



VIII

FLOTAS Y PIRATERÍAS

1711-1717

Dificultades en la comunicación con las Indias.—Cesan en parte con el armisticio.—Asientos de registro con particulares.—Viaje de la flota mandada por el conde de Vega Florida.—Horroroso naufragio de la del general Ubilla.—Buceo de los caudales.—Los asaltan piratas ingleses.—Represalia tomada en la Laguna de Términos.—Más piraterías en el mar del Sur.—Castigo.—Represión del contrabando.—Don Blas de Lezo.—Intrusos en los ríos de la Plata y Orinoco.—Trasládase la Casa de la Contratación á Cádiz.



REQUIERE la ordenada narración de los sucesos volver la vista á los del Nuevo Mundo, en cuya parte central, reforzadas las escuadras inglesas durante el año 1711, dominaban los mares, haciendo precaria la comunicación de unas provincias con otras, y mucho más la de cualquiera de ellas con la metrópoli. Seguían llamándose flotas, por costumbre, á las raras y menegadas expediciones logradas; en realidad no merecían tal nombre la de 1710, en que llevó de España á Veracruz un bajel de guerra con azogues y otro de mercancías el almirante D. Manuel López Pintado, ni la que en sentido contrario condujo hábilmente D. Andrés de Arriola, formada con la Capitana de la escuadra de barlovento y dos mercantes. Tampoco la que se dispuso casi al mismo tiempo con mil dificultades, agregando á la Almiranta de la misma escuadra tres naves del comercio, y rigiendo á todas D. Diego de Alarcón y Ocaña. Esta última tuvo la desgracia de naufragar completamente á sotavento de la Habana con temporal



del Norte, mitigando el daño la presteza con que se acudió á salvar mucha parte de la gente y del tesoro ¹.

La suspensión de armas del año 12 reanimó un tanto á las transacciones comerciales, por haber otorgado el Rey asientos de *Registro* á particulares, á falta de galeones, empezándolos D. Antonio de Echeverz y Zubiza, caballero de Calatrava, y después el marqués de Montesacro, el almirante don Manuel López Pintado y algunos especuladores más; esto sin perjuicio de la flota alistada el mismo año en Cádiz á las órdenes del general D. Juan Esteban de Ubilla, más surtida que ninguna de las anteriores en mucho tiempo, por el deseo natural en la Casa de la Contratación, de reparar quebrantos. ¡Cuánto se diferenciaba, sin embargo, de las repetidas congregaciones de 40 á 80 naos de otras épocas, y aun de aquellas que dos siglos antes pintó con gracejo insuperable Eugenio Salazar! * El diario de un pasajero curioso que formó parte del séquito del príncipe de Santo Bono al dirigirse al virreinato del Perú ³, ofrece datos á la comparación, habiendo extendido las observaciones á los pormenores de la vida á bordo, como suelen hacer aquellos no familiarizados con ella.

Resulta de sus anotaciones ⁴ haberse alistado en Cádiz el navío *Santa Rosa*, de 60 cañones, fabricado en Génova; dos naves mercantes, *San Carlos* y *Ninfa*, y un patache, el *Cubano*, para conducir á S. E. con acompañamiento de su familia y empleados, amén del pasaje ordinario y extraordinario de los cuatro obispos de Santa Marta, Panamá, Arequipa y Buenos Aires, de una misión de 11 frailes capuchinos destinados á catequizar entre los indios de Maracaibo, de mercaderes y militares. Los religiosos embarcaron en procesión

¹ Año 1711.—*Gaceta de Madrid*.

² La mar descrita por los mareados. *Disquisiciones náuticas*, t. II.

³ Don Carmine Nicolás Caraciolo, príncipe de Santo Bono, le nombran los documentos oficiales. Era uno de los nobles napolitanos, cuya fidelidad premió el rey Felipe V con la grandeza de España cuando visitó aquel reino. Confririóle después la Embajada en Venecia, y en 1715 el virreinato del Perú.

⁴ *Relazione e giornale del viaggio dell' Eccmo. Sig. Pnpe. di Santo Buono, vice re del Perú con li vascelli che partirono dalla bahia di Cadice li 14 gmbre 1715, sino a Cartagena dell' Indie occidentali. Manoscritto della Biblioteca de San Martino, dato in luce ed annotato da Lorenzo Salazar*. Napoli, MDCCCXCIV, 8.º, 138 páginas.



solemne; el Virrey en silla de manos, afligido por la dolencia de la gota, que sin duda le impidió enviar al muelle hasta última hora los baúles de su equipaje, siendo tantos y abultados, que para hacerles lugar en el navio, hubo necesidad de desembarcar 600 barriles de agua, de que harto se sintió la falta.

Por accidente ocurrido á la nao *Ninfa*, salieron de la bahía el 14 de Noviembre de 1715, el navio, el *San Carlos* y el patache, gobernándolos el general D. Nicolás de la Rosa, conde de Vegaflorida, el prisionero del comodoro Wager en el combate de la isla de Barú en 1708. Salieron á la vez dando escolta cuatro navios de guerra, tres de ellos franceses, al servicio de España, bajo el mando del comandante Nicolás de Martinet. Acompañó á los indianos dos días, hasta dejarlos en franquía, y se despidió saludando con 21 cañonazos y 15 voces de ¡buen viaje!

En alta mar se descubrieron en el *Santa Rosa* hasta 300 hombres de los que se designaban con nombre de *llovidos*; esto es, gente industriosa que se embarcaba ocultamente para viajar por cuenta del Rey, en la inteligencia de que no haciéndose visibles hasta que la nave estuviera apartada de la costa, cualquiera que fueran las consecuencias del atrevimiento, no habían de echarlos al agua ni dejarlos morir de hambre; mas en poco estuvo que de sed murieran algunos, subido con ellos el número de tripulantes á 1.015 personas, y reducida la provisión del liquido potable en tanto espacio como hubo que dedicar al bagaje del Virrey, y en la cantidad indispensable al sostenimiento de camellos que se enviaban al marqués de Villarocha, presidente de la Audiencia de Panamá, con el fin de aclimatarlos y de que se utilizaran en los transportes del istmo. La sed llegó á ser tormento de aquella gente en cincuenta y seis días que duró el viaje, por zona calurosa; tormento que algunos no pudieron resistir y que dió origen á desgracias mezcladas con escenas cómicas¹.

¹ «E vi fu persona che tormentandosi del rotto vaso di Diogene, per non tenere in che custodire la propia porzione dell' acqua, diede di mano al medesimo oronale, come chi dicesse, se perché non bevo, non servi, servi me per bere.» *Relazione e giornale del viaggio*.



Dibuja el pasajero escritor al conde de Vegaflorida como segundo Nerón, que tenía constituida en su barco academia de inquietudes y obligaba á tomar grado de doctor á cuantos pisaban las tablas, y esto no porque tuviera constantemente el bastón en la mano y se sirviera de él como agente de actividad en las maniobras, lo cual no le extrañara, sino porque se lo vió aplicar á las costillas de tal cual familiar de los señores obispos y pajes del Virrey, caballeritos que se permitieron alzar el gallo, pidiendo «cotufas en el golfo». En opinión extendida generalmente á todo el pasaje, debía comprenderse entre los deberes del General el de sentar á todos á su mesa ó de cuidarse, cuando menos, de que comieran á su gusto, en vez de respetar el libre albedrío, por el que, según se deduce de las frases dolientes, estuvieron atendidos á la sopa de mazamorra y perpetuo guisote de garbanzos-balines, sin el consuelo de remojarlos. Por ello participaba de la odiosidad el alguacil de agua, verdugo de necesidades, antitesis de taberneros, escatimador de gotas, cruel, implacable, incorruptible, dado á discutir hasta las órdenes de gracia que rezaban con la jícara de chocolate de S. E. el representante de la Majestad.

En medio de los trabajos no faltaba, con todo, distracción á la ociosidad de los quejosos; un día con la pesca de algún dorado ó tiburón; otros con la ocupación de extender paños en que recoger el chaparrón de benéficas lluvias; ya presenciando la justicia expeditiva aplicada á un ladronzuelo en parte que le obligaría á mantenerse acostado mucho tiempo boca abajo, ó ya la ceremonia de arrojar al agua un difunto, formada la tripulación en la cubierta y despidiéndole con tres gritos de *¡buen viaje!* ; Buen viaje! Los padres capuchinos contribuyeron á distraer los ánimos con misión de nueve días, jubileo y comunión general, y además celebraron solemnísimamente el día de la Concepción de Nuestra Señora y la Nochebuena, en que hubo misa de aginaldo con música de violines, flauta y oboe. Ocurrió otra fiesta militar; el cumpleaños del Rey, solemnizado con banderas y salvas de artillería y de mosquetería. Por fin hubo acaecimiento menos co-



mún en bajeles de guerra; la Virreina favoreció á su esposo con el décimo cuarto de los retoños, y una de las damas dió á luz otro con mejor suerte, porque la primera finó en el acto. ¡Morir por dar la vida!

Exteriormente entretuvo el patache *Cubano*, en el que se declaró agua de los fondos de bastante consideración, para que, puestos en facha los tres barcos, le enviaran los buzos y pusieran parches. Con este motivo y el de la escasez del agua, se verificaron á bordo del *Santa Rosa* juntas de capitanes y de pilotos para tratar de arribada á alguna de las Antillas menores, comprobándose entonces la precisión de las derrotas; en el *Cubano* se consideraban á 140 leguas de la tierra; en el *San Carlos* á 80; el piloto mayor del navío ponía su punto en 135, y el segundo en 100; discrepancia con que se alimentaron las conversaciones, y por la cual rebasaron las naves las islas sin remediar el apremiante deseo de agua clara y abundante. Al fin rezaron salve á la Madre de Dios de la Popa, visto el santuario de esta advocación erígido en las tierras altas de Santa Marta, y dejaron caer las anclas en el puerto de Cartagena el 9 de Enero de 1716, dando al olvido lo pasado. ¿Es mal viaje el que tiene fin? Ellos contestarían la pregunta al informarse de la distinta suerte experimentada por la flota de D. Juan Esteban Ubilla, anteriormente nombrada.

Hasta bien entrado el año 1715 tardaron las naves en completar la carga, haciendo largas demoras en los puertos del Norte: uniéronse en la Habana con los registros de D. Antonio de Echevèrz, y dando la vela el 27 de Julio, el 30, antes de haber desembocado el canal de Bahama les alcanzó en la estrechura una de las pavorosas conmociones del aire, que tieneñ aquel lugar por propio á su marcha curva; un huracán irresistible. De las once naves que componían el conyoy, una francesa, nombrada *Grifón*, se salvó por ir adelantada y salirse de la zona del cicloide; dos desaparecieron entre las ondas; ocho se estrellaron en los bajos del Palmar de Ayx, sobre el cabo Cañaveral, «convirtiendo grandes esperanzas é ilusiones en desolación y muchas fortunas en miserias». Perció el general Ubilla con un millar de personas, y de resul-



tas se arruinaron comerciantes de Sevilla, Cádiz, Veracruz y Cartagena ¹.

A la primera noticia que se tuvo en la Habana del desastre, convocó el Gobernador á los consignatarios, y con su acuerdo dispuso se fletaran y armaran los buques disponibles y á propósito para emprender en seguida el buceo de los cascos perdidos, que fueron una fragata y siete balandras de corsarios. Confió la empresa al sargento mayor de la plaza don Juan del Hoyo Solorzano, hombre á propósito para desempeñarla, dada su importancia, toda vez que no bajaba de catorce millones de pesos el valor de la plata embarcada en la flota. Hoyo procedió con tan buen tino, que en poco tiempo extrajo y remesó al puerto más de cuatro millones de la real Hacienda; mas hubo de advertirse por el incremento casi repentino que tomó la circulación de la moneda, que los corsarios no atendían tan sólo al beneficio del erario ².

No tardó en correr por las marismas la especie, haciendo abrir ojos á las buenas gentes de Jamaica y la Barbada, que haciendo de la humanidad la más simple de las clasificaciones, en explotadores y explotados, tenían dadas repetidas pruebas de no optar por la segunda clase. Ahora, sin mira-

¹ Don Jacobo de la Pezuela anotó erróneamente el naufragio en su *Historia de la isla de Cuba*, en Marzo de 1716, y creció á 22 las naves perdidas. Don Dionisio de Alsedo señala la fecha aquí consignada, que es la que da también la relación del viajero italiano en su *Relazione e giornale*. Los pormenores recogidos son éstos:

Capitana. Se abrió de improviso, sumergiéndose con el General y 225 personas; pocas se salvaron en tierra.

Almiranta. Aunque embarrancó á un tiro de piedra de la costa, los golpes de mar barrieron á 123 hombres.

Urca de Lima. Varó á la boca de un río, y las olas se llevaron 60 hombres, de los que se ahogaron 35.

Primer patache. No perecieron más que 25 personas por haberse desprendido la cubierta del casco y quedar flotando á manera de jangada.

Segundo patache. Se ahogaron 12 hombres.

Almiranta, de Echeverz. Se deshizo completamente y murieron 124 hombres.

Concepción, de Echeverz. Pereció el capitán, D. Manuel de Echeverz, hijo del propietario, y 135 personas.

La Holandesa, de Echeverz. Púisola en seco el huracán y no sufrió la tripulación.

La Francesa, de Echeverz. Desapareció con cuanto llevaba.

San Miguel, de Echeverz. Lo mismo.

² Pezuela, *Historia* citada.



miento á la paz, armaron dos bergantines y tres barcos largos, que se encargó de dirigir el antiguo flibustero Enrique Jennings. Estaba informado de que los buceadores españoles habían establecido almacén en el cabo Cañaveral, donde depositaban lo extraído hasta la remisión á la Habana, y que un destacamento de soldados lo custodiaba de los indios, mientras seguía en la faena el grueso de la gente. Llegando con estos datos á la costa, desembarcó unos 600 hombres; mató ó ahuyentó con poco esfuerzo á los guardianes, sorprendidos con la agresión; se apresuró á embarcar 350.000 pesos que encontró acopiados, y por remate del robo abordó sobre cabo Catoche á un bergantín de Portobelo para tomarle 3.000 onzas de oro que conducía á la Habana ¹.

Con la nueva del despojo dirigió el Gobernador de la Habana reclamaciones al de Jamaica, que no fueron atendidas en la parte material, en razón á que Jennings, declarado pirata, había procedido por voluntad y cuenta propias. Volvieron á extender con esto patentes de corso las autoridades españolas, con facultad de perseguirle y de rescatar la presa, que había ido á esconder ó repartir en las islas de Bahama, empezando de nuevo una serie de actos de represalia que revestían gravedad. De Veracruz salieron en el mes de Diciembre cuatro fragatas, dos pingues y seis embarcaciones menores con 600 soldados para la Laguna de Términos, donde se supo cargaban palo de tinte los ingleses, y sorprendiéndoles les fueron apresadas 12 fragatas, dos pingues y 10 balandras ². Por otro lado se consiguió rendir en combate, cerca de la Habana, al capitán Carpenter, uno de los satélites de Jennings, y puesto fuera de la ley como estaba, expió los delitos en el patíbulo.

En todo el período transcurrido desde la paz de Utrech, se iba restringiendo por grados, con más suavidad que ener-

¹ Hay relación especial impresa que difiere en las cifras de las de D. Jacobo de la Pezuela: éste cita en su apoyo á la *Histoire des pirates anglais depuis leur établissement à Providence jusqu'à présent*, etc., obra del capitán Charles Jonhson, traducida al francés (París, 1726), en que se procura justificar el origen y acciones de los piratas.

² *Gaceta de Madrid*.



gía, la libertad de comercio que habían disfrutado las naves francesas en los puertos, singularmente en los de la mar del Sur, donde bien la aprovecharon, para compensar los gastos ocasionados por la contienda en Europa; pues acusaban los registros el paso de 200 fragatas por el cabo de Hornos¹. Dobláronlo en 1715 dos bajeles ingleses en calidad de piratas, ya que las cláusulas de los recientes tratados les vedaban en absoluto el acceso al Pacífico. Uno de ellos apresó en la altura de Paita dos embarcaciones peruanas con cargamento estimado en 400.000 pesos, y continuó haciendo daño por la costa, siendo feliz la idea que tuvo el Virrey de fletar la fragata francesa de 40 cañones que se hallaba en el Callao, y dotarla de tripulación española, en vez de repetir los armamentos tradicionales, lentos y costosísimos. Esta fragata batió á una de las inglesas en el puerto de Peñas, y recobró lo robado; la otra procuró escurrir la quilla, siguiendo el camino trillado por sus antecesores, de California y Polinesia; pero alcanzada en la costa de Nueva España, cayó también en poder de un crucero despachado por el Presidente de Guadalajara, y los tripulantes sirvieron de terrible espectáculo popular, ahorcados en Lima y en esta ciudad.

Acabó la incursión pirática de decidir el envío, desde España, de navíos de guerra que contrabalancaran el estado de la Hacienda y anulación del comercio nacional, no bastando á ampararlo el único bajel del Perú, con que el almirante D. Jacinto Segurola se esforzaba en refrenar el contrabando, siendo designados cuatro para hacer la navegación por el cabo de Hornos; dos de los franceses al servicio de España, mandados por el jefe de escuadra Martinet; dos de construcción guipuzcoana, uno de los cuales, mandado por D. Bartolomé de Urdinzu, no pasó del Río de la Plata, destrozado en la travesía por los temporales. Los tres restantes surcaron las aguas de su destino, donde alcanzó la notoriedad de figura conspicua en la Marina el que fué su jefe principal.

¹ Don Dionisio de Alsedo.



Don Blas de Lezo ¹, guardia marina en la escuela de Francia, lo mismo que D. José de los Ríos, asistió á la batalla naval de Málaga en 1704, embarcado en la capitana del conde de Tolosa, como inauguración de la carrera. Bautizo de sangre suelen llamar los militares á la ocasión primera en que contribuyen á verterla, y fué bautizo de los más solemnes el del guardia marina, que una bala de cañón le llevó la pierna izquierda, viéndola separarse de su cuerpo con serenidad tan poco común en su edad y circunstancias, que mereció elogios del gran Almirante, consignados en carta que dirigió al paciente, acompañando testimonio de su valeroso comportamiento. De él dió cuenta especial también al rey D. Felipe, que atendió la recomendación y le promovió al empleo de alférez de navío.

Con menos afición á la mar que la de Lezo, heredero del espíritu de aquellos vascos, sus paisanos, que hicieron del Océano patrimonio, hubiera sido el contratiempo motivo honroso para tomar puesto entre los inválidos y para solicitar de la corte empleo más tranquilo y aprovechado que el de los navíos; pero el novel alférez debió pensar que la falta de una pierna no fué óbice para que el almirante holandés Cornelisz Jolls, por ella denominado *Pie de palo*, acometiera empresas que la fama pregona. Ello es que acudió al mismo recurso y continuó en el servicio activo, concurriendo á otras acciones de guerra en las costas de España, Francia é Italia, como el ataque é incendio del navío inglés *Resolution*, de 70 cañones, y el apresamiento de otros dos, con uno de los cuales entró en el puerto de Pasajes, de su naturaleza. Por ellos, y por la distinguida parte que alcanzó en el socorro de las plazas de Peñíscola y de Palermo, ascendió y fué destinado á Tolón, donde se mantuvo hasta que el duque de Saboya sitió al castillo de Santa Catalina, en cuya defensa fué nuevamente herido, perdiendo el ojo del mismo lado que la pierna.

La bizarría tan costosamente acreditada le valió el mando de varios convoyes con municiones y pertrechos que desde

¹ Publiqué su bosquejo biográfico en el *Almanaque de La Ilustración Española y Americana* para 1881.



Francia se enviaban á Felipe V, acampado sobre Barcelona, mientras la bloqueaban los ingleses. Las más de las veces logró introducirlos por sorpresa ó maña; en otras llamó sobre su buque la atención y el fuego de los cruceros para librar paso á los del cargamento, y en una se vió obligado á incendiar parte de los bajeles para salvar los demás, abriéndose camino en medio de las llamas y de la sangre, porque no sin prodigarla logró verse en el lugar deseado.

Hay que decir que con tanta frecuencia como los cortes iban los ascensos; á los seis años de servicio y veintisiete de edad, en 1710, era capitán de fragata y mandaba una de las de la Armada real, con tanta justificación, que en poco tiempo hizo 11 presas, la menor de 20 cañones, y entre ellas el navío inglés *Stanhope*, en cuyo combate desigual recibió varias heridas. Capitán de navío en 1712, sostuvo repetidos combates en el segundo sitio de Barcelona, á costa de un brazo, que formó parte de las segregaciones de su persona, de aspecto ya más propio para seguir al frente de escenas de horror, que para figurar en el séquito de la reina D.^a Isabel Farnesio, yendo á buscarla á Génova con la escuadra de don Andrés de Pes. Era tronco mutilado, tuerto ilustre entre los marinos que, como D. Hugo de Moncada, D. Pedro de Toledo, Miguel de Horna, el marqués de Villafiel, de los nuestros; Lázaro Mocenigo, de los venecianos; Horacio Nelson, de los ingleses, sacrificaron en toda verdad á la patria un ojo de la cara.

Lezo con el navío *Lanfranco*, en compañía de los otros dos, corriendo las costas de Chile y el Perú, empezó la represión, capturando seis embarcaciones ¹, castigo de la rebelde obstinación del comercio clandestino, que procuraba mantenerse después de la prohibición de los tratados, con el cebo de la conveniencia superior á los riesgos de la mayor severidad.

Necesario se hizo por ésta que D. Bruno Zavala, gobernador de Buenos Aires, desalojara á ciertos franceses que se

¹ Los seis apresados eran de guerra y valía la carga 3.000.000 de pesos. Tres se agregaron á la escuadra de España.—*Gaceta de Madrid*.



habían establecido en las inmediaciones del cabo de Santa María ¹, y á los portugueses, que una vez puestos en posesión de la Colonia del Sacramento, se habían extendido é intentaban poblar en los terrenos donde hoy radica la ciudad de Montevideo, continuando su política americana, que parece fundada sobre la sentencia experimental *gutta cavat lapidem*.

Parecida intrusión corrigió D. José Carreño en el Orinoco, lanzando á otros franceses del sitio de Antica, donde erigió la población de Cumanacoa por sucesivo resguardo ².

Ejerció influencia en los asuntos de Indias la traslación de los tribunales de la Casa de la Contratación á Cádiz, decidiendo la cuestión secular, en que tantos intereses se mezclaban, con la intervención é influencia de D. Andrés de Pes, nombrado presidente del Consejo de Indias. Como marino conocía bien los inconvenientes de la barra de Sanlúcar, á más de los que ofrecía la remontada del Guadalquivir con los galeones; como hijo de Cádiz no dejaría de influir en su ánimo la idea de favorecer á la ciudad y puerto de su cuna; pero las razones en que fundó el parecer eran de todo punto justificadas, y tan sólidas, que contra ellas se estrelló la gestión activísima del comercio de Sevilla ³.

¹ Angelis, *Colección de documentos*, t. II, pág. 207.

² Caulin, *Historia de la Nueva Andalucía*.

³ *Informe que en 8 de Marzo de 1720 hizo el Sr. D. Andrés de Pes, tocante á los motivos que hubo para que en el año de 1717 se hiciesen pasar de Sevilla á Cádiz la Casa de la Contratación y el Consulado*. Se halla en la *Recopilación de diferentes resoluciones*, Madrid, 1722.—Don Adolfo de Castro, *Historia de Cádiz y su provincia*, libro VIII, cap. II.—Ídem, *Vida del almirante D. Andrés de Pes*. Cádiz, 1879.

