



XXI.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Desarrollo de las construcciones navales.—Navios de línea.—Construcciones.—Obras técnicas.—Armamento.—Colegio de San Telmo.—Traslación del apostadero de galeras á Cartagena.—Proyecto de dársena.—Principio del arsenal.—Hospital de Caridad.—Combates.—Corsarios.—Pesca.—Ciencia y literatura.—El marqués de Varinas.—Sus escritos.

SEÑALEMOS entre las causas que produjeron el abatimiento de la armada española, el desarrollo general de las construcciones y el aumento de capacidad y fuerza en el tipo de bajel de guerra, llevado en estos tiempos á más de 2.000 toneladas y de 100 cañones, distribuídos en tres cubiertas. Mientras la nave fué aplicable á todas las necesidades de la navegación, el sistema de embargos, dicho está, proveía á la formación de escuadras heterogéneas, que quedaban disueltas en el momento de cesar el motivo de la convocatoria; ahora era preciso construir expresamente para la guerra los vasos, y construirlos con especificación y destino vario, dando preferencia y cierta uniformidad á los de escuadra, que empezaban también á llamarse de línea, porque en formación se reñían ya las batallas navales. Era necesario conservarlos, por la dificultad misma de la adquisición y complicar el mecanismo administrativo con el cuidado de las carenas, reemplazo de pertrechos y provisión constante de efectos.

En las costas de Cantabria siguieron fabricándose las mejores naves, siempre por asiento ó contrato; en las de Cataluña se ensayó la de algunos bajeles por administración,



botándolos al agua en Arens, Sitjes, Mataró, Ibiza, y por sistema mixto se construyeron en la Habana, en Filipinas y en el Perú, excelentes, aunque no de los de primera clase, ó sea los de 90 á 120 cañones, destinados á arbolar las insignias de capitana y almiranta real, que se encomendaban á los astilleros de Guipúzcoa ó Cuatro Villas.

Las condiciones principales de los asientos, al menos las que se fijaron en el firmado en Madrid á 12 de Febrero de 1678, eran, que el Rey pagaría el valor de la fábrica en tres plazos: el primero, al empezar la construcción; el segundo, al botar al agua los cascos, y el tercero, al entregarlos listos para dar la vela. Desde este momento corrían los sueldos y los riesgos por cuenta del Rey; pero si durante la fábrica se perdían por fuego del enemigo, era también la pérdida suya.

Pocas disposiciones de generalidad se dictaron en este reinado, en que llegó á consumirse una industria tan próspera y adelantada en los principios, quedando suprimidas en 1688 las plazas de Superintendente, Veedor y Contador de fábricas por la paralización de obras en los astilleros, producida por absoluta falta de recursos.

Se distinguieron entre los maestros constructores de la época, Jerónimo de Eguía, Pedro de Aróstegui, Millán Ignacio de Iriarte é Ignacio de Soroa, el de más crédito, el sobresaliente, honrado con los títulos de Maestro mayor y Capitán de maestranza, y lo que valía más, con la confianza que le dispensó el Rey enviándole á consulta los planos y proyectos de capitana y almiranta «para conseguir que salieran de la buena calidad y mañas que se deseaba, siguiendo la regla observada en su fábrica por los ingleses y holandeses, por la ventaja que se ha reconocido hacen á las de España, siendo de parecer que sean éstas, fragatas de dos cubiertas, con su castillo de proa y el alcázar de popa hasta el árbol mayor, en la misma forma que hoy fabrican estas naciones, procurando que sean muy rasas y con las menos obras muertas que se pudiese, así en popa como en proa....., y salgan con entera perfeccion, así en la ligereza, fortaleza y aguante, como en



jugar de la artillería de la endana baja en cualquier tiempo, en que consiste su mayor fuerza y defensa.....»¹.

Algo debió de costar al ministro D. Gabriel Bernaldo de Quirós, que refrendaba el despacho, la confesión de ser las obras de Inglaterra y de Holanda superiores á las de la nación que las enseñó los rudimentos del arte; pero reconocida estaba ya universalmente la delantera tomada por aquéllas, y hay que elogiar que al mismo Soroa, y á algunos más, enviara á estudiar las diferencias en los países citados. Quizá fueran también Ginés López y Pedro Sura, escultores de popas que aventajaron por entonces, si no se contentaban con la vista de los modelos traídos, que no pocos navíos hubo que adquirir de fábrica holandesa².

Esto no quiere indicar que estuviera la teórica abandonada: entre los inventarios y relaciones que tengo apuntadas especialmente³, describi la *Recopilacion para la nueva Fábrica de baxeles, donde se declaran las proposiciones y nuevo gálibo correspondientes á seis órdenes diferentes de portes, con la utilidad de servir de guerra en las armadas del Oceano con toda perfeccion, y de merchante en la carrera de Indias, dedicada á la Real Magestad de nuestro muy gran monarcha D. Carlos II, que Dios guarde, Año de 1691, por don Francisco Antonio Garrote, capitán de mar y guerra por su Magestad, natural de la Ciudad de Cordoba y vecino de la muy noble y siempre muy leal ciudad de Sevilla.*

Es obra aún inédita, cuyo original, esmeradamente dispuesto y encuadernado, como para llegar á las manos á que se destinaba, está conservado entre los manuscritos de la Biblioteca Nacional con la signatura J. 2 duplicado, en vo-

¹ Real cédula, fecha á 19 de Abril de 1676. *Colección Vargas Ponce*, leg. 18.

² En 1682 vinieron ocho bajeles, nombrados *Atocha*, *Santo Tomás de Villanueva*, *San Diego de Alcalá*, *Tres Reyes*, *San Carlos*, *San Pedro Alcántara*, *Esperanza* y *Santa Teresa*. En 1685 se compraron seis grandes fragatas. En 1683 se mandaron construir tres galeones. Conviene recordar que era por entonces Embajador de España en La Haya D. Francisco Bernaldo de Quirós, hombre de experiencia y capacidad extraordinaria, constantemente puestas á prueba en los mayores negocios de su tiempo, y que es de presumir influyera en estas resoluciones de la Secretaría de Marina con su información confidencial y de oficio.

³ En las *Disquisiciones náuticas*, tomo v, reinado de Carlos II.



lumen gran folio. La portada, firmada por Juan Joseph Carpio, presenta en diseño con tinta de China, en la parte alta al rey D. Carlos sentado en el trono, rodeado de su corte, y al autor de rodillas, ofreciendo el libro; debajo, entre las columnas de Hércules, hay un galeón á la vela con todo su aparejo, que se compone de papahigos ó maestras, tres gavias, cebadera y sobre cebadera y mesana latina. Más abajo Saturno y Neptuno con los atributos de la navegación y medida del tiempo, y en la parte inferior escudo de armas, que debe de ser el del autor.

Sigue la dedicatoria al Rey, en la que censura el común uso de los extranjeros que «ambiciosos fabrican costosos é inútiles vasos», y considerando mejor el sistema que propone, con el cual un buque de segundo orden que monta 54 cañones, puede entrar y salir sin riesgo por la barra de Sanlúcar.

El papel, la escritura, las numerosas láminas, así en plantillas como de galeones de los seis órdenes, y sus popas esculpidas, todo corresponde á la real persona á quien la obra se presentaba. La introducción instructiva dice:

«Habiendo puesto las naciones el mayor cuidado en darles á sus baxeles la mexor perfeccion, y debiendo adelantarse y anteponerse á todas la española, por las muchas y continuas navegaciones en que les excede, no tan solamente no lo ha hecho, sino que su descuido les hace experimentar cada dia muchos defectos en sus baxeles, quizá causados de las pocas fábricas ó poca inteligencia y aplicacion de los que los mandan fabricar, pues se ve ordinariamente que para baxeles de guerra se hacen unos pontones, sólo con la disposicion de que quepan muchos frangotes, tanto en la bodega como tambien en el alojamiento, siendo el lugar destinado para montar la bateria principal, y en que se debe fundar la mayor seguridad, por conducirse en ellos y en las flotas de su cuidado los mayores tesoros del mundo. Para lo cual se debia tomar ejemplo de lo que estilan las naciones, elixiendo los mejores baxeles y de más crecidas fuerzas de artilleria y gente para convoyar sus flotas, que, por lo general, son de muy poco interés, pues vienen cargadas de madera y de otros géneros voluminosos y de poco valor.

»El cuidado que han puesto los españoles en sus baxeles es en la fortaleza de maderas, clavazones y perneria, en que confieso exceden á todas



las naciones, como el que tambien necesitan de esta fortaleza más que todas, porque mediante ella pueden aguantar en la mar, y sírvale de desengaño al más apasionado al ver que hay naciones que, además de ser las maderas que gastan en sus fábricas muy endebles, las afianzan con tarugos de palo en lugar de perneria y clavazon, navegando por mares de mucha más altura que los que navegan los españoles, circunstancia que no es de menor consideracion para el que se precia de buen marinero, á quien le causará armonia ver que los baxeles españoles traen la tormenta siempre consigo, rindiendo los árboles ó faltándoles del todo, sucediendo lo mismo con curvas y costados, pues de popa á proa los he visto afianzar con tortores, abriendo aguas continuamente, y en ocasiones que esto suele suceder se experimenta el que con masteleros calados y vergas en el combés no caben en la mar; lo que no sucederá con tanto rigor á un baxel que guarde las proporciones que ha enseñado la experiencia, pues aguantan con los masteleros arriba, sea á la capa, ó atravesados á árbol seco, ó corriendo con tiempo, y que navegando continuamente por el rigor del invierno se ve que rara vez desarbolan ó rinden palo, usándolos regularmente de mucho menos grueso que los que usamos nosotros, guardando la misma regulacion en la xarcia y demás aparejos; los cuales yerros nacen de que nuestros baxeles desde su principio no guardan las proporciones que se requieren, y que faltando éstas es fuerza que salgan en él todo defectuosos, no pudiendo el mayor baxel suplir el más mínimo defecto por la poca seguridad de sus cimientos, y conociendo mucho esta verdad, se embarcan en nauios que ni varados en tierra tienen seguridad; y si en el agua se mantienen derechos, es á fuerza de artificio, cargándolos de lastre para sólo el aguante del peso de las maderas que forman el vaso, de la superficie del agua para arriba, en que no se guarda regla legítima, como tampoco en los árboles, vergas, masteleros y xarcias, pues con los que navega un baxel español de 300 toneladas podia sin mucha ponderacion naugar una capitana de Holanda, y de su ligazon, curvas y costado podia decir lo mismo, como tambien el que sin piedra de lastre y á plan barrido se ven cada dia en los puertos de España naos extranjeras con toda su artilleria montada y con vergas y masteleros arriba, desengaño que él solo bastara á que creyéramos el que se han llegado más al punto fixo que requiere un baxel para su mayor seguridad y que nos persuadiéramos á que la mucha experiencia, aplicacion y estudio les ha dado el lauro, que hasta hoy juzgan que en él todo se merecen, por lo que en parte confieso han adelantado. Y confío en la Divina Majestad que se lo ha de llevar mi nacion luego que se haga la experiencia con el primer baxel de los que tengo esperanzas de hacer de esta fábrica nueva, por ir en



ella recopiladas todas las que hasta hoy se han discurrido, escogiendo las mejores proporciones para la perfeccion de un baxel que sea de aguante, vela y timon, y que siendo perfectamente de guerra pueda servir de marchanta, con muchas ventajas á las que actualmente se practican. Lo cual hago principalmente por el celo que me asiste del mayor servicio de ambas Majestades y por el crédito de mi nacion, sacando á luz reglas con que los españoles se aventajen á los que más se han adelantado, llegándose juntamente con la experiencia á la mayor perfeccion que hasta hoy se haya discurrido, como el curioso é inteligente en el arte lo experimentará en el discurso de este libro, con que con demostraciones muy claras y figuras muy curiosas, que guardan las proporciones que cada baxel requiere, hallará la regulacion de seis órdenes y su fortaleza, siendo todos de los portes competentes para de guerra, desde la primera orden, que pueda servir de un patache ligero, hasta el de la sexta orden, que se puede aplicar para una Real, no siendo preciso que sea el mayor artífice quien lo ha de ejecutar, porque lo hallará tan claro, fácil y distinto, que cualquier maestro carpintero de ribera lo entienda, en lo que toca á su ejercicio, hasta botarlos al agua, y lo mismo hallará el contra-maestre que los hubiera de arbolar, aparejar y descubrirles la quilla, pues segun su porte hallará el aparejo, velas, cables y anclas que le corresponden, con todo lo demás de que necesita hasta quedar puesto á la colla para navegar, que lo conseguirán en tan poca agua, que el baxel de mayor porte puede entrar y salir por la barra de Sanlúcar en todos tiempos del año, y con cualquiera mareas, ajustándome en todo á lo que está dispuesto por ordenanzas y leyes del reino, y valiéndome de las reglas generales con que navegan y han navegado siempre los baxeles, en que yo no he puesto más que el trabajo de aplicar á este libro lo mejor que estila cada nacion, segun la experiencia y curiosidad que siempre he tenido, no siendo lo menos de lo que usan los españoles, y de todo haber hecho esta recopilacion de la fábrica nueva de baxeles españoles á que con justa razon se le debe dar este título y no otro, porque si en algo me aparto de lo que hasta aquí se ha estilado, no es tanto que se pueda presumir que en el todo me valgo de lo que puede usar otra cualquiera nacion ¹.»

¹ La tabla de capitulos de la obra:

I. De el gálibo que se debe observar para la nueva fábrica de las seis órdenes de baxeles que contiene este libro.

II. Que declara la forma que se ha de guardar para el gálibo de las aletas que forman la popa llana.

III. Que trata de la Quilla, Pies de Roda y sus proporciones.

IV. Que trata de la manga y regulacion de los Redeles y de qué forma se debe entender.



Obras extranjeras pudo consultar y tener á la vista, el *Arte de construir navios*, de van Rik, impreso en La Haya en 1668; la *Hydrographie contenant la Théorie et la pratique de toutes les parties de la Navigation*, del P. Fournier, edición de París de 1667; quizá *Théorie naval*, de Bernardo Renau de Elizagaray, el inventor de las *galeotas bomberas*, escrita en 1689, pero no la *Théorie de la construction des vaisseaux*, del P. P. L'Hoste, que se imprimió en Lión en 1697 con el *Traité des évolutions navales*.

Libro instructivo y de grande interés para el conocimiento

V. En que se declara el modo de llenar un baxel de cabezas, tanto á Proa como á Popa.

VI. En que se declaran las proporciones de la Mura, Quadra y Yugo.

VII. Que declara los lanzamientos de cada baxel á la andar de la Eslora y forma para darle buen redondo á la Proa.

VIII. En que se declara la forma que ha de tener la cubierta principal y su fortaleza.

IX. De la fortaleza de la segunda Cubierta, Alcázar y Castillo, hasta concluir el casco del todo.

X. En que se declara el modo de formar la Popa llana para el asiento de los adornos que ha de llevar el Yugo para arriba, y del Arrufo de las cubiertas.

XI. Del largo y grueso que deben tener los Palos Mayores y sus vergas, con la regulacion de los Cuellos y Gavias.

XII. En que se declara cuál sea el sitio del Palo mayor para que su vela quede en su lugar.

XIII. En que se declara la regulacion que se debe observar del largo y grueso del Mastelero mayor, su vela y verga que le corresponde.

XIV. Que declara el largo y grueso de los Trinquetes, y regulacion de las vergas y masteleros, juntamente con el Baoprés y Mesana, Verga de cebadera y Juanetes.

XV. En que se declara la forma para cortar las velas de gavia para que pasen bien á la bolina.

XVI. En que se da la forma de ponerle los vasos á un baxel de los de esta nueva fábrica para botarlo á la agua.

XVII. En que se da la forma de arbolar las cabrias para arbolar los palos.

XVIII. En que se da la forma de aparejar un baxel y la jarcia que le corresponde.

XIX. En que se da la forma de descubrir la quilla á los baxeles.

XX. En que se declaran las anclas, cables y su peso, juntamente con el de la jarcia, de su aparejo y porte de lanchas.

XXI. Donde se declara la forma de correrle la puente á los baxeles de mayor porte y el error que se comete al corrérsela á los demás.

XXII. De la descripcion del rio de Sevilla y sus buenos careneros.

XXIII. De lo útil y provechoso que será la introduccion de fábricas de baxeles en este rio.

XXIV. En que se declara el arqueo de las seis órdenes de baxeles.



de la marina en su época, es también el que publicó en Sevilla, en 1672, D. José de Veitia Linaje, caballero de la Orden de Santiago, del Consejo de S. M., su tesorero, juez de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de las Indias ¹, con el título de *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Compone un tomo en folio, dividido en dos libros, que tienen, respectivamente, 299 y 264 páginas, y un copioso índice alfabético, separado. Lo escribió, dice, sintiendo la falta que hacía y los inconvenientes que ocasionaba estar cerradas en archivo las leyes, ordenanzas y cédulas dadas para el gobierno de la referida Casa de Contratación, y en la censura del Consejo Supremo de las Indias, que dió licencia y privilegio para la impresión, se estampó: «Que corresponde muy bien á su título, porque con dificultad podrá errar el que se valiere de sus noticias y documentos, que comprenden todo lo concerniente á la jurisdicción y gobierno de la Casa, obligación de los ministros políticos y militares de la carrera, despacho y apresto de galeones, en concurso de tan diversas profesiones, cada una parece propia del autor, según la inteligencia y acierto con que la trata.»

Este elogio oficial es merecido: cuanto se refiere á la navegación de las armadas y flotas está perfectamente esclarecido, explicándose los deberes y atribuciones de todo su personal. Naturalmente, incluye en éste á la maestranza en capítulo especial (el xxiii del libro I), desde el capitán superintendente de ella, con explicación de la fecha en que se creó este cargo y las personas que lo han servido; los maestros mayores, oficios de maestranza, herramientas de cada uno, jornales y costumbres.

Otro capítulo (xiv del libro II) trata *de los fabricantes y fábricas de navíos*, compilando las disposiciones más notables, enumerando las maderas más á propósito para el vaso y arboladura, y definiendo las embarcaciones de su época ².

Cita un discurso inédito acerca de la *Construcción naval*

¹ Cuñado del pintor Bartolomé Esteban Murillo.

² Pueden verse las definiciones transcritas en las *Disquisiciones náuticas*, tomo v.



comparada, que andaba en manos de curiosos, y cuyo autor me parece haber descubierto fué D. Jacinto Antonio de Echeverri. Es notable y tiene por objeto principal la prueba, fundada en muchas razones y en sucesos históricos ¹, de ser de más utilidad y provecho 20 bajeles grandes que 40 que vengan á sumar igual número de toneladas.

Veitia se lamentaba de ver poco divulgada la construcción, diciendo: «Con razón se repara por algunos la desgracia de la arquitectura naval, que no siendo menos noble que la militar, ha sido tan ilustrada de muchos autores, cuando aquella de tan pocos tratada.» Con todo, se dió todavía á luz en su tiempo ², en 1680, otro libro importantísimo que la abarca; la *Recopilación de las leyes de los reinos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey D. Carlos II, nuestro Señor*. De ella se han hecho, sucesivamente, cinco ediciones.

Contiene lo relativo al Consejo real, Junta de guerra de Indias, á la Casa de Contratación y Universidad de marean-

¹ Transcribense en el mismo tomo.

² Veitia falleció el 29 de Julio de 1688, y no conoció, sin duda, otros trabajos impresos y manuscritos concernientes al arte. Yo he visto citados de los primeros un *Proyecto y plan para la construcción de bajels de 2.500 toneladas*, del ingeniero y teniente de maestre de Campo general, Julio Bamfi. Fué examinado por el Consejo de guerra en los años 1672 á 1674, y desechado en razón al mucho calado y otros inconvenientes de los navios propuestos. Presentó sucesivamente, desde 1678 á 1681, otros proyectos de reforma en la construcción, acompañando planos. (Archivo de Simancas, Guerra, leg. 1683.)

Proyecto del maestro mayor de las Armadas del Océano y de Indias, Rodrigo Ortiz, con la aprobación del general D. Andrés Dávalos, príncipe de Montesarchio, para la mejor fábrica de navios. Año 1665.

Medidas acordadas entre el almirante Juan Castaños, el general Cristóbal de Mello y el maestro constructor Ignacio de Soroa, para la fábrica que este hizo en Vizcaya, de la última capitana para la Armada del mar Océano. Año 1692.

Memorial que presenta á S. M. Pedro Cherval Pagán, sobre la saca de los árboles para los navios y fábrica de alquitrán. Año 1680.

Justificación de los actos de Agustín Rodríguez Márquez, secretario del Consejo, en la Carena y apresto de la Armada de Guipúzcoa. Año 1672. Impresa en dos hojas; folio.

Medidas dadas por el almirante Juan de Pontejos para fabricar un galeón de 1.200 toneladas para Capitana real de la Armada del Océano, con algunos apuntamientos sobre la nueva fábrica. Impreso en Sevilla, año 1672; en folio.

Alegación en que representa Fr. Pedro González de Agüeros, los medios de arreglar la fábrica de navios para la carrera de Indias. Impresa en 1680.



tes de Sevilla; al orden, policia, disciplina y navegación de las armadas, obligaciones de los que las dotan; modo de fabricar, armar y artillar las naves; reglamentos de equipajes, enseñanza de cosmografía y pilotaje y otras materias.

Nótanse entre las prevenciones últimas las de corregir defectos de los bajeles, procurando que los nuevos no llevaran la artillería tan junta, sino bien desahogada y más rasgadas las portas, y las de sostener armada una escuadrilla de invierno compuesta de dos bajeles de 60 cañones, dos de 40 y dos fragatillas, todos fuertes y *aforrados*.

Varias disposiciones se dictaron con tendencia á la reforma de prácticas, por las cuales el armamento, las carenas, el reemplazo de víveres ó de efectos se hacian con lentitud proverbial, apreciando las de otras marinas, donde la actividad se consideraba fundamental del servicio, aunque algo rebajemos en la noticia de Mr. Guérin de haberse construido, calafateado, aparejado y puesto á la vela con víveres y pertrechos para una campaña de seis meses, en el puerto de Tolón, una fragata de 40 cañones, empleando desde que se puso la quilla hasta salir á la mar, *nueve horas de tiempo*¹.

Más que la inferioridad á que llegó por construcción el material flotante, debió de llamar la atención la del armamento militar, antes de que el Príncipe de Montesarchio informara que la artillería de la armada de Italia *servía más para espantar que para ofender*, siendo de los calibres de á 18, 6, 3 y 2 libras de bala, cuando los navios franceses la tenían de á 36². Como reformas propuso el marqués de Villa-

¹ Tomo III, pág. 448.

² Algunos marineros de Ceuta que trabajaban en los primeros meses del año 1884 en el salvamento del patache *María Josefa*, embarrancado en aguas de Cabo Negro, de Berbería, hallaron y extrajeron tres piezas de artillería de bronce, así reseñadas:

1. Una del calibre de á 16, con 33 quintales, 20 libras de peso, 2,84 metros de largo, con inscripción en la faja alta de la culata. *Sevilla. Año de 1680*. En el primer cuerpo escudo de armas reales, y debajo *D. Carlos II rey de España*.

2. Otra del calibre de á 12, con 23 quintales, 42 libras de peso, 2,96 metros de largo. En la faja alta de la culata *Lamberto Borgerinck me fecit, Dunckerke*. En el primer cuerpo escudo de armas reales y debajo *Anno 1638*. En la primera mitad de la caña *Don Juan Claros de Guzmán, marqués de Fuentes, gentilhomme de Cámara*



fiel, en 1678, la creación de una escuela de condestables y el aumento á esta clase de sueldo y consideraciones¹. En 1685 se instituyó en Cádiz escuela de matemáticas para la armada², y este mismo año se generalizó en los bajeles el uso del fusil de chispa con bayoneta y el de granadas de mano.

En la teoría se inclinó la corriente hacia la consideración de los efectos de los fuegos curvos, experimentados en Barcelona, en Alicante y en Cartagena de Indias,³ y á la de los artificiales, recordados en el desastre de Palermo⁴.

Corresponde á la época de mayor decadencia una institución digna de las de prosperidad y grandeza: el Colegio ó Seminario de huérfanos de San Telmo, fundado á propuesta de la Universidad de Comerciantes y de la Casa de la Contratación de Sevilla, por real cédula de 17 de Junio de 1681, con autorización para construir edificio capaz de 150 á 200 colegiales en el barrio de Triana, contiguo al hospital de Nuestra Señora del Buen Aire. La Universidad se impuso á perpetui-

de S. M. y su capitán general de la Armada naval de Flandes. El escudo de armas de este jefe y el del Almirantazgo de Flandes.

3. Otra de igual calibre, 25 quintales, 53 libras de peso y 2,98 metros de longitud. Inscripción en los sitios equivalentes, *Joannes Sithof me fecit amch.....o.* Escudo con corona de barón y leyenda *Claude de Ryc Baron de Balançon.*

El teniente de navio de primera clase D. Manuel Maria Derqui, capitán del puerto de Ceuta, trasmitió la noticia á la *Revista general de Marina*, que la publicó en el tomo XI. Año 1886.

¹ Colección Sans de Barutell, art. 3.º, núm. 1.362.

² Ídem, art. 3.º, núm. 1.503.

³ *Observaciones concernientes á la moderna hostilidad de las bombas y carcaxes y á su menos aprecio, por el maestro de Campo Juan de Bayarte Calasanz y Ávalos.* Impreso en Valencia, año 1687; en 4.º

⁴ A esta idea responden las obras siguientes:

Epítome de fortificación y artificios de fuego para arrojar al enemigo, por Alonso de Cepeda, teniente de maestro de Campo general. Bruselas, 1669. 4.º

Demostración del espejo de Arquímedes con que quemó la armada enemiga, dedicada al Sermo. Sr. D. Juan de Austria, por D. Andrés Dávila y Heredia, ingeniero militar. Madrid, 1679. 4.º

El perfecto bombardeo y práctico artificial, por D. Sebastián Fernández de Medrano, director de la Academia Militar de los Países Bajos. Bruselas, 1691.

Es más general é instructiva en asuntos marítimos, fuerzas de mar y fortificaciones de plazas de Indias la que se titula:

Excelencias del arte militar y varones ilustres, compuesto por el maestro de Campo D. Francisco Dávila Orejón Gastón, gobernador y capitán general de la isla de Cuba y ciudad de San Cristóbal de la Habana. Madrid, 1683.



dad una contribución sobre cada tonelada de sus naves, y el Rey, por su parte, aceptó el patronato de esta obra pía, acordándola exención general de los derechos reales que habían de devengar los géneros de mantenimiento, vestuario y fábrica, á más de lo cual nombró protector al Supremo Consejo de las Indias, y Superintendente conservador al presidente de la Casa de la Contratación.

En Octubre de 1682 embarcaron para América los quince primeros colegiales que habían terminado los estudios preparatorios, pero empezó á poco á notarse que el terreno de que se disponía en Triana no era capaz ni á propósito para el desarrollo que se quería dar al edificio, y previa autorización real se compró otro en Sevilla y se erigió la suntuosa fábrica que aún subsiste. Redactáronse las ordenanzas estableciendo que los alumnos habían de ser huérfanos de marinos pobres; estudiarían matemáticas, pilotaje y artillería, y pasarían á servir en la marina real y en la del comercio. Sacábase con la fundación á muchos niños del peligro en que los tenía el desamparo; se les daba carrera con que subsistir honradamente, y la Universidad de navegantes salía gananciosa, porque habían llegado á escasear los pilotos nacionales y había necesidad de procurarlos extranjeros, con sueldos tan crecidos, que solían exceder del señalado á los generales de mar.

Hablando en puridad, algo más que la idea benéfica movió al comercio de Sevilla á procurarse en el Colegio una raíz más que sujetara en el terreno al despacho de las flotas disputado por la ciudad de Cádiz y mal visto por la mayoría de los generales de la armada, experimentados no tan sólo los inconvenientes y las molestias de remontar el Guadalquivir, sino la influencia que la Casa de la Contratación ejercía sobre la marina toda, empezando por la construcción de los bajeles que, según se advierte por las disposiciones anteriormente citadas, se subordinaba á la condición de que los galeones pudieran pasar la barra de Sanlúcar ¹.

Escasa alteración hubo en el vaso y en el modo de ser de

¹ Véase *Disquisiciones náuticas*, t. IV.



las galeras desde que pasaron al papel secundario de auxiliares, en el que, sin embargo, contribuyeron, cuando por sí solas no realizaron los pocos hechos gloriosos del reinado, rindiendo naves fuertes al abordaje, socorriendo en los apuros á los presidios de Africa, y figurando en la guerra de Sicilia, juntas con la escuadra holandesa, de un modo honorífico muy distinto que las naves.

Por obstrucción temporal de la barra del río Guadalete, se ordenó en 1668, que desde el Puerto de Santa María, donde tenía la escuadra de las de España su antiguo invernadero, estación, hospital y almacenes, se trasladaran á Cartagena, haciéndolas reparo provisional. Las circunstancias de guerra en el Mediterráneo fueron prorrogando la demora, en términos que, al reclamar los intereses andaluces la reposición, se habían creado otros no menos atendibles en la región murciana. Empezóse por reconocer y estudiar las condiciones naturales del fondeadero; siguió un proyecto de dársena y defensa encomendado á D. Carlos Antonio Calonne, Gobernador militar de la plaza; la venida de dos maestros hidráulicos, Francisco del Canto y Julio Asereto, enviados desde Génova por Pagan Doria; la construcción de una torre con dos andanas de bóveda para artillería gruesa; por fin, la obra de la dársena, muchas veces interrumpida por falta de fondos, pero que de todos modos sirvió de principio al arsenal ¹.

Como necesidad que en el Puerto de Santa María estuvo bien atendida, se mandó edificar un hospital, encargando de las obras al arquitecto Blas López, en 1674, y tan á la ligera se hacían, que en Abril del año siguiente consta haberse instalado enfermos ². La carencia de recursos detuvo sin duda esta buena disposición, como las demás, pues que en Diciembre de 1693, un soldado de las galeras llamado Francisco García Roldán pedía limosna en el pueblo para enterrar á los forzados, cuyos cadáveres se depositaban en la ermita de la Guía. En la obra de misericordia se le asociaron luego Alonso

¹ Varias cédulas relativas á las obras de la dársena contiene la *Colección Sans de Barutell*, art. 3.º, desde el número 1.174.

² *Colección Vargas Ponce*, leg. 27.



Cervera, soldado de la galera *Santa Ana*; Francisco Martínez, que lo era de la nombrada *San Nicolás*; Francisco Bravo de Rosas, de la capitana, y Antonio Rosique, inválido, y constituida la asociación piadosa de los cinco, desde 1697 cuidaron, no tan sólo de la sepultura de los difuntos, sino de recoger enfermos y curarlos en la casa de Roldán, acudiendo á la caridad del vecindario con una capacha en que recogían pan, verduras y lo que la buena voluntad les entregaba. Así fundaron el Hospital de Caridad, de que justamente se envanece hoy los habitantes del Departamento ¹.

La Administración empezaba á ocuparse un tanto de las enfermedades desarrolladas en los bajeles con carácter epidémico, reconociendo que generalmente tenían origen en la mala calidad de los víveres y del agua potable, con excepción de la que, distinguida con nombre de *vómito negro*, causó considerable estrago en las tripulaciones que frecuentaron ciertos parajes de las Indias en que anteriormente no se había hecho sentir la dolencia ².

Volviendo á las galeras, las ordenanzas nuevas dictadas en 1683 y en 1691, uniformaron los adornos, las dimensiones de los estandartes, flámulas, pavesadas, etc., y un contrato de pintura firmado en Nápoles en 1684 enseña que, corregido el excesivo lujo de las épocas anteriores, era el color de los vasos negro barnizado, las popas y proas *de color de oro*, y las de la capitana *de colores diferentes y finas, como están*, advirtiéndose que debajo de las popas, en el buque, *se habían de pintar unas bestias marinas ó tritones* ³.

Sirven á la estimación de este documento los diseños originales de la popa y proa de la galera capitana de la escuadra

¹ *Noticias del origen y progresión del real Hospital de Caridad de Cartagena*. Murcia, por la Viuda de Felipe Teruel, 1782; folio.

² Esta terrible enfermedad inutilizó á la escuadra francesa de Renau de Elizagarray, en 1696, y causó gran daño en la del barón de Pointis, durante el sitio de Cartagena, el año siguiente; pero aún lo hizo mayor en la escuadra inglesa que, en unión de la española, destruyó al Guarico, y en la que fué seguidamente á las Antillas, siendo comentada por alcanzar la muerte al comodoro Wilmot y á los almirantes Neville y Meeze.

³ *Colección Vargas Ponce*, leg. 9, núm. 82.



Colegio de San Telmo, en Sevilla.





de Cataluña, nombrada *Sant Jordi*, construida en las Atarazanas de Barcelona el año 1620, diseños recientemente encontrados por D. Francisco de Bofarull y Sans en el Libro de deliberaciones de la Diputación, y dados á luz en su memoria titulada *Antigua marina catalana* ¹.

Pena produce la consideración del empleo que tuvo el material en reinado de tantas desdichas. Separados los combates de bajeles sueltos, como victorias no aparecen más que la del marqués de Villafiel, sobre la incipiente armada alemana, en función que tuvo más de escaramuza que de batalla, y la del almirante López Gijón, al destruir á los filibusteros de Santo Domingo ². Derrotas hubo casi tantas como encuentros, y por desgracia no en todas rindió el número al esfuerzo, como en los casos del capitán Salmón y del almirante Papanchino, que á ser así no se perdiera la reputación de las armas.

La sostuvieron, en la modesta parte que les tocaba, los corsarios, elevando el concepto de la institución á mayor altura de la que tuvo reinando Felipe IV. Poco será cuanto se diga en elogio de la actividad, de la osadía y del servicio grande que prestaron los bajeles mallorquines durante la guerra de Sicilia, en que la marina real dejó de existir, y escasas serán las alabanzas que se tributen á la patriótica asociación de armadores del Perú, que consiguió limpiar de piratas el mar Pacífico. Estudiando acciones semejantes, apreciando el valor del elemento complementario de las marinas de guerra, es como ha podido decir el ilustre historiador italiano ³: «*Felice la contrada che produce corsari!*»

¹ Impresa en Barcelona, establecimiento tipográfico de Hijos de Jaime Jepús, 1898. En 4.^o mayor, con láminas. Contrató la construcción de la dicha popa el maestro carpintero Simón Pou, por precio de 264 libras barcelonesas, haciéndose solidarios Mateo Nadal, escultor, José Casapiló, Andrés Recort y Juan Flix, carpinteros.

² Tuvo ésta entusiasta admirador en el cosmógrafo D. Carlos de Sigüenza y Góngora, que la elogió en dos obras:

Relación histórica de los sucesos de la armada de Barlovento á fines de 1690 y 1691. Impresa en México, 1691. En 4.^o

Trofeo de la justicia española en el castigo de la alevosía francesa que al abrigo de la armada de Barlovento ejecutaron los lanceros de la isla de Santo Domingo en los que de aquella nación ocupan sus costas. México, 1691. En 4.^o, 104 páginas.

³ Sig. A. V. Vecchi, t. II, pág. 154.



Manifestaciones clarísimas del estado de descomposición de la monarquía fueron las diligencias hechas por los mercaderes cántabros para salvar de la ruina total las industrias de que siempre vivieron. Faltos de amparo y protección ensayaron los recursos de la Edad Media, negociando por sí solos la continuación de la pesca en Terranova, hasta desahuciarles el duque de Grammont con el anuncio de que el Rey, su señor, no la permitiría mientras no se consintiera á los súbditos franceses el comercio en las Indias españolas ¹.

Del mismo modo, y por propia autoridad, hicieron el Ayuntamiento y vecindario de Santander capitulaciones con mercaderes ingleses, para atraerlos á su puerto, ofreciéndoles exenciones ².

El campo intelectual no produjo los frutos para cuya sazón tanto es necesario el reposo como el cultivo. Apenas se significó en ciencias exactas alguna entidad, aparte de las de Antonio Bordazar y Andrés Dávila y Heredia, y sobre ellas la del P. José de Zaragoza, de la Compañía de Jesús, preceptor del Rey, *vir omnibus scientiis et dotibus ornatissimus, mathematicarum patronus pariter et princeps*, autor, no sólo de las 22 obras descritas en la *Biblioteca marítima* de Navarrete, sino también de una colección de 16 instrumentos, varios de ellos astronómicos originales, que dedicó al mismo Rey, con indicación escrita de sus aplicaciones ³.

De Astronomía y Repertorio de los tiempos publicaron ligeros trabajos los cosmógrafos Enrico Martínez y Carlos de Sigüenza, en México, y en España el capitán Vicente Montano y el presbítero Juan Bautista Corachan.

De navegación escribió tratado el Dr. Lázaro Flores, recomendando el uso preferente en las observaciones, de un cuadrante astronómico que se construía en la Habana ⁴, y otro D. Antonio de Gastañeta, piloto mayor de la armada

¹ Véase *Disquisiciones náuticas*, t. vi. *La pesca de los vascongados*, pág. 421.

² *Colección de Tratados de Abreu y Bertodano*. Capitulaciones firmadas en 12 de Septiembre de 1700.

³ Consérvase esta colección en la Biblioteca Nacional.

⁴ *Arte de navegar*, por el Doctor D. Lázaro Flores. Año 1673. En Madrid, por Julián Paredes.



del mar Océano, popularizando el del cuadrante dorado ¹.

En Geografía adelantaron los conocimientos Pedro Hurtado de Mendoza, Francisco de Aefferden y Pedro Cubero Sebastián.

En Oceanografía trataron la teoría de las corrientes Pedro de Castro y Francisco de Seijas y Lobera. Éste formó un portulano general, y dió á luz en 1690 *Descripción geográfica y Derrotero de la región Austral Magallánica*, duramente criticada por Vargas Ponce de superficial y jactanciosa.

No he podido averiguar el paradero de una *Hidrografía universal*, encomendada por el Consejo de Indias al maestro Fr. Ignacio Muñoz, del Orden de Predicadores. Trabajaba en ella por los años de 1675, según dice en el informe que evacuó sobre proyectos de ocupación de las islas de Salomón. Probable es que el trabajo se tuviera reservado, como todos los de verdadera importancia de esta especie, y como quedaron, en esta época, los de la fecunda laboriosidad de un personaje de novela.

Don Gabriel Fernández de Villalobos, natural de la villa de Almendros, en el obispado de Cuenca, debió de ser personaje de travesura y misterio, juzgando por las escasas noticias hasta ahora sabidas. Fué, sin duda, uno de los aventureros típicos que de tiempo en tiempo maravillan con hechos al parecer increíbles, ejemplar de la especie y calidades de los Enriquez de Guzmán, Ordóñez de Ceballos, duque de Estrada, mencionados en la serie de esta historia, y aun de Bartolomé Lorenzo, de que no ha hecho mérito por no interesar mucho los suyos á los sucesos de la marina militar ².

Villalobos, nacido por los años de 1642, sin tener doce cumplidos pasó á las Indias desde el centro de Castilla, y dió principio á una carrera arriesgada, de la que no mucho

¹ *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción*. Impreso en Sevilla, por Juan Francisco de Blas, año de 1692.

² El P. José de Acosta, autor de la *Historia natural y moral de las Indias*, escribió en Lima, en 1586, la *Peregrinación del Hermano Bartolomé Lorenzo, de la Compañía de Jesús*, que tiene mucho de admirable. Hay copia manuscrita en la Academia de la Historia, *Colección Muñoz*, tomo xci, y se ha publicado por el P. Alonso de Andrade en el tomo v de los *Varones ilustres de la Compañía de Jesús*.



más se conoce que lo apuntado ligeramente en escritos propios. Mayoral de ingenio de azúcar en la isla de Cuba, soldado, mareante, negrero, agente de contrabandistas y de fibusteros ó piratas, corrió en ejercicio de estas funciones la mayor parte del continente americano, y tuvo ocasión de conocer regiones y gentes. Naufragó cinco veces; prisionero de guerra en el Brasil, fué vendido esclavo en las Barbadas, de donde le sacaron mercaderes holandeses por rescate, á condición de servirles de corredor de negocios clandestinos en Curazao, con las posesiones españolas, y conocido de las autoridades en tales manejos, con recelo de que siguiera las huellas del apañado criollo D. Diego de Peñalosa, fué llamado á Madrid con halagos que satisficieran á su mucha vanidad.

Llegó á la corte en 1675, cuando iba á terminar la minoridad del Rey, dándose aires de indiano y de entendido en *las arcanidades* del Nuevo Mundo más que otro alguno; y como pareciera ser escuchado con atención, subió las pretensiones á figurar ó influir en el Consejo de Indias tan ostensiblemente, que hubo de atajarle el camino el presidente del mismo, en términos de disgustarle y emigrar á Portugal.

Los mencionados recelos de su fidelidad instaron á llamarle de nuevo y contentarle, por haberlo á la mano, á cuyo fin se le asignó una buena renta, pagada de los fondos secretos del Rey, y sucesivamente se le fueron acordando los títulos de Almirante *ad honorem*, Almirante general, Marqués, con denominaciones á su gusto, de Barinas (ó Varinas, según él se firmaba) y de Guaune-Guanaure, en territorio de Venezuela, hábito en la Orden de Santiago, empleo de Contador real en las provincias de Caracas y Maracaibo, con autorización de servirlo por Teniente ó sustituto, y otras mercedes, si tomaba, como tomó, estado, fijando la residencia en España.

Más y más envanecido con todo ello, dióse á escribir memoriales y planes ofreciéndose al Rey como el único hombre capaz de sacar á la monarquía del estado de ruina y desconcepto en que se hallaba. Se erigió por sí en arbitrista y con-



sejero, ó por decir mejor en profeta biblico, sin perjuicio de los papeles reservados de solicitador, espía y agente de asentistas y negociantes extranjeros, juego peligroso que al fin produjo su destierro de la corte á Cádiz en 1688.

Ni por ello enmendó el proceder; siguió desde el puerto escribiendo sin cesar al Rey, con desenvoltura tolerada más tiempo de lo presumible, no siendo sorprendente la orden de prisión expedida, ni la de translación al presidio de Orán, á que dió motivo, y todavía, estando ya viejo y ciego, ó casi ciego, se evadió de la plaza, escalando la muralla en compañía de varios soldados, el 8 de Febrero de 1698, y fué á acogerse á Argel.

En todo el tiempo referido escribió incansablemente, sin dar á la imprenta más que una sola producción, denominada:

*Memorial que presentó Fr. Juan de Castro, religioso del Orden de Predicadores, proponiendo varios arbitrios sobre el comercio de las Indias, y las notas opuestas á ellos por el Marqués de Varinas, á quien lo cometió S. M.*¹

Las demás obras, hasta el presente inéditas, son, que yo sepa:

Descripción general de todos los dominios de la América que pertenecen á S. M., obra manuscrita en dos tomos folio, cuyo objeto indica mejor la segunda portada en estos términos: *Estado eclesiástico, político y militar con todos sus secretos y arcanidades que hay en ella y naturales de sus habitantes*². Complemento en cierto modo viene á ser otro tomo sin título y falto de algunas hojas al final, que contiene 150 mapas diseñados con colores de las costas y puertos del mar del Sur, desde el estrecho de Magallanes á California, con la respectiva explicación³.

Proposiciones sobre los abusos de Indias, fraudes de su comercio y necesidad de la fortificación de sus puertos, y lo que sobre cada una se consideró y acordó en una junta que

¹ Compone 17 páginas en folio, sin portada ni pie de imprenta. Biblioteca Nacional, sala de manuscritos, códice núm. 3.034.

² En la biblioteca particular de S. M. el Rey.

³ Biblioteca Nacional, Ms. J, 39.



á este fin se formó el año 1677, siendo Presidente del Consejo el duque de Medinaceli, á que concurrió con este Ministro el marqués de Mancera, D. Diego de Portugal y D. José de Avellaneda ¹.

Desagravios de los indios y reglas precisamente necesarias para Jueces y Ministros. Dedicadas á la Majestad del rey nuestro señor D. Carlos II, que Dios guarde. Año 1685 ².

Advierte el autor ser ésta parte segunda del libro que tenía escrito con nombre de *Restauración de estos reinos con demostraciones y mapas á pitipié, sobre los intereses de la mar del Sur y del Norte, en 500 pliegos, reservada para S. M.*

Mano de relox que muestra y pronostica la ruina de la América, reducida á epitome y dedicada á la Majestad del rey D. Carlos II, año de 1687 ³.

Representación de servicios. Memorial ó autobiografía en cierta manera, firmada en Orán en 1695 ⁴.

El propio Marqués consigna en una de las cartas haber escrito todavía, para el Rey, otra obra nombrada *Desagravio de Jacob* y la última, de hidrografía, en Argel.

Quiso Villalobos mostrar en los papeles mencionados el retrato moral de las Indias, haciendo resaltar sus censuras á la codicia y prevaricación de las autoridades, así militares como políticas, administrativas y eclesiásticas, con exageración, influido sin duda por el ejemplo del P. Las Casas, cuyos impulsos sigue, con cita y reminiscencias del famoso libelo de *La Destrucción de las Indias*; pero desarrollando las ideas con desenfado, con intención, evidentemente, y con innegable competencia, por más que otra cosa propalaran los enemigos de este hombre travieso.

Libros en que se denunciaban manejos ocultos, prácticas abusivas é inmoralidades de bulto, debían de levantar borras-

¹ Biblioteca Nacional, Ms. J, 91, y *Colección Navarrete*, t. 1X, núm. 32. En esta fecha no se titulaba Marqués el autor.

² Academia de la Historia, *Colección Salazar*, K, 109; Ms. en 4.^o

³ Manuscrito original en la Academia de la Historia, *Colección Salazar*, K, 110

⁴ Biblioteca Nacional, Ms. Códice 3.034.



ca de pasiones vengativas, y natural es que no salieran del encierro de los archivos. La aparición pública en su tiempo hubiera servido de escándalo. Hoy ha de verse, á mi juicio, con interés histórico, razón que me insta á insertar en el Apéndice general, como muestra, los *Desagravios de los indios*¹.

La literatura de la época no dejó de proveer á los conocimientos de viajes. De Marruecos suministró el del P. Francisco de la Concepción, escrito por Fr. N. de Ocaña, é impreso en Sevilla en 1675, y el del P. Fr. Juan de Prado, por su compañero Fr. Matías de San Francisco, Cádiz, 1675. De Canarias se publicaron dos historias: la de Núñez de la Peña, Madrid, 1676, y la de Cristóbal Pérez de Cristo, Jerez, 1679. Otra de Cádiz á la altura del vulgo; *Emporio ae corte, Cádiz ilustrada*, por el P. Jerónimo de la Concepción, Amsterdam, 1690; otra con ribetes marítimos, *Vida de San Indalecio y Almería ilustrada*, por Gabriel Pascual y Orbaneja, Almería, 1699.

Tuvieron las Indias preferencia de los autores, mereciendo primacía la elegante producción del cronista D. Antonio de Solís²; Manuel Rodríguez hizo la historia de los descubrimientos y entradas por el Marañón y Amazonas, Madrid, 1684; el marqués de San Felipe y Santiago, Gobernador de Cumaná, la de los manejos de holandeses en el Orinoco. El Dr. Lucas Fernández de Piedrahita la del Nuevo reino de Granada, Amberes, 1688. Aun la traducción del libro de Oexmelin, que hizo el Dr. Alonso de Buena-Maison, médico práctico en la ciudad de Amsterdam, con título de *Piratas de la América y luz á la defensa de las costas de Indias Occidentales*, Colonia, 1681, tuvo de original la *Descripción de las islas del Mar Atlántico y de la América*, en octavas

¹ Me propongo sacar á luz, independientemente, otros escritos de Villalobos que han de componer el tomo XII de la *Colección de documentos inéditos de las antiguas posesiones de Ultramar*, que publica la Real Academia de la Historia, con título de *Vaticinios de la pérdida de las Indias*.

² *Historia de la conquista de México, población y progresos de la América Septentrional, conocida por el nombre de Nueva España*. Barcelona, por Joseph Llopió, 1691. En folio.



reales, obra agregada del capitán D. Miguel de Barrios, que no fué el único poeta inspirado en aquellas regiones ¹.

De China se dieron á la estampa dos obras: de D. Juan Palafox, Paris, 1670, y de Fr. Domingo Fernández de Navarrete, Madrid, 1676. De la India Oriental, la de D. Josef Martínez de la Puente, Madrid, 1681, y la indirecta de L. Ortiz, *El príncipe del mar San Francisco Favicr. Singulares demostraciones de su amor para con los navegantes, y seguras prendas de su patriotismo en todos los peligros del mar*, Cádiz, 1688. De las Filipinas, apareció la de Fr. Gaspar de San Agustín, Madrid, 1698, y quedó inédita la particular de las islas Visayas, escrita por el P. Francisco Ignacio Alzina, de la Compañía de Jesús ².

Son de apuntar en lo que importa á la náutica, entre las obras biográficas, la *Noticia de la gran casa de los Marqueses de Villafranca*, por Fr. Jerónimo de Sosa, de la Orden de San Francisco, y *El héroe cántabro*, vida de los tres Oquendos, escrita por su descendiente Miguel, 1666.

Acabo el apunte mencionando como mantenedores de la escuela y tradición cartográfica con ejemplares miniados sobre pergamino á Pedro Agustín del Castillo, Juan Enrique Barroto, Sebastián Guzmán y Córdoba y Sebastián Ruesta.

¹ Don Jorge de Lara dió á luz un opúsculo en 4.º, titulado: *Descripción de la navegación de Cortés á las Indias y razonamiento que hizo á sus soldados en ocasión de no querer proseguir la conquista. En catorce octavas. Leída en la Academia que se celebró en Madrid en casa del licenciado D. Gabriel de Campos*, etc. Madrid, por Lucas Antonio de Bedmar, 1675.

² Está manuscrita en dos tomos folio en la biblioteca particular de S. M. el Rey.