquellas gentes á sublevarse, y así no hay ni la mas leve razon para sospechar que sucederá quando se provean de otras aquellas ciudades, mayormente debiendo ser los mismos magistrados y los leales mas dueños de las armerías que los inquietos y desobedientes; y si estos llegasen á apoderarse de ellas, no hemos de suponer á los otros tan faltos de resolucion, que dexen de precaverse con tiempo para sugerarlos quando los antecedentes ó apariencias den motivo de sospecha.

Si este reparo fuera de alguna consideracion no se podrian tener armerías en ninguna ciudad ni puerto, porque en todos militan las mismas circunstancias quando no son plazas de armas; la experiencia muestra que no hay obstáculo para conservar armas aun en aquellos reynos donde los genios de sus habitantes son mas belicosos, inquietos y altivos que los de aquella gente, y así no hay peligro real ni aparente en aquellos payses. Aun se puede añadir, que quando este riesgo fuese cierto (lo que no sucede) se deberia reflexionar qual de los dos se deberia precaver, si el de los enemigos por dexarlos indefensos, el qual es evidente, ó el de las inquietudes de los propios vasallos que es tan remoto y poco regular, que aun no ha llegado todavia el caso de que se experimente. No hay pues razon para entretenir duda alguna en la decision, y seria contra todo lo natural

el exponer los reynos al peligro de ser acometidos, conquistados ó destruidos por los enemigos, á causa de querer evitar ocasiones remotas de que los propios vasallos se alboroten. Aun quando sucediese esto efectivamente podria remediarse siempre, ya volviendo ellos mismos á dar la obediencia, ó sugetandolos con la gente que se podria enviar de otra provincia, de otra ciudad ó de otro pueblo. Tambien puede alegarse como razon muy concluyente de este asunto, y que es digno de advertirse, que aunque en los primeros años despues de la conquista de estos reynos, y aun en estos últimos hayan habido alborotos é inquietudes, nunca han pasado de querellas particulares pretendiendo cada uno tomar venganza del partido contrario, pero sin pensar en faltar á la obediencia del Principe, ni en usurparle los derechos correspondientes á su soberanía.

Las armas no son directamente el origen de los disturbios, ni contribuyen, guardadas con economía y buen uso, á la desobediencia, porque aquellos proceden de la inclinacion de los hombres; y un pays donde se carece enteramente de ellas, no está menos expuesto que otro en donde las hay á padecer inquietudes, porque las fuerzas naturales de las gentes en su defensa son siempre superiores á fuerzas semejantes en los que quieren sugetarlos, asi como las fuerzas acrecentadas por la invencion de los hombres entre súbditos y superiores, triunfan siempre la de aquellos sobre la de estos; de modo que si se priva de armas á reynos como el Perú por temor de que se subleven, se deberia tambien privarles de aquellas fuerzas que les proveyó la naturaleza, ó que ya tienen por la industria, porque tanto harán con estas quando falten otras superiores que los contengan como con aquellas. Todas estas razones prueban que no se debe dexar un reyno indefenso y expuesto á los insultos de los enemigos extraños, por precaver el riesgo que no hay motivos de temer en los patricios, los vasallos, y los que nunca han dado mas pruebas

que las de una firme lealtad, que es lo que hasta aqui se ha experimentado en aquellas gentes, aun quando se quiera suponer que esto haya provenido de la mucha libertad que gozan los habitantes de aquellos payses, y de las pocas pensiones á que están sugetos.

CAPITULO NOVENO.

DEL ILICITO COMERCIO QUE SE HACE EN TODOS LOS REYNOS DE NUEVA GRANADA, TIERRA FIRME Y EL PERU', TANTO CON GENEROS DE EUROPA COMO CON LOS DE LA CHINA; EL MODO DE PRACTICARLO Y VIAS POR DONDE SE INTRODUCEN; CAUSAS DE QUE NO SE PUEDA CONSEGUIR SU EXTINCION; Y EL FRAUDE Y EXTRAVIO QUE PADECE LA REAL HACIENDA EN LOS DERECHOS SOBRE EL COMERCIO LICITO.

PARA tratar del comercio ilícito en las Indias, de cuyo mal no hay puerto, ciudad ó poblacion que no adolezca en mayor ó menor exceso, daremos principio por Cartagena, siendo este el primer puerto que se nos ofrece para hablar de este asunto, y á donde parece que conjurada la malicia contra la legalidad convierte en fraude aun aquellas mismas providencias y recursos que lo debian destruir y aniquilar; pues las que se han tomado con tanta prudencia y sagacidad, y que prometian desarraigar de las costas todos los motivos del trato ilícito, son las que en los tiempos presentes sirven de solapa para que se frequenten aquellas vias prohibidas con mayor desahogo y seguridad.

Despues de haber reflexionado maduramente el asunto, se acordó un medio, único al parecer para estorbar el quantioso comercio que las provincias de arriba hacian en Cartagena, y

cortar el motivo ó pretexto que les daba ocasion á ello; este era de permitir á las armadas de galeones, que luego que llegasen á Cartagena empezasen á vender libremente, y que pudiesen baxar á hacer sus compras los comerciantes de las tres provincias Santafé, Popayan y Quito, á fin de que se abasteciesen de los géneros que necesitaban para su consumo. Esta providencia era la única que podia contener el desorden de ir á emplear en la costa, eximiendolos de la obligacion de bajar unidos con el comercio del Perú, á hacer sus empleos en la feria de Portobelo como estaba dispuesto antes, expuestos á los atrasos de viajes largos con caudales y mercancías y á los riesgos inevitables de rios y malos pasos. Muchos comerciantes del interior hallando impracticable esta via, se hallaban precisados á volver á Cartagena á comprar los resagos de los galeones que no habian podido vender en Portobelo. Está claro que estos desechos del otro comercio de la feria seria lo peor, y casi siempre insuficiente para el empleo de todos los caudales que habian baxado de las tres provincias, de lo que resultaba que los comerciantes que no alcanzaban estos resagos, ó que no los querian comprar por su mala calidad, pasaban á la costa á emplear sus caudales por no volverse á sus payses sin mercancías despues de tan crecidos gastos en tránsitos hasta de 600 leguas.

En esta virtud se puso en práctica el emplear en Cartagena luego que llegase alli la armada desde el año 1730; á esto se oponian los comerciantes del Perú alegando que interin estaban ellos en Portobelo podian pasar los comerciantes de Quito á vender sus géneros en Lima, de lo que resultaria, que á su vuelta por Panamá no tendrían los géneros que ellos llevasen toda la estimacion que deberian, por hallarse ya abastecidos los pueblos del Perú. Para reparar este inconveniente se mandó, que desde el punto en que se publicase el arribo de los galeones á Cartagena, se cerrase el comercio de ropas y otros géneros de Europa entre Quito y Lima, con la severa pena de ser decomisados todos

los efectos que se intentasen introducir ocultamente, y multados los que lo practicasen. Con esta providencia quedaron las provincias de Quito, Popayan y Santafé en aptitud de poderse proveer de ropas, y las del Perú y Lima libres de que por aquellas se perjudicase su comercio; resolucion tan acertada que no se podia mejorar. Pero aunque era tan excelente esta providencia, no ha tenido los efectos que se deseaban para remediar el asunto principal á que se dirigió, no porque le falte ninguna de las circunstancias que necesita, sino por la dificultad de desarraigar el vicio que ha criado el comercio en aquellas partes, y en las personas que se emplean en él.

El año de 1738 llegaron á Cartagena los registros que fueron convoyados por el Teniente general Don Blas de Leso, y con ellos se ha experimentado quan poco fruto se ha sacado de aquella providencia. Los comerciantes baxan á aquella ciudad con una crecida suma de caudales, emplean solo la mitad, ó menos segun les parece, y con lo restante van á la costa y concluyen el resto de su empleo en géneros de contrabando; luego pasan á su destino á la sombra de una guía, y de la confianza de que lo disimulen los Jueces por donde transitan, y asi introducen dos ó tres tantos mas de lo que emplearon lícitamente. Esto se reconoció en Quito, con motivo de haber sido mandado alli el tesorero de galeones y comercio del Perú, descubriendose el fraude por el exceso de la cantidad y mucho mas por la calidad de las mercancías. Ademas de ser esto notorio á todos, sobrevinieron algunos accidentes que hicieron mas patente el fraude, porque algunos comerciantes que baxaban á Cartagena con pretexto de emplear, pasaban luego á la costa á comprar géneros ilegalmente, y muchos de ellos fueron apresados por los Ingleses quando navegaban por la costa, y conducidos á Jamaica con el dinero que llevaban para comprar el contrabando, castigando en ellos su delito los mismos enemigos con la pérdida de todo su dinero; pero los que escapaban bien no encontraban ningun

embarazo despues, ni les sobresaltaba el temor porque sabian que no se les habia de imponer castigo alguno, aunque su maldad fuese descubierta á todos.

Este comercio ilícito de la costa de Cartagena llegó á ser tan comun, que no se exceptuaron de él los comerciantes de España que habian ido en los registros, los quales viendo que iba larga su demora en Cartagena y que los gastos no cesaban, aunque hubiesen expendido los géneros que ellos mismos habian llevado se entregaron á él, y hasta el año 1744 que salimos de aquellas provincias, han continuado vendiendo á los comerciantes de Santafé, Popayan y Quito, y manteniendo siempre sus almacenes llenos de mercaderias, porque al paso que daban salida á unas las remplazaban con otras; sin embargo la mayor parte de ellos han quedado totalmente arruinados, por haber sido apresados en las costas unas veces, y otras interceptados en Cartagena con la pérdida de todas sus ganancias y de lo que habian traido primeramente.

Parece que habiendo tanto desahogo en el comercio ilícito de Cartagena, deberian llegar á España las noticias mas exageradas todavia de lo que acabamos de referir; pero el que no suceda en esta forma no debe causar novedad, puesto que aun en el mismo Cartagena no son sabedores de todo lo que pasa los Jueces principales y zelosos; porque siendo aquel el lugar donde se comete la culpa, todos procuran ocultarla, para que manteniendose reservada de los ministros de la Real Hacienda no pueda llegar el caso de que se castigue el desorden y se ponga el debido remedio. Es cosa natural que el contrabandista de géneros procure ocultar su delito, ni parece regular que el que participa ó esté comprehendido en él divulgue ni haga público su crimen, ni que unos ni otros hagan alarde de descubrir la industria de que se valen para conseguir su fin, mientras están en el mismo parage donde les amenaza el castigo; pero luego que se hallan fuera de él, y en sitio donde no tengan que temer, se hace público

el hecho y se refiere como cosa pasada. Esto es lo que sucedia en aquellos reynos, y todo lo que se mantenía oculto en Cartagena, publicaban en Quito los comerciantes, y aunque no se culpaban á sí mismos porque esto seria impropio, hacian pública la conducta de los de Cartagena con tanta puntualidad, que nombraban á los sugetos que hacian comercio de costa, expresando el número de viages que habian hecho, sus caudales, las ganancias y pérdidas que habian experimentado, y los que no querian practicarlo por no haberse querido exponer á sus riesgos.

Entrando ahora con nuestro asunto al Mar del Sur, sus puertos no son menores almacenes de géneros de ilícito comercio que de los del permitido y corriente, y si hay alguna diferencia podrá seguramente aplicarse con exceso al prohibido. Empezaremos por Panamá que es la puerta por donde pasa todo, dividiendo antes para mayor claridad los géneros del comercio en tres especies; una de géneros de Europa, otra de Negros, y otra de géneros de la China. Las dos primeras se introducen en Panamá por la costa, y aunque no entren precisamente en aquella ciudad los que no se han de quedar en ella, pasan por la jurisdiccion de la provincia, se depositan en sus pueblos, y de ellos se pasan á bordo de los navios que hacen viage para los puertos del Perú, sin que se les ofrezca obstáculo alguno á los interesados por estar convenidos con los que deben impedirlo.

La gente que se emplea en la introduccion de los géneros desde la costa del Mar del Norte y los ponen en la del Sur, son los mismos que tienen establecimientos en aquella provincia, y de estos se valen los comerciantes para hacer sus empleos á razon de un tanto por ciento. Estos tienen conocimiento de las veredas mas seguras y ocultas, por las quales se encaminan á los puertos donde están las embarcaciones de trato, hacen las compras, y por los mismos caminos, ó por otros mas extraviados si tienen motivo de algun recelo, se vuelven hasta poner los fardos en el parage donde se ha contratado. Quando les parece muy conve-

niente, y casi necesario que salgan de Panamá para el Perú, se atreven á introducirlos en la ciudad, ya llevando despachos corrientes, como que son mercancías de España rezagadas, para lo qual aguardan una buena coyuntura, ó lo que es mas general lo embarcan directamente en los navios sin pasar por la ciudad; pero aun de este último modo es necesario sobornar los guardas, porque es indispensable haber de pasar, antes de llegar á las playas del Mar del Sur, por varios parages en donde están apostados, por lo que si hubiera el debido zelo no se podria hacer este comercio.

Del mismo modo que se comercia con géneros ilícitos en Panamá, se executa con los Negros, quando hay asientos; y al abrigo de una pequeña partida comprada en las factorías se introducen otras de fraude mucho mas considerables, pero tanto para aquel género de comercio como para este, es necesario que haya un ajuste de tanto por cabeza ó fardo, con cuya circunstancia no hay ninguna dificultad para introducir todo lo que se quisiere con el mismo desahogo que si fuera comercio licito.

El comercio de los géneros de China prohibidos en aquellas partes no tiene cabimiento en Panamá, porque abundando tanto de la costa no hay necesidad de él, sino es para algunas sedas, pero como hay arbitrio en aquellos Presidentes de conceder licencia á algunas embarcaciones para que pasen á la costa de Nueva España, van estas con registros corrientes, y á su vuelta infestan con ropa de la China todas las costas del Perú; porque aunque no les es licito llevarlas, no por eso dexan de hacerlo, y tomando alguna carga de añil, brea, alquitran, ó hierro que son los efectos que se pueden traer de Nueva España al Perú licitamente, á la sombra de ellos entran todos los demas no sin grave perjuicio del comercio licito, ni sin gran menoscabo de la Real Hacienda en los derechos que dejan de contribuirse.

Uno de los almacenes principales en aquellas costas donde entran con gran facilidad los géneros de China, es Guayaquil, y para que este fraude tenga algun género de disimulo, llegan los

navios que vienen de la costa de Nueva España á qualquiera de los puertos de Atacames, Puerto Viejo, Manta ó la punta de Santa Elena, desembarcan alli todo lo que es contrabando, y en virtud del soborno el mismo teniente del partido subministra baxeles y se conduce á Guayaquil, donde interesados en ello el Corregidor y Oficiales Reales disimulan su entrada, sube la embarcacion á Guayaquil, se ponen guardas á bordo, y pasan á registrarla los mismos jueces, con cuya diligencia se falsifican juridicamente las sospechas que puede haber dado la embarcacion, y habiendo hecho una gran papelada de mucha apariencia y poca sustancia queda asegurado el dueño de la embarcacion, y resguardados los jueces.

A este modo de consentir y aun patrocinar los contrabandos llaman generalmente en aquellos payses, comer y dejar comer, y los jueces que lo consienten por el soborno que reciben son llamados, hombres de buena índole, que no hacen mal á nadie; sin considerar lo mucho que perjudican á la real hacienda, y que la defraudan de tal manera, que lo que el soberano prohíbe absolutamente ellos lo dispensan, y los derechos que solo pertenecen al Principe, ellos se lo apropian á si mismos. Otro mal que se sigue del contrabando es que el comercio licito se destruye con lo que se minora, y viciandose los animos de aquella gente lo dexan y se aplican al que les está prohibido.

Es digno de observarse que pudiendo aquellos jueces apoderarse de toda la carga de una embarcacion que lleva géneros prohibidos y quedar muy interesados con la parte que les toca ó con toda ella, no lo executen y se contenten con una cosa moderada dexando que pase libre el introductor, quando haciendolo de aquella forma cumplen con las obligaciones de sus empleos, sirven al soberano, al bien público, y quedarian con una utilidad considerable; pero ellos tienen muy buenas razones para no hacerlo asi; pues si decomisaran alguna cantidad de géneros una vez, no volverian mas contrabandistas á aquel puerto, y

entonces ni tendrian ocasion de hacer segundo decomiso, ni oportunidad de que le diesen dinero alguno por su disimulo; y como estas ocasiones se repiten con tanta frecuencia, tienen una renta muy considerable en no interceptar los contrabandos, de la qual se privarian si cumplieran con su obligacion. Los Corregidores y Oficiales Reales conocen mejor lo que les hace mas cuenta, y es por esto que quando llegan á sus puertos algunos contrabandos, no solo no ponen mala cara á los introductores, mas al contrario los obsequian y congratulan para obligarlos á que vuelvan á sus puertos seguros de su amistad. Con esta máxima dirigida á que no cesen las contribuciones de los introductores se deshacen todas las providencias que se puedan imaginar para extinguir el comercio ilícito; y lo mismo que sucede con las mercaderias de la China pasa con las de la Europa que llevan á aquellas costas las embarcaciones extranjeras.

Nosotros no ignoramos que esta suma libertad que aqui se expresa parecerá increíble á las personas que no lo han experimentado, particularmente aquellos magistrados virtuosos que tienen zelo en el servicio del Monarca y en los derechos de su Real Hacienda; pero ademas de que seria una temeridad horrible en nosotros ponderar mas de lo que es en un asunto donde pelagra el crédito y reputacion de tantos, añadiremos de nuevo que todo lo que se expresa aqui tocante á la libertad y publicidad con que se comercia alli ilicitamente, lo hemos visto y experimentado en todas ocasiones, y que en presencia de uno de nosotros sucedió en cierto puerto que hallandose varios comerciantes con designio de pasar á Panamá para emplear en ropa de contrabando, y si no la hubiese pronta alli pasar á la costa de Nueva España á comprar géneros de China, el mismo Gobernador despues de haberlos obsequiado, y asegurado que hallarian firme su amistad, les dixo que esperaba se dignasen preferir aquel puerto á otro qualquiera, que el les haria la misma equidad que la que podian esperar en ninguna otra parte. La causa de esta escandalosa

prostitucion era que acababa de tomar posesion de su empleo, y como los contrabandistas no conocian todavia su genio ó inclinacion, queria hacerse conocer para que corriese la voz y acudiesen muchos al parage donde el gobernaba.

Es verdad que algunos Corregidores y Oficiales Reales queriendo manifestarse zelosos hacen algun otro decomiso, mas para esto es preciso que concurra una de dos circunstancias, ó bien que quieran vengarse de algun sugeto por haberles engañado antes, ó que tengan algunos enemigos declarados y resueltos á denunciarlos al superior gobierno; ó que otras circunstancias concurran en el caso que esté ya fuera de ellos el poderlo disimular; pero estos casos no sirven de exemplar para atemorizar á otros, porque los mismos interesados publican que el decomiso se habia hecho ya inevitable sin que la justicia hubiera podido evitarlo, y asi queda entera la confianza, sin que ninguno altere el concepto que por la interior experiencia tenian hecho de los tales Jueces.

Una parte de este comercio ilicito que se hace en Guayaquil se consume en aquella jurisdiccion, otra en la provincia de Quito, y repartida entre los corregimientos pertenecientes á la Audiencia tiene en ellos su expendio, y otra parte se interna al Perú, donde tambien se reparte, y quando la cantidad es grande alcanza hasta Lima.

Lo dicho hasta aqui basta para que se comprehenda el comercio ilicito que se hace en Quito y los puertos por donde se recibe, que son Cartagena, Guayaquil y Atacames; por este último no es tan quantioso como por los otros dos, porque habiendo poco tiempo que se empezó á abrir aquel camino, no ha sido practicable hasta en estos últimos años, pero ya han empezado á entrar mercaderias en ellos.

Es muy regular imaginar que aquel parage donde los Virreyes tienen su asiento, deben estar exemplos de estos desórdenes á causa de su inmediata presencia, ó que á lo menos fuese menor

el fraude en el comercio, á vista de tanto tribunal, de tantos ministros, de tantos jueces y tan crecido número de guardias como hay para impedirlo, pero exactamente llega aqui este abuso á su mayor punto. Los géneros de contrabando se introducen en la mitad del dia sin el menor recelo ni empacho, y aun son los mismos guardas los que los convoyan hasta dexarlos en lugar seguro, libres del peligro que pudieran tener en poder de su mismo dueño. En una palabra los mismos empleados por el gobierno son los introductores; y no es extraño que suceda esto con los géneros de contrabando, pues aun aquellos géneros de licito comercio son permitidos entrar en la capital sin guias para aprovecharse de la mitad de los derechos, y que el dueño quede interesado en la otra mitad perdiendolo todo el Rey: esto es tan público y corriente que no hay ninguno que lo ignore, ni que dexe de aprovecharse de la ocasion.

Nos parece necesario referir aqui lo que el Marques de Villa Garcia nos insinuó al tiempo de ir á tomar sus últimas órdenes para restituirnos á España. En el tiempo que este virrey gobernó aquellos Reynos se habian aumentado tanto las introducciones que ya no sabia que medio tomar para impedir las, porque con el motivo de la total escasez de géneros que padecia Lima y todo el Perú, tenian un valor muy crecido, y el incitativo de las ganancias tan exorbitantes que dexaban su venta á los mercaderes, aumentó en ellos el desorden, y todos arriesgaban sus caudales sin limitacion, y por este medio se abastecian suficientemente aquellos Reynos de toda especie de ropas. El Virrey no ignoraba quan grande era este fraude, pero no se le proporcionaba ocasion de corregirlo, porque los demas empleados que estaban encargados en evitarlo lo consentian; y como no llegaba caso de aprehender á un contrabandista, ni le daban aviso de la llegada de barcos de illicito comercio á los puertos de aquella costa, le era imposible hacer un exemplar para contenerlos.

Sucedió una vez que habiendo dado noticia al Virrey extrajudicialmente algunos sugetos que conocian su buen zelo, de que llegaban incesantemente navios con géneros de contrabando á cierto puerto, y que el Corregidor y Oficiales Reales los dexaban entrar libremente, y aun daban guias corrientes para que los pudiesen conducir con seguridad, eligió una persona que le pareció de zelo y desinterés para que fuese al tal puerto á contener el fraude y hacer pesquisas contra los que lo habian permitido hasta entonces. Este sugeto llegó á su destino, pero conviniéndose con los mismos contra quienes iba á informarse, le daban una tercera parte del dinero que recibian, y siguió el contrabando como antes. Súpolo el Virrey y nombró á otro en su lugar quien hizo lo mismo; hasta que informado ciertamente de que un navio procedente de la costa de Nueva España y sumamente interesado en ropas de la China estaba para llegar á aquel puerto, dió comision de juez de decomisos y pesquisador á uno de los Alcaldes de corte de aquella Audiencia, el qual confiscó el navio luego que llegó porque ya no era disimulable el caso; procesó al Corregidor y á los Oficiales Reales y los envió presos á Lima; pero habiendo entrado la causa en la Audiencia, aunque habia sido remitida juridicamente, se desfiguraron todas las declaraciones de tal suerte, que los que eran merecedores de castigos muy severos, fueron declarados inocentes, ó quando mas, reos de un ligero descuido.

El Virrey sabia muy bien que nosotros estabamos informado de todo lo que pasaba en aquellos Reynos sobre este particular, y así al despedirnos nos pidió encarecidamente que á nuestro regreso á España no dejásemos de informar al ministerio sobre ello quando llegase la ocasion, haciendole presente que no teniendo los Virreyes mas arbitrio que el de castigar en las causas que se justificaba serlo legitimamente, bastaba esta circunstancia para que no llegase la ocasion de que se executase ningun castigo, porque todas las culpas se desvanecian antes que llegase

este caso; y aunque el Virrey no ignoraba privadamente el exceso del contrabando, las personas que lo hacian, y los jueces que lo disimulaban, vendiendose publicamente los generos ilicitos en Lima, sin embargo en lo juridico le era forzoso desentenderse de lo mismo que sabia con tanta certidumbre.

Tal era la libertad con que se comerciaba en el Perú con toda suerte de géneros prohibidos que parecia haberse borrado la idea de que era trato ilícito ni que estaba sugeto á castigo; al contrario este negocio se hacia como una cosa establecida, y los jueces que lo disimulaban, recibian una grande suma de dinero como si fueran emolumentos anexos á su empleo. El caso siguiente dará un pleno conocimiento de lo que acabamos de referir. Restituyendonos de Lima á Quito el año de 1741 y haciendo la travesia del mar que hay desde el Callao á Guayaquil en el navio *Las Caldas*, dio fondo este en el puerto de Paita á la sazón en que se hallaban en el mismo puerto dos navios nombrados, el uno los Angeles y el otro la Rosalia: aquel acababa de llegar de Panamá cargado de fardos de ilícito comercio los quales estaban ya descargados; parte de ellos iban caminando para Lima, y la mayor porción estaban arrimados todo lo largo de la calle de aquella población porque no cabian en las casas, y se esperaba que fuesen llegando las requas de mulas necesarias para irlos despachando á Lima, no decomisados como debria ser sino por cuenta de los mismos dueños, los quales habian contribuido ocho pesos por cada fardo al Corregidor y Oficial Real de aquel distrito, cantidad que estaba ya establecida entre ellos. El Teniente de Oficial Real que residia entonces en Paita, solicitaba las mulas para su conduccion y franqueaba las de los Indios de toda la jurisdiccion de Piura. El segundo navio habia venido de la costa de Nueva España tambien sin registro como el primero, y porque los interesados en las mercancías prohibidas querian ir con ellas á Guayaquil para venderlas allí, é internar la mayor parte á la provincia de Quito. El maestre de la em-

barcacion estaba desavenido con los Oficiales Reales de Piura y por eso tomaron el puerto de Manta, á donde despues de haber desembarcado en él todo lo que era contrabando hizo su derrota despues para Paita llevando á bordo la demas carga que consistia en añil, brea y alquitran; y aunque estos efectos son permitidos alli, debian haber sido decomisados en este caso por haber ido esta fragata á los puertos de Nueva España sin licencia y sin registro y haber vuelto sin él; pero ocupada la atencion de los Oficiales Reales de Piura con los grandes contrabandos no hacian caso de estas bagatelas, y lo dejaron despues continuar su viage sin novedad. Los comerciantes que desembarcaron en Manta sus mercancías continuaron á Guayaquil con sus géneros, mas gananciosos por no haber pagado á los Oficiales Reales lo establecido.

Estos dos navios fueron comprehendidos en el número de los muchos de que se les hizo cargo al Corregidor de Piura, Oficiales Reales, y demas jueces, asi como todos los otros barcos que antes y despues entraron en aquel puerto, con el mismo destino y baxo las mismas circunstancias; no obstante estos hechos tan manifiestos que nosotros mismos presenciarnos, no se pudo ó no se quizo justificar el contrabando en las causas seguidas en el tribunal de Lima contra aquellos oficiales; prueba grande del abuso de aquel tribunal y de la parcialidad de aquellos jueces, del modo como se desvanecen los delitos mas patentes, frustrando los fines de la justicia, á pesar del zelo de los Virreyes y otros xefes superiores.

Otra prueba clara del estado tan considerable en que se hallaba este comercio ilícito, y la facilidad ó seguridad con que se hacia en Paita, fue la grande cantidad de dinero que halló en aquel puerto el Vice Almirante Anson quando lo saqueó. Este Comandante asi como las tripulaciones de sus navios se admiraron al ver tantas riquezas en una poblacion tan reducida y miserable en la apariencia sin embargo de que no la cogió toda, porque

segun se dixo antes, la lentitud con que hicieron el desembarco dió tiempo y oportunidad á los vecinos de Paita, y á los comerciantes que alli se hallaban para que con el auxilio de sus esclavos pusiesen en libertad mucha parte sacandola del pueblo y enterrandola en la arena. Lo que mas llenó de admiracion á los Ingleses fue que habiendo apresado un barquillo pescador de aquellos sin cubierta que trafican por la costa, hallaron en él mas de setenta mil pesos en oro, siendo verdaderamente cosa extraña que su dueño se arriesgase con tanto caudal en una embarcacion tan pequeña. El motivo fue que le precisaba llegar á Paita á tiempo de poderse incorporar con todos los demas comerciantes que se hallaban en aquel puerto esperando la salida de dos barcos que habia en él, para irse unos á Panamá y otros á la costa de Nueva España á hacer sus empleos; cuyo designio no podia ser oculto no pudiendo hacerse aquella derrota para otra parte.

La farderia del navio Los Angeles que llegó á Paita viniendo de Panamá sin guias ni registros, en tiempo que no habia actualmente galeones ni los habia habido por largo tiempo, parece dificil el que pueda internarse hasta Lima sin que sea conocida. El caso es, que luego que están corrientes las cosas, se les dan guias contrahechas, y despachos fingidos de modo que entran en Lima las reguas cargadas, el Virrey las ve pasar desde los balcones de su palacio, y aunque se presume que son mercancías de comercio ilícito, quedan aseguradas por la falsedad con que todo va dispuesto. Este es un asunto que se hace sumamente dificil de creer, pero con el buen artificio y método en que se dispone, no debe ser extraño que en Lima no se haga reparable; estos fardos van á la aduana y se registran, alli se toma razon de las guias, y se cobran los derechos reales que pertenecen por la entrada, suponiendo que son efectos comprados mucho tiempo antes en la feria de los galeones, y que han satisfecho previamente los derechos de su importacion en America. Para la in-

trouccion de estos géneros se valen de todos estos artificios, mas ¿que diremos de lo que se introduce en aquella ciudad sin tanta circunstancia ni otra formalidad sino meterlos seguros de que no ha de haber quien lo estorbe? Ahora mostraremos como se executa esto, y para que no parezca que exageramos, referiremos lo mismo que pasó en otro caso de los quales pudieramos repetir varios.

El dia 19 de Noviembre haciendo viage de Quito á Lima, salimos de Piura donde se incorporaron en nuestra compañía dos mercaderes que llevaban empleos de ropas, parte de Panamá y parte de China. Estos habian desembarcado sus mercancías en el modo ordinario, y no contentos con esto, no quisieron llevar guías de Piura para Lima por ahorrarse en esta ciudad el importe de la mitad de los derechos. Como nosotros no estabamos instruidos todavia en el método de todas las introducciones y la facilidad que habia para ello, se nos hacia dificil pudiesen entrar en Lima con sus cargas sin ser descubierto el fraude, y por consiguiente decomisadas las mercancías, siendo muy considerable la cantidad para poderlas ocultar facilmente. Esta confusion en que estabamos y la seguridad con que caminaban los dueños sin tomar medida alguna de precaucion, nos movió á investigar el motivo de su seguridad, porque nosotros considerabamos cada vez mayor el riesgo quanto mas nos acercabamos á la ciudad. Cuando llegamos á una jornada de Lima ellos hicieron alto en el parage donde estaban apostados los primeros guardas de Lima los quales tienen obligacion de reconocer las guías y dar pase á los arrieros. Los dos comerciantes dieron noticia á estos guardas de que sus géneros eran de contrabando y que no llevaban guías, y que las cargas se detendrian alli dos dias, interin que el uno de ellos pasaba á la ciudad á ver al Guarda mayor, asi se executó, y nosotros continuamos nuestro viage.

Despues de algunos dias nos informaron cómo se habia efectuado la introduccion de los géneros prohibidos. El comerciante

que se adelantó á la capital no tenia amistad ni conocimiento con el actual Guarda mayor, pero no obstante se fue derechamente á él y le descubrió todo el negocio, informandole que en el camino habia dejado tantas cargas de mercaderias que deberian llegar á Lima tal dia y á tal hora, que no llevaban guias ni despachos, y que así se sirviese disponer su entrada interin que él iba á tal posada, á donde habia de venir su compañero con su equipage y algunas otras cosas que no contenian fraude, y concluyó diciendole que se sirviese remitirle sus cargas quando fuese tiempo, y lo hallaria puntual á satisfacerle lo que pidiese. El Guarda mayor despachó otro guarda quando le pareció era tiempo para que saliera á encontrarlas en el camino, y entre dos y tres de la tarde entraron en Lima y fueron depositadas en casa de uno de los mismos guardas, y el otro interesado se dirigió á la posada con las que no contenian cosa ilícita. Pasados dos ó tres dias fue el mismo Guarda mayor con su Escribano y ministros á registrar la habitacion de estos comerciantes, diciendo que habian recibido aviso de que eran recien llegados y que habian traído géneros de contrabando; registraron todos sus baules, y no encontrando en sus quartos lo que fingian que buscaban, pusieron esta diligencia por escrito, y por este medio desvanecieron totalmente todas las falsas noticias que ellos mismos habian esparcido. Luego remitieron á los Oficiales Reales estas diligencias juridicas para que quedasen satisfechos, y despues de dos dias remitieron á la posada puntualmente todas las mercaderias prohibidas, tomando para si mismos la mitad de lo que habian de pagar por derechos reales y alcabalas, y dejando la otra mitad en beneficio de los dueños. Estos empezaron á vender sus géneros publicamente desde aquel dia sin riesgo ni reserva.

Este es el modo con que se hacen en Lima las introducciones, sin que peligren los caudales empleados en los géneros prohibidos y en esta forma lo practican todos los contrabandistas quienes en parte deben ser disculpados, porque abriendoseles las puertas

para la entrada por aquellos mismos que las habian de cerrar, se aprovechan ellos de la ocasion para adelantar sus ganancias en el comercio, lo que no se atreverian á executar, si supieran que habia de ser grande casualidad el conseguir su fin, pues no hay ninguno tan falto de consideracion que quisiera exponer caudales tan crecidos como de 50 á 100 mil pesos, y en ocasiones mucho mas, á un riesgo evidente por el atractivo de ganancias inciertas por mas grandes que sean. Pero lo mas sensible y lastimoso en este asunto es, que hasta el presente no se ha hallado remedio para contener efectivamente este sistema ruinoso del contrabando.

Si la conducta de aquellos guardas con respecto al comercio ilícito es tan contraria de lo que debiera ser si cumplieran con su obligacion, todavia deberá causar mayor lástima lo que sucede con el comercio lícito de géneros de España y del pais, pues no contentos con el crecido ingreso que sacan del comercio prohibido, lo tienen tambien en este usurpando al Rey sus derechos. Este desorden es tan grande que aun es mas lo que ellos defraudan que lo que se percibe en las aduanas. Con este fin procuran los comerciantes dividir toda la porcion de mercaderias que les pertenece en tres ó quatro partes, y sacan una guia de cada una, por exemplo: Si son 100 fardos, sacan una guia de 20, otra de 30, otra de 15 y otra de 35 separadas; al llegar cerca de Lima se adelanta el dueño principal, y llevando las quatro guias consigo, pasa á verse con el Guarda mayor, el qual despues de haberlas reconocido se conviene con él, en presentar solamente dos en la aduana y reservar las otras: asi entra toda la ropa, y apartadas todas las partidas pertenecientes á las guias reservadas, las ponen en parage donde no estén á la vista con las otras; luego pasa el mismo Guarda mayor á hacer la visita de los fardos acompañado de los demas sugetos á quienes corresponde hallarse en esta ceremonia. Concluida esta diligencia percibe el Guarda mayor la mitad de los derechos que habian de pagar aquellos

fardos reservados, quedando la otra mitad á beneficio del dueño de los géneros.

Lo mismo que se experimenta por tierra sucede con el comercio marítimo, de modo que la embarcacion que llega al Callao cargada de aguardientes, vinos, aceite y otros frutos de los que se producen en Pisco, Nasca, y otros distritos de la costa; las que llegan de Chile con xarcias, suelas, cordobanes, sebo, &c.; las que vienen de Nueva España con tintas, alquitran y brea; ó las de Guayaquil con maderas, traen registrada solamente la mitad de la carga, y la otra mitad, ó á lo menos un tercio de ella viene fuera de registro para introducirla libre de derechos pagando al Guarda mayor del Callao la mitad de su importe. Esto es allí tan público y corriente que ya no se hace extraño, ni notable á los que conocen aquel pais, pero como no puede dexar de serlo en España, citaremos uno de los muchos casos en que lo experimentamos, para que el exemplar convenza lo que se hace tan increíble á la razon.

En 24 de Diciembre de 1743 salí del puerto del Callao, para restituirme segunda vez á Quito, en una embarcacion que hacia viage á Panamá la qual por ser pequeña tenia su regular trafico en la costa de Pisco y Nasca, llevando frutos al Callao. Su dueño que la mandaba, quando hacia su cuenta de las ganancias que cada uno de aquellos viages le dexaba incluia siempre el ahorro de derechos que le pertenecia por la mitad de la carga que llevaba siempre fuera de registro, y aunque yo no ignoraba cosa alguna de lo que sucedia sobre este particular, el deseo de adquirir mayor conocimiento siera posible, le hize algunas preguntas con disimulo. Este hombre me informó que en estos viages que son cortos, por que en menos de un mes van y vuelven las embarcaciones, estaba convenido con el Guarda mayor en la cantidad de carga que habia de ir fuera de registro, y que no empleandose su embarcacion en otro trafico mas que este, se habia regulado que como la carga regular era de 500 botijas, entrarian por alto

250 ; y así en cada viage estaba comprometido en dar al Guarda mayor la mitad del derecho de 250 botijas. En este viage que aquella embarcacion hacia á Panamá, siendo el primero que habia emprendido para aquel puerto no llevaba fuera de registro mas de la quarta parte del cargo, porque, decia el dueño de la embarcacion, como no tengo conocimiento con los guardas de Panamá no me atrevo á llevar mas; pero quando adquiriera amistad con ellos, quedaré convenido en la cantidad que he de llevar sin registrar en los viages siguientes.

Algunos dirán que supuesta la facilidad con que allí se defraudan las rentas reales, seria mas natural hacer el fraude por entero y no en parte ; pero se debe advertir que los que cometen estas iniquidades, al paso que quieren interesarse, quieren tambien quedar cubiertos, y hacer las cosas con disimulo ; lo que no pudiera ser, si faltara con que hacer cara, por tanto, así como en los fraudes que se hacen por tierra, se practican los reconocimientos, pasando á visitar las mercaderias que lleva el comerciante y á ver si convienen con las guias, así tambien en el tráfico por mar pasan á bordo de la embarcacion, quando fondea, el Juez nombrado para esto, los Oficiales Reales, el Guarda mayor y escribano de registros. Esta diligencia que no es mas que en la apariencia se pone por escrito de que la carga conviene con el registro, luego toman los derechos que les corresponden por la visita, sin que en realidad se haya hecho ni ser posible hacerla estando la embarcacion con la carga abarrotada, y con esta visita queda libre el dueño del barco para descargar desde entonces todo lo registrado y lo que no está, porque los ministros del Rey están ya satisfechos de que no hay fraude en la carga de aquella embarcacion.

La prueba mas evidente del crecido fraude que se hace en aquellos Reynos en los derechos de entrada y alcabala á que están sugetos todos los géneros y efectos que entran en Lima, Callao y demas ciudades y puertos del Perú se puede ver en el

establecimiento del mutuo y nuevo impuesto que se hizo en Lima en 1741 para sufragar los gastos extraordinarios de armamentos marítimos y manutención de tropa que se levantó durante la guerra contra los Ingleses. Estos derechos impuestos sobre la plata, géneros de Europa, del país, y frutos sin excepción de otros que los de trigo y sebo, habían sido siempre tan considerables, cada uno en su especie, que bien calculados por las entradas hechas lícitamente cada año según el conocimiento de los hombres más inteligentes en esta materia debían rendir cada año mucho más de lo que importaba el expendio extraordinario que se hacía en él; pero necesitando el dinero de pronto, dispuso el Virrey con dictamen de la Audiencia levantar un empréstito entre el comercio y vecindario acaudalado de Lima para habilitar la esquadra que despachó á Panamá por Febrero del año 42, y los navios que habían de ir á Chile todo lo qual se había de pagar con el producto de estos derechos. El Virrey dió la comisión de su cobranza al tribunal del Consulado, esperando que este cuerpo estando tan inmediatamente interesado en la recaudación tuviesen más zelo que los empleados por el Rey, y que quedase en depósito del mismo consulado para el fin determinado. En consecuencia el Tribunal de comercio puso una Contaduría particular, nombró Guarda mayor, Visitador y otros subalternos para que vigilaran y evitaran los fraudes; pero como este mal era tan contagioso y universal, los empleados por el Consulado se unieron con los de la Real Hacienda, y siguieron el mismo rumbo, de suerte que al cabo de tres años de estarse cobrando, no se había pagado el préstamo, ni alcanzaban á soportar los gastos de un solo año, aunque se reformaron los regimientos que se habían levantado, y no se armaron más que dos navios para que fuesen á las costas de Chile, y después quedó reducido á uno solo: así todo se volvió fraude sin que se consiguiese el fin.

Lo que se hace más sensible en este particular es que ni el honor, ni la conciencia, ni el temor, ni el reconocimiento de verse

mantenidos por el Soberano con salarios muy crecidos sirven de estímulo en aquellos payses para zelar lo que es de la obligacion de cada uno, y asi está manteniendo el Rey muy liberalmente á sus mayores enemigos que no cesan de usurparle sus derechos y menoscabar su Real Hacienda.

Sobre el particular del comercio ilícito que se hace en el Perú con generos de Europa introducidos por la costa de Panamá, se ofrecen algunos medios que pueden contribuir á su extincion, de tal modo que quasi enseña ya la experiencia que puede llegar á perderse totalmente este curso, pues al paso que lo hemos conocido en su mayor auge, lo hemos visto tambien en su total decadencia; y para mayor claridad de este asunto estableceremos primero las causas que conocemos y dan ocasion á él.

Para que haya comercio ilícito es preciso, no solo que dexe unas utilidades muy crecidas para sufragar á las gratificaciones que se han de hacer á cada paso para facilitar las entradas, mas la ganancia que dexe al fin ha de ser mucho mayor de la que dexa el comercio licito, porque si fueran iguales los beneficios de uno y otro á favor del dueño no habria ninguno que solo por defraudar los derechos reales se emplease en él con tanto trabajo y peligro como acompaña el exercicio de contrabandista, pues entonces seria executar un daño sin expectation de algun bien.

En segundo lugar es de suponer que los caudales no pueden estar parados en el Perú, porque siendo grandes los gastos, si no se hiciesen continuos empleos á proporcion que unos efectos se van vendiendo y convirtiendo en dinero, resultaria que los capitales irian disminuyendo gradualmente hasta acabarse totalmente, como se ha experimentado con muchos. Esto supuesto entremos ahora á especular de que modo se comercia alli con los generos de Europa y de los del pays, y vendremos luego en conocimiento de los principios de estos desórdenes.

Para mayor inteligencia de lo que se va á explicar será acertado suponer el caso de unos galeones, siendo en estos en los que

tienen recursos aquellos comerciantes para hacer sus empleos. Luego que el comercio del Perú se restituye á Lima, despues de haber concluido sus compras en Portobelo, todos generalmente abren sus tiendas y ponen almacenes para empezar las ventas, y suplir á los que baxan de las provincias interiores y de toda la sierra á emplear su corto caudal. Unos compran á dinero contado, otros parte á contado y parte á credito; ademas de estos los mismos comerciantes de Lima envian caxeros suyos á aquellas provincias para que vendan por su cuenta; de modo que ya por lo que venden para el interior como por lo que venden en Lima, á los seis meses de haber llegado á aquella ciudad, se hallan con la mayor parte de sus generos reducidos á dinero; en unos mas que en otros, segun la oportunidad de ventas que hubieren logrado. Este dinero y el que sucesivamente va haciendo el comerciante, si lo hubiera de tener parado hasta otros galeones, la mayor parte del tiempo no le redevendria nada, y llegaria caso de hallarse con todo su caudal en dinero sin poderlo emplear, porque un comerciante de Lima no ha de ir á comprar á otro los géneros que le han quedado por no haberlos podido despachar con tanta prontitud, y como no hay armada ni registros que puedan mantener vivo el comercio, toman el recurso de enviarlo á la costa valiendose de la ocasion de algun comerciante de pequeño caudal que pase á Panamá, y dandoselo á riesgo por un tanto por ciento, ó bien sea de cuenta del mismo comerciante, le confia una parte de lo que tiene en plata para que nunca le falten géneros, ni esté privado de ganancias, y de este modo van los caudales traficando sin parar. Las mismas razones asisten para mandar algun dependiente de toda su confianza á la costa de Nueva España, y no se les ofrece ocasion en que poder hacer empleo sea licita ó ilicitamente, en géneros prohibidos ó no prohibidos que no la aproveche el comerciante, porque este menos que ningun otro puede tener ocioso su caudal.

Esto sucede con los comerciantes gruesos que son los que

fomentan el trato ilícito; y los de pequeños caudales son los que personalmente van á hacer sus empleos con tanta anticipacion quanto son menores los caudales que manejan, pues como venden presto, deshaciendose de los géneros con facilidad, luego que los tienen reducidos á dinero, no piensan en otra cosa sino en volverlo á emplear.

De aquí nace que nunca está pronto el comercio del Perú para pasar á celebrar la feria á Portobelo quando llegan los galeones porque sus caudales están esparcidos, unos en efectos que no se han vendido, otros en géneros que van caminando acia Lima, y otros prestados. El comercio lograria siempre la facilidad del despacho de sus géneros y sucesivos empleos si no fueran de golpe tantos navios, y entre ellos un número tan crecido de toneladas, pues en todos tiempos habria plata y efectos en Lima y en las provincias interiores, de modo que estuviesen continuamente circulando con beneficio de Europa y de America, del comercio y de particulares.

Es cierto de que se puede hacer un reparo bien fundado de que teniendo géneros del pays en que emplear aquellos caudales que se van convirtiendo en dinero como son los paños, bayetas y lienzo que se fabrican en Quito, si no lo hacen será por inclinarse mas á las ganancias de los géneros prohibidos que á las de lo que no los son. La causa de esta preferencia es que el comercio de géneros de Europa se ha de considerar siempre independiente del comercio del pays, haciendo division de caudales, de los cuales se ha de considerar aplicada una parte á las mercaderias de Europa y la otra á las del pays. El comercio de estas últimas no cesa nunca, porque la gente que se viste de ellas, como son los Mestizos, Mulatos, Indios y gente pobre, no usan de alguna otra, y asi tienen el mismo consumo en tiempo de armada como en el que no lo es. Los comerciantes de Lima hacen remision de géneros por su cuenta á aquellos parages, manteniendo siempre en curso aquellos caudales que pertenecen á los

generos del pays, y por consiguiente no dejan hueco para que se empleen en ellos los caudales que pertenecen á los géneros de Europa. Estos últimos capitales son los que, no pudiendose invertir durante el intervalo que media de una armada á otra, se emplean en el comercio ilícito por via de Panamá, y costa de Nueva España.

Quando los comerciantes emplean sus capitales en el comercio ilícito de la costa, compran los géneros á unos precios sumamente bajos en comparacion á los del comercio licito de los galeones, tanto, que no solo sufragan á las grandes contribuciones que hacen los contrabandistas hasta poner los géneros en Lima, mas le quedan despues ganancias muy sobresalientes á la de los otros; pero aunque no sean sino iguales, y aun algo menores, siempre les tendria cuenta comerciar en ellos en tiempo que no hay feria ni galeones, puesto que no hay entonces proporcion de emplear dinero con esperanza de utilidades mayores ni menores; y quando las ganancias de este comercio no iguala con mucho á las del comercio licito, entonces no se aplica ninguno á él. Esto se experimentó en el año de 1743 quando llegaron al puerto del Callao los tres navios el Luis Erasmó, la Liz, y la Deliberanza, los quales siendo Franceses pasaron á aquella mar con registro de ropas Españolas, y fletados por los comerciantes de Cadiz, pues desde que se supo habian pasado el Cabo de Hornos y entrado en los puertos de Chile cayó tanto el precio de los géneros, que conociendo la pérdida que iban á sufrir los que se hallaban abastecidos con mercancias de Europa por contrabando, aunque hicieron lo posible por salir de ellas rebajando los precios no lo pudieron conseguir sin grande pérdida.

La entrada de estos tres navios fue bastante para contener el desorden del comercio ilícito, haciendo que retrocediesen los que se hallaban en camino para ir á emplear. Pocos meses despues llegó otro navio fletado, la Marquesa de Antin, y en el año siguiente llegaron tambien el Hector y el Henrique; con estos

cargamentos quedó Lima suficientemente abastecida de géneros y cesó totalmente el trato de Panamá, porque era inutil ir á emplear allá, teniendo mas cuenta á los comerciantes de pequeño capital hacer las compras en el mismo Lima que el arriesgarse con ellos á una pérdida evidente. Es verdad que las compras en las costas son muy cómodas, pero los gastos de conducir los géneros hasta Lima, las contribuciones inevitables para facilitar el transito de los géneros, junto con el interes y riesgo del dinero sube á tanto que son impracticables estos viages quando hay frecuencia de navios en el Mar del Sur, aunque estos venden con unas ganancias considerables. Los que reciben perjuicio quando hay navios de registro en la Mar del Sur, son los comerciantes que manejan caudales gruesos, porque como los registros venden á todos los que bajan á emplear de las provincias interiores de la sierra, estos se inclinan á comprarles para lograr la mayor conveniencia que pueden hacer, y á los otros no les queda otro recurso mas que el de comprar pequeñas porciones y remitirlas á la sierra de su cuenta, de lo que resulta, que yendo los registros con frecuencia, esto es sin dexar de entrar cada año los necesarios para el abasto de aquellos Reynos, nunca llegará el caso de que escaseen los géneros, ni que sus precios suban tanto que vuelva á ser mas util el ir á emplear en géneros de la costa. Esto se experimentó tan sensiblemente, que aun el nombre de la costa se habia hecho aborrecible por la pérdida que tuvieron muchos, viendose sorprendidos con la novedad de estos navios; y desde este tiempo hasta que nosotros partimos de aquellos Reynos, no se oyó decir que se hubiese atrevido nadie á ir á Panamá con este fin.

No hay duda que lo grueso del comercio de Lima recibe perjuicio de que entren navios en aquella mar, porque se les priva de que ellos sean los únicos que vendan en Lima, circunstancias que les proporciona muchas ganancias, pero si el fin del comercio se reduce á abastecer de mercaderias aquellos payses, y que estas

sean llevadas de España, quitando la ocasion de que sean los extrangeros quienes los surtan de ellas, y se utilizen en sacar la plata con extravio y en las ganancias de sus ventas, en este caso no se debe atender á la mayor comodidad de aquellos comerciantes en perjuicio del comercio de España, y de los Derechos Reales en la entrada y venta de géneros, y en la salida é indulto de la plata, sino á que se consiga el fin por el medio mas proporcionado y eficaz para ello, y no hay otro sino el que aquellos reynos estén continuamente abastecidos de géneros. De este modo podrá conseguirse que hasta llegue á olvidarse el nombre de contrabando, y que no tengan los caudales tanto motivo de extravio pasando inmediatamente á poder de los extrangeros, asi como el que se excusen fraudes en las entradas, porque poniendose todo cuidado en la cargazon de los navios que hubieren de ir á aquellos puertos, y obligando á los cargadores á que paguen por entero en Lima todos los derechos correspondientes á la cargazon que constare por sus registros, aunque con licencia hayan vendido en otros puertos antes de llegar al Callao, no podrá haber fraude en los que pertenecieren á todo lo registrado, debiendose tener por cosa evidente, que lo que saliere de España fuera de registro ha de entrar en Lima sin embarazo, ni pagar mas derechos que la mitad, que es la gratificacion indispensable que exigen los guardas.

Esta providencia de ir frequentemente navios con registros á aquellos puertos, no alcanza á destruir el comercio licito de los géneros de la China que se llevan de la costa de Nueva España, porque es tanta la baratura que tienen allá, que no puede compararse aun despues de costeados y puestos en Lima á la de los géneros equivalentes que se llevan de España; de lo qual nace que dexan unas ganancias tan exorbitantes que exceden de un ciento por ciento, y hay algunos de estos géneros, que si se logra la coyuntura de comprarlos de primera mano en Acapulco, es muy comun el dexar mas de doscientos por ciento. Esto lo supe con la ocasion de haberse embarcado en la Deliberanza para

volver á España un comerciante que acababa de hacer viage de la costa de Nueva España á Lima, y tratando de las utilidades que deja aquel comercio me aseguró que sin embargo de haber tenido algunas averias en su empleo le habia quedado libre de todos costos un ciento y quarenta por ciento.

Sin embargo, como los géneros de la China que se pueden introducir en el Perú, por la mayor parte se reducen á seda, siempre quedarán sin esta competicion los géneros de lana, lino, y texidos de oro y plata, quitada la ocasion de que se introduzcan estos por contrabando. Ademas, las telas de seda de la China, aunque embarazan el mayor consumo de las de Europa, no les quitan la estimacion; pero aquel comercio será inagotable no solo segun nuestro sentir, mas por el de todos los hombres de comercio de aquel pays, interin que vayan navios de Manila á Acapulco, porque segun dicen los mismos que emplean en estos géneros, aunque hubiera grande peligro de ser decomisados, no podrian resistir á la tentacion de la suma baratura con que se venden en Nueva España tales géneros.

Está pues probado que el único medio de destruir el comercio de la costa, es que haya abundancia de géneros en Lima, á proporcion del consumo. Quando llegaron las tres primeras fragatas Francesas á aquella mar habia abundancia de mercaderias en Lima, porque por una parte estaba abastecida de las que continuamente pasaban de Panamá, por otra de las que se llevaban de Quito compradas en Cartagena, y en su costa cuyas remisiones no cesaban, y ademas de estas de las que pasaban de Nueva España, y con todo, luego que llegaron las fragatas empezaron á vender con estimacion, y hubieran concluido muy pronto toda la cargazon, sino hubiera habido entre ella algunos géneros que no tenian salida en aquel mercado. La Marquesa de Antin que llegó muy poco despues empezó su venta casi al mismo tiempo que los otros tres navios, y halló igualmente una venta rápida: lo mismo sucedió con el Hector y el Henrique, con que con mucha mas razon sucederá esto quando cesen las dos entradas de Car-

tagena y Panamá, que con precision se ha de exterminar permaneciendo el comercio por la Mar del Sur en la forma que queda referido.

Ahora falta que averiguar por que via puede convenir mas al comercio para que se abastezcan de géneros aquellos Reynos, si por la regular de Portobelo que se hace en tiempo de paces, enviando navios de registro con frecuencia, ó por la del Mar del Sur pasando por el Cabo de Hornos. Bien considerado lo que se ha dicho sobre el comercio de Cartagena, no hay duda que la de ir en derechura al Mar del Sur es la mas acertada; porque la otra en lugar de extinguir el comercio ilícito serviria de pretexto para acrecentarlo, y asi sucede quando hay armada de galeones, porque dexando resagadas algunas cantidades de mercaderias en Panamá, despues de regresar la armada del Sur para el Perú, ó con ánimo de esperar otra ocasion en que los fletes sean mas cómodos para enviarla, ó con el de venderlas allí, sirven estos de capa para que á su sombra entren en Panamá continuamente los de la costa; asi fue que desde la armada de los galeones del año de 1730 que salió de Portobelo para volverse á Cartagena por Junio de 1731 hasta el año de 1736 por Enero, habia todavia en Panamá géneros de Europa con nombre de ser de la armada, y aunque siempre llevaban algunos las embarcaciones del Perú, nunca se llegaba á ver su fin; de lo que resulta que esta via no solo no es conveniente mas sumamente contraria á la extincion total del comercio ilícito.

La via del Cabo de Hornos que es la que miramos como mas acertada tiene el grave inconveniente de aquella penosa navegacion, difícil solo para nuestra marinería que no esta acostumbrada á navegar en parages donde en lo mas sazonado del verano nieva y graniza, ni á sufrir las incomodidades de aquellas mares casi siempre agitadas con extremo, venteando en ellas continuos temporales, que infunden horror; pero pudiera disponerse de tal suerte que á poco que se fueran acostumbrando los marineros á

soportar sus incomodidades particularmente los de la costa de Cantabria y Galicia, podrian tolerarla sin incomodidad ninguna, y con pocos que hubiese habituados en el discurso de dos ó tres viages á hacer su travesia, serian bastantes para que á su lado empezasen otros á seguir la misma carrera, y dentro de pocos años habria marineria bastante para no necesitar de la extranjera, que es la única que pasa ahora aquel Cabo sin dificultad por que acostumbrados á los temporales del Norte no se les hacen extraños aquellos.

Concluyendo sobre el asunto del fraude que se practica en el Perú en los géneros que deben contribuir derechos reales debemos advertir que lo mismo que se ha dicho de Lima sucede generalmente en todas las demas ciudades y poblaciones de aquellos Reynos, y que lo mismo que se practica en las mercaderias y frutos sucede con todos los demas articulos de comercio en aquellos payses, mal universal en todos los dominios de Su Magestad.

En este y en los capitulos anteriores hemos procurado delinear á lo vivo los Reynos del Perú, segun el estado presente por lo que corresponde á la marina, á las fortalezas, y al comercio. Con respecto á la marina, manifestando la calidad de las maderas y la construccion de los navios, su falta de regularidad, y el gran desorden prevalente en aquella armada. Con respecto á las fortalezas, mostrando la insuficiencia de sus fuerzas para resistir un ataque, total abandono de la artillería y privacion absoluta de armas de fuego, y de corte. Con respecto al comercio, exhibiendo claramente el inmenso contrabando, la escandalosa conducta de todos los que debian impedirlo, y el detrimento que se sigue de tanto abuso contra la Real Hacienda; y sometiendo nuestro parecer sobre los únicos medios practicables para remediar estos males.