

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

1.^a ÉPOCA ■ Año 1887.

CONMEMORACIÓN DEL I CENTENARIO DE «ARCHIVO HISPALENSE»



SEVILLA, 1988

SERVICIO DE PUBLICACIONES
DE LA EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL

ARCHIVO HISPALENSE.



Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA
bajo la dirección de Antonia Heredia Herrera

EDICION FACSIMIL CONMEMORATIVA
DEL PRIMER CENTENARIO DE «ARCHIVO HISPALENSE»

Dep. Legal: Se-1362-1988

I.S.S.N. 0210-4067

Artes Gráficas Padura, s.a. - Luis Montoto, 140. Sevilla

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTORICA, LITERARIA

Y ARTÍSTICA

TOMO III

AÑO



1887

SEVILLA

En la Oficina de EL ÓRDEN, Águilas 11.



Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA
bajo la dirección de Antonio Heredia Herrera

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTORICA, LITERARIA

Y ARTISTICA

EDICION FACSIMIL CONSERVATIVA
DEL PRIMER TOMO DE ARCHIVO HISPALENSE



1881

ANO

SEVILLA

Dep. Leg. B. 1000-0000
En la Oficina de El Correo, Aguilar 11

I.S.S.N. 0010-4001

Antes Graficas Pórtico, s.a. - Calle Montano, 140, Sevilla



ÍNDICE

PÁGS.

Carta de merced á Johan Sánchez para sacar agua en cierta forma é artificio.	5
Provisión de los Reyes Católicos cediendo dos galeras.	8
Carta de franquesa al vidriero Martín de Frías.	9
Carta mandando adovar el axarquía de los caños del agua.	12
Cédula de D. Felipe II sobre los límites de la casa y palacio del bosque del Lomo del Grullo.	14
Documentos relativos á la Mancebía.	16
Notas y adiciones á la <i>ilustración</i> que puso D. Juan A. Ceán Bermúdez en el folleto de Juan de Arphe con la descripción de la custodia, por D. Francisco Collantes de Terán.	19
El castillo y población de los Molares (Carta I), por el mismo.	33
Hijos ilustres de Sevilla por el General de Marina excelentísimo Sr. D. Francisco de Hoyos.	42
Biografía del Excmo. Sr. D. Cayetano Valdés y Flores, Capitán general de la Armada.	44
La del Excmo. Sr. D. José Espinosa y Trillo, Teniente general de la misma.	97
La de D. José de Mendoza Ríos, Capitán de Navío.	101
La del Teniente general de la Armada D. Antonio de Ulloa.	144

Conclusión.	177
Carta para que hagan enladrillar la calle de las Armas.	48
Solicitud del pintor Juan de Valdés Leal.	50
Testamento de la muy ilustre Sra. D. ^a Catalina de Ribera.	51
Adiciones y correcciones al tomo IX del <i>Viaje de España</i> escrito por D. Antonio Ponz—por D. Justino Matute—con nuevas notas (Carta III).	67
Continuación.	309
Conclusión.	361
Breve reseña de la venida de D. Felipe IV á Sevilla, y recibimiento que le hizo la Ciudad.	83
Carta para que el almirante D. Alfonso Enriquez pudiera construir un muelle en las orillas del Guadalquivir.	92
Establecimientos de Caridad. Los Toribios. Penitenciaría de Niños. Fundación de Toribio Velasco. Parte I. Por D. Francisco Co- llantes de Terán.	107
Continuación.	159
Continuación.	190
Conclusión.	237
Los Niños de la Doctrina (continuación de los Toribios).	263
Relación de las fiestas reales de toros y cañas celebradas en 2 de Octubre de 1620.	119
Relación segunda de las mismas fiestas.	130
Miscelánea.—Ángel de plata de la Catedral de Sevilla.	166
Báculo para el V. P. Fernando de Contreras.	166
Fanales ó faroles de oro.	167
Joya.	167
Porta-paces.	168
Galería de retratos que se conserva en la Biblioteca Colombina.	169
Conclusión.	234
Privilegio del rey D. Sancho IV concediendo á D. Raimundo Loza- na, Arzobispo de Sevilla, el derecho de presentar en todas las iglesias de esta diócesis.	205
De las innumerables casas muy grandes y muy ricamente labradas que hay en la cibdad de Sevilla, por el Br. Luis de Peraza.	209
Copia del testamento del pintor Pedro de Villegas.	214
Partida de bautismo del cardenal Wisemán.	224
La de D. Nicolás Antonio.	225
Informe del Cabildo y del Ayuntamiento sobre la Hermandad de la	

ermita de Santa Justa y Rufina.. . . .	226
De la honestidad de personas y trajes de los cibdadanos de Sevilla, de doce judicaturas ó casas de Audiencia y de otras muchas cosas que hay en la real cibdad de Sevilla dignas de perpétua recordación, por Peraza.	242
Colegio de Santo Tomás.	248
Enterramiento de D. Fernando Colón.	249
El Dr. Constantino de la Fuente, canónigo Magistral de Sevilla: pormenores de su oposición.	251
Noticias y apuntes para la historia de la Catedral de Sevilla, toma- das de su Archivo, por D. Francisco Collantes de Terán. . . .	269
Solado de la Iglesia.	269
Sagrario del altar mayor.	271
Capilla de San Andrés (del templo antiguo).	276
Sala Capitular.	278
Capilla de San Hermenegildo ó del cardenal Cervantes y retablo de San José.	280
La custodia de Juan de Arfe y documentos relativos al mismo. . . .	282
Custodia pequeña.	295
Tribunal del Santo Oficio.	296
Toros y cañas.—Asistencia del Cabildo á estas fiestas.	297
Excomunión de los Curas de la ciudad de Écija.	303
Carta dirigida por el Cabildo á D. Luís de Guendica, Capitan gene- ral de las costas de Andalucía, sobre el cautiverio de su hijo. . .	304
Privilegio que concedió la Ciudad de Sevilla al Monasterio de Nues- tra Señora de las Cuevas para cerrar los caminos que atraves- aban sus tierras.	305
Documentos curiosos y noticias para la historia de la Catedral de Sevilla.—Privilegio rodado del rey D. Alonso X, cediendo al obispo de Segovia D. Remondo la torre y heredades de Gua- diamar (Sanlúcar la Mayor).	333
Otro del mismo Rey haciendo donación de fincas en Sanlúcar, Al- baida, etc.	337
Indulgencias concedidas en 1440 y 1445 con motivo de la obra. . .	338
Cartas del emperador Carlos V para la saca de piedra.	339
Privilegio para tener un barco grande con objeto de conducir la piedra.	341
Muelle de Sevilla.	342
Templo antiguo.—Capilla de San Nicolás.	343

Capilla de San Esteban.	344
Capilla de San Jorge.. . . .	345
Capilla de San Márcos.	347
Visita á la Catedral del Embajador de Inglaterra.	347
Fuegos de artificio en la <i>Giralda</i>	348
Iglesias filiales.—Dote de la parroquia de Santa Cruz.	350
Id. de la de Santa María la Blanca.	351
Versos á la Inmaculada Concepción.. . . .	353





HIJOS ILUSTRES DE SEVILLA⁽¹⁾

POR EL GENERAL DE MARINA

EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE HOYOS

EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON ANTONIO ULLOA

(Conclusión).

Digno es ciertamente de atención que unos jóvenes de veinticinco y veintisiete años, edad á que llegaban en aquella sazón los señores Juan y Ulloa, fuesen considerados como el ancla de esperanza de unos reinos tan vastos y opulentos, cuales eran las posesiones españolas del Pacífico. Este solo rasgo basta para hacer el más cumplido elogio de ellos; pero estas comisiones tan bien desempeñadas, no eran mas que los albores de la vida pública de estos dos hombres eminentes, la cual fué toda consagrada con inmenso fruto al servicio de su patria. Dichosa puede reputarse la que tales hijos produce, y afortunados los gobiernos que los conocen y saben aprovecharse de sus brillantes luces.

(1) Véase la página 144.

Concluidos los trabajos científicos en mayo de 1744, volvió el señor Ulloa con su compañero por tercera vez á Lima, para despedirse del virey, recibir sus órdenes y buscar embarcaciones en que regresar á España. No quisieron hacer su viaje por el tan trillado itismo de Panamá, y sí por el tormentoso cabo de Hornos, en cuyos procelosísimos mares, hacia tres años, habian sido destrozadas por la furia de los elementos dos escuadras beligerantes (1), impidiéndoles de este modo que tiñesen con sangre las mansas y apacibles olas del gran Occéano, vulgarmente conocido con el nombre de Pacífico.

Para evitar el riesgo de que perdiéndose el buque desapareciesen tan útiles trabajos científicos, resolvieron con mucho acierto no hacer el viaje en un mismo bajel: don Jorge Juan se embarcó en una fragata mercante, y llegó

(1) Hemos dicho que al doblar el cabo de Hornos habian sido destrozadas en sus mares por la furia de los elementos dos escuadras beligerantes; razon será que seamos mas explícitos hablando de este acaecimiento, que aunque triste para la humanidad, es digno de saberse. Desde el descubrimiento del paso al Occéano Pacifico por el cabo de Hornos (hecho por el holandés Santiago Maire en 1616, con los buques *Concordia* y *Horn*), hasta fines del último siglo siempre se reputó por negocio muy árduo para los buques de guerra de gran porte concluir con felicidad este viaje. En efecto no podia ser de otro modo, si consideramos las tempestades terribles y gruesas mares de aquellas regiones, lo largo de sus noches de invierno, lo destemplado del clima, las bancas de nieve que se hallan flotantes en aquellas aguas, la mala construccion de los buques, lo sucio de sus fondos, no habiéndose inventado aun el forrarlos de cobre, lo pesado de la antigua artilleria, la inexactitud de las cartas ó mapas marinos, la ignorancia de la resolucion del problema de la longitud; cada cosa de estas por separado, y con mayor razon reunidas, contribuian en gran manera á que los viajes fuesen dilatadísimos, y el resultado inmediato de la tardanza, la escasez de víveres y agua, de que provenia la terrible hambre y aquejadora sed, unidas al mortífero escorbuto y disenteria, que finalizaban siempre con destruir las más floridas tripulaciones, no siendo raro que algunos bajeles quedasen sepultados en aquellas procelosas mares. Todavía despues de allanadas, con los adelantos del siglo en las ciencias y artes, muchas de aquellas dificultades, suceden lamentables desgracias, como la ocurrida al navío de guerra español *Santelmo*, de porte de 74 cañones y setecientos hombres de tripulacion, que fué sumergido en estos sitios en el mes de septiembre de 1819, pudiendo asegurarse que en esta gran calamidad

con felicidad á Europa: don Antonio de Ulloa lo verificó en el Callao en la fragata francesa la *Deliberance*, que tuvo la mala suerte de ser apresada por los ingleses el 13 de agosto de 1745, á la vista de la Isla Real en Terranova. Fué conducido el marino español á Inglaterra, donde arribó el 22 de diciembre: á su llegada le señalaron arresto como un pueblo de lo interior, distante tres leguas de Porstmouth, departamento principal de la marina inglesa, donde lo dejáremos, mientras nos ocupamos de don Jorge Juan. Este sabio geómetra, á su llegada á Madrid, halló cambiada la escena; durante su ausencia de Europa, habia fallecido el ministro que los comisionó para tan honorífica expedicion, y el sucesor no se creyó obligado á proteger trabajos dispuestos por otro; así sucede casi siempre en los gobiernos donde no hay sistema, ni una responsabilidad efectiva.

dad no tuvo parte ninguna la ignorancia, pues su capitán *Toledo* era uno de los más distinguidos oficiales de la marina militar (a). El que suscribe estas líneas y que iba en un buque que formaba parte de la division de la cual era capitana el *Santelmo*, ha pasado cinco veces por este tan temido cabo, cuyo nombre propio debia ser el de las Tormentas, y puede asegurar que nada hay exagerado en lo que lleva dicho y en lo que le resta que decir, en los pormenores que á continuacion siguen, ocurridos á las fuerzas navales españolas al mando del almirante *Pizarro*, y á las inglesas del comodoro *Anson* en aquellos sitios, al intentar pasar al Pacífico el año de 1741.

La escuadra de *Pizarro* se componia de los siguientes buques:

Navío <i>Asia</i> ,	de 64 cañones y 700 hombres de tripulacion.
<i>Guipúzcoa</i> , de 74	700
<i>Hermione</i> , de 54	500
<i>Esperanza</i> , de 50	450
Fragata <i>S. Estéban</i> , de 40	350

Estando estos buques el último dia de febrero de 1741 un poco al Oeste del cabo de Hornos, fueron asaltados de una tempestad tan violenta, que dispersó toda la escuadra: el 7 de marzo tuvieron otra de la parte del *Noroeste* con tanta nieve, que habia continuamente sobre cubierta media

(a) El capitán de navío don Joaquin Toledo y Parra, era natural de la ciudad de Tarifa: fué oficial muy bizarro, rígido observador de la policía y disciplina en los buques que mandó; hábil piloto y diestro maniobrista.

Don Jorge Juan, que no debía ser de gran espera, estuvo para desmayar, viéndose tratado como un pretendiente en el acto de presentar á un ministro, que creia ilustrado, el fruto de muchos años, recogido con tantos afanes y gastos. Pero ¿qué extraño es esto, cuando probablemente el que lo debía de escuchar nada entenderia de tan delicadas materias? La casualidad, y nada mas que ella, hizo que estos preciosos documentos no quedasen perdidos para siempre, como en España acontece á otros muchos que yacen sumidos en el polvo de los archivos. Aburrido y casi á punto de volverse don Jorge Juan á Malta, á cuya religion pertenecia, encontró al almirante Pizarro, á quien conoció en Chile, en el viaje que hizo á este reino desde el Perú, comisionado por el virey en busca de las fuerzas inglesas, que se suponian en aquellos mares. Pizarro, que co-

vara de ella; el viento soplabá con furia, y los buques fueron arrojados hácia el *Este*, y despues de muchas tentativas infructuosas para ganar lo perdido, tuvieron que regresar al Rio de la Plata á mediados de mayo el navío capitana, *el Esperanza* y la *S. Estéban*: *el Hermione* debió hallar su fin en aquellos tan terribles mares, pues nunca mas se oyó hablar de él; *el Guipúzcoa* encalló y se perdió en las costas del Brasil. Las desgracias que sufrió esta escuadra fueron terribles; á un escorbuto destructor se unió un hambre cruel; ésta fué tal, que llegaron á vender cada rata en 50 reales: acaeció el suceso inaudito de que un marinero conservase oculto en su cama por algunos dias el cadáver de su hermano, suponiéndolo vivo, con el fin de aprovecharse de la escasísima racion que le tocaba: los trabajos duros de la vida del mar, las enfermedades y el hambre, destruyeron la mayor parte de las tripulaciones de esta escuadra: la capitana perdió mas de 350 hombres, lo mismo le acaeció al *S. Estéban*; en *el Esperanza* no sobrevivieron mas que 58; en *el Guipúzcoa* tuvieron que arrojar al mar una ancla y parte de la artillería, y dar seis tortores ó vueltas al navío con un cable, á fin de sujetarlo é impedir que se abriese: el 4 de abril desarbó este buque de todos sus palos, y en este dia ya habian fallecido á su bordo 250 hombres: todos tenían que dar á las bombas, siendo los oficiales los primeros que animaban con su ejemplo: la racion diaria estaba reducida á una y media onzas de galleta por individuo, y solo una á los que no podian trabajar por muy enfermos: era muy frecuente ver caer muertos á los hombres extenuados de fatiga y hambre, y á tanto llegó esta calamidad, que de 700 hombres de que constaba su tripulacion, solo unos 100, incluso en ellos los oficiales, estaban en estado de trabajar: el 25 de abril se perdió este buque en las costas del Brasil á diez leguas del Sur de la isla de Santa Catalina, y en el acto de

nocia á fondo la córte y lo que valian los señores Juan y Ulloa, se interesó á favor de ellos con el ministro, de quien era amigo personal, y de este modo logró con su valimiento lo que no habian podido alcanzar ni la justicia ni la ciencia.

Mientras don Jorge Juan sufria tanto con las repulsas de un ministro, que desde el principio debió recibirlo con entusiasmo, su compañero era tratado con más atencion y decoro en Inglaterra por el gobierno y por los hombres de ciencia de aquel ilustrado pais: por abril de 1746 se le concedió permiso para trasladarse á Lóndres, con el objeto de recoger los papeles de que se habian apoderado los enemigos al hacerle prisionero. En esta ocasion sus grandes talentos y lo delicado y afectuoso de su trato, le hicieron muy recomendable á *Mr. Martin Folkes*, presidente de la

naufragar tenia 30 cadáveres en su combés. De esta lucida division de buques estaba escrito en el libro del destino que solo volveria á Europa el navío *Asia*, que lo verificó á los cinco años de su salida de ella; los demás buques jamás debian regresar á los puertos de la madre patria: como hemos dicho, la *Hermione* fué sepultado en las mares glaciales del cabo de Hornos; el *Guipúzcoa*, se estrelló en las costas del Brasil; el *San Estéban*, habiendo varado en el Rio de la Plata, aunque sacado de nuevo á flote, fué dado por inútil; el *Esperanza* que despues de varias tentativas habia logrado pasar al mar del Sur, fué necesario se quedasen en él, no considerándolo en buen estado para volver á España. Tal suerte tocó á la escuadra confiada al almirante Pizarro.

La de la division inglesa, aunque no fué tan fatal como la de su antagonista, no dejó de ser bastante triste: estas fuerzas navales, al mando del comodoro *Anson*, se componian de los buques siguientes:

Navío	<i>Centurion</i> ,	de 64 cañones y 400 hombres.
	<i>Gloucester</i> ,	de 50 300
	<i>Savern</i> ,	de 50 300
	<i>Perla</i> ,	de 40 250
	<i>Walger</i> ,	de 28 160
	<i>Tryal</i> ,	de 8 100

Al número de hombres de la tripulacion se debe añadir sobre 400 mas de tropa de guarnicion: la del *Centurion* constaba de 39 soldados.

Esta escuadra sufrió los mismos temporales que la de Pizarro, y para

Sociedad Real, el que cobrándole gran cariño, no paró hasta que en el mismo año lo hizo elegir miembro de la Sociedad Real; de aquella celeberrima Sociedad, la cual desde que fué su presidente el inmortal *Newton*, se dió á conocer por todo el orbe, y basta pertenecer á ella para que desde luego la opinion pública designe al individuo con el honrosísimo título de sabio.

Partió el señor Ulloa de Lóndres colmado de honores, y dejando en aquella tierra clásica del saber y de la libertad muchos y útiles amigos: se embarcó en Falmouth, y despues de un próspero viaje llegó á Lisboa; desde esta gran ciudad, en la que se detuvo poco, se dirigió á Madrid, y entró en esta córte el 26 de Julio de 1746: aquí, como

que se forme una débil idea de lo que son aquellos mares, relataremos un trozo del cuadernillo de vitácora del *Centurion*, que dice así: «El 23 de mayo, ya revasados del cabo de Hornos, y próximo á las costas de Chiloe, sufrimos un temporal que nos despedazó todas las velas, y nos destrozó mucha maniobra. Como á las ocho de la noche una ola, semejante á una montaña, reventó en el costado de estribor, dándole al buque una sacudida tan violenta que rompió varios obenques, quedando de este modo los palos en gran riesgo por falta de seguridad; se nos corrió la estiva sobre babor quedando el *Centurion* dormido ó muy tumbado sobre esta banda: la consternacion de este lance fué grande, esperando zozobrar á cada momento; los balances eran desmedidos, y el navío se desguazaba por instantes. La tripulacion de este buque estaba en tan mal estado á su arribada á la isla de Juan Fernandez por la fatiga, hambre y escorbuto, que solo tenia 40 hombres en estado de maniobrar, y aun de estos algunos no podian servir para los trabajos por alto: este bajel perdió 292 hombres. El *Trial* tuvo de baja 42 hombres, y solo estaban en disposicion de trabajar su capitán, el segundo y 3 hombres. El *Gloucestér* llegó un mes despues al mismo puerto, y habia arrojado al mar igual número de gente que el *Centurion*, y solo estaban en estado de maniobrar los oficiales y sus criados; por mucho tiempo la racion de agua en este buque fué solo de un cuartillo por individuo al dia. El *Saverr* y la *Perla*, no pudiendo doblar el cabo de Hornos, arribaron á las costas del Brasil. El *Wager*, habiendo logrado pasar al Pacífico, en un temporal que le asaltó en la costa Patagónica se estrelló contra ésta en los 47º de latitud al Sur de la isla de Chiloe.

Este fué el hado de ambas escuadras: solo nos quedaba por decir para finalizar tan triste narracion, que la lectura original de estos sucesos no podrá menos de horrorizar á aquel que crea tener más sangre fria, y esté acostumbrado á semejantes navegaciones.

antes indicamos, publicó la Historia de su viaje, la cual fué recibida con muchos aplausos de toda la Europa. A su llegada á la capital se halló promovido á capitán de fragata, habiendo estado de teniente de navío once años, los cuales fueron tal vez los más agitados y penosos de su laboriosa carrera. El gobierno español, despues de grandes gastos y costosas experiencias, conocia al fin que le era necesario usar de suma economía, y que esta no era posible alcanzarla sin tener á raya la excesiva creacion de empleados, y la suma facilidad con que se concedian los ascensos, sin que fuesen imperiosamente reclamados por las necesidades públicas.

Hácia estos tiempos principió á reinar en España el buen Fernando **VI**, que comprendiendo las dotes verdaderas de que debia estar adornado un Rey amante de sus pueblos, trató de libertarse de la pesada tutela del gabinete *Versailles*, y conservar buena armonía con el de *San James*; sabia que la paz hace la felicidad de las naciones que, como la España, se bastan á sí mismas; procuró sostener á toda costa este envidiable estado, y al mismo tiempo, no ocultándosele lo atrasado que estaba el reino en artes y ciencias, trató de mandar á viajar por Europa á aquellos sujetos á quienes la opinion pública designaba más aptos para tan grave encargo, con el fin de que importasen á su patria los conocimientos de que carecia. Entre los elegidos no podia menos de ser enumerado nuestro docto Ulloa; lo fué en efecto, y se le destinó á viajar por los países más adelantados, con la orden de que estudiase y recogiese toda especie de conocimientos relativos á las artes, ciencias y agricultura. El resultado de su viaje fué utilísimo á su patria: por sus informes é influencias se planteó la real fábrica de Panos, que tanta fama obtuvo hasta principios de este siglo; organizó bajo nueva planta los colegios de Me-

dicina y Cirugía; tuvo una gran parte en las mejoras y conclusion de los magníficos arsenales de Marina de *Pierrrol* y *Cartagena*, y arregló y dió una actividad desconocida hasta su tiempo á las ricas minas de azogue del *Almaden*. Estos resultados nos demuestran hasta la evidencia, que cuando los gobiernos quieren de buena fé hacer el bien de los pueblos que la Providencia les ha confiado, siempre hallan hombres que secunden sus benéficas miras: Fernando VI y el incansable Ulloa nos dan de esta verdad un luminoso ejemplo.

En 1758, concluidas ya todas las comisiones científicas que se habian encomendado á su inteligencia y celo, estando desempeñando el honorífico empleo de teniente de la compañía de Guardias-marinas, fué destinado al gobierno y superintendencia general de Guancavélica, en el reino del Perú, con el encargo particular de mejorar con sus grandes conocimientos en mineralogia, el estado de aquella mina de azogue, á fin de aumentar sus productos, tan indispensables para la estraccion de los metales preciosos. En efecto la mejoró, como era de esperar de este entendido naturalista, ganando en ello infinito tan interesante establecimiento (*).

En el año 1776 fué nombrado gobernador general de la Florida occidental, donde, como habia hecho en otras

(*) Este entendido general fué el primero que dió á conocer en Europa el metal llamado platina: para que no quede duda de nuestra aseveracion, diremos que el Excmo. señor don Javier de Ulloa, actual subdirector de la armada, ha tenido la bondad de mostrarnos una hoja de platina de figura elíptica, de dos y media pulgadas de eje mayor y una y media de menor, en la cual está grabada la siguiente inscripcion: *Al Excelentísimo señor don Antonio de Ulloa, el primero que trajo la platina á Europa en 1748; se la devuelve perfecta en 1786 don Francisco Chavano*. Este monumento histórico no ha salido de la casa de los Ulloas y se ha transmitido de unos herederos á otros hasta el actual poseedor, que es último vástago que queda en tan insigne tronco.

partes, difundió conocimientos útiles, que siempre forman la base de la felicidad en los pueblos que tales autoridades logran.

El gobierno, sumamente satisfecho de los servicios hechos por este sabio, lo ascendió á jefe de escuadra en 1769, y necesítándolo mas próximo al Trono, lo trasladó á la Península en 1772, relevándole del gobierno de la Florida, que con tanto acierto habia desempeñado: á su llegada á España publicó otra obra importante, titulada: *Entretenimientos físicos históricos sobre la América meridional*, la cual, entre otras cosas muy apreciables, contiene algunas hipótesis ingeniosas sobre el punto tan controvertido, de cuál fuera el paraje por donde se pobló aquel nuevo continente.

Prestando este benemérito hijo de Sevilla tan señalados servicios en varios puntos de la extensísima monarquía española, no podía ni era justo echar en olvido á su ciudad natal; en efecto, por la inspeccion de una gran lápida fijada en el muro contiguo á la puerta de la Barqueta, se viene en conocimiento de que este entendido general dirigió por largo tiempo la obra de aquellos robustos y bien calculados malecones, que á modo de tajamares, contienen las aguas del caudaloso Guadalquivir en sus grandes avenidas, libertando con esta magnífica obra á la ciudad del inminente riesgo que continuamente la amenazaba de una completa inundacion.

Las no interrumpidas consultas con que el gobierno lo ocupaba, y los viajes que se veia obligado á emprender, no apagaban en nada su laborioso espíritu: nos consta que durante estos ocupadísimos períodos remitió á la Sociedad Real de Lóndres, á la Academia de Ciencias de Paris, á la de Copenhague y Stokolmo, de las cuales era miembro, varias memorias científicas, que fueron recibidas por aque-

llas doctas corporaciones con las muestras de deferencia y aprecio que merecen las producciones de los eruditos.

Tanta confianza se tenia en el general Ulloa, que, á pesar de su edad, se le conceptuaba útil para los destinos activos; así es que se le confió un cargo que, á la vez que honorífico, estaba rodeado de gravísima responsabilidad; este fué el mando de la última flota que pasó á América, y que retornó á la Península con felicidad, cargada de caudales y ricos frutos. Decimos la última flota, porque Carlos III, aleccionado por la desgracia, creyó oponer un dique á la codicia y rapacidad inglesa estableciendo que las navegaciones á Indias se hiciesen sueltas y sin sujecion á conboy (*): la experiencia demostró lo acertadísima que fué semejante providencia.

En 1779 fué ascendido á la elevada clase de teniente general, y en 1780, cuando ya se aproximaba á los sesenta y cinco años de edad, se le confirió el mando de una escuadra de 7 navíos; entre ellos se contaba el Fenix, de 80 cañones, donde arboló su insignia. Este buque era de grato recuerdo para los españoles, por haber sido el que transportó desde Nápoles á Barcelona á Carlos III para recoger la pingüe herencia que le dejara su hermano el pacífico Fernando. Con estas fuerzas hizo el general Ulloa dos cruceros, operaciones las más delicadas y molestas que se hacen en las escuadras; el uno fué sobre las Islas Terceras, y el otro sobre cabo Espartel, á la boca occidental del estrecho de Gibraltar.

En dos épocas distintas desempeñó este infatigable marino la direccion general de la armada, puesto de gran importancia, y en realidad el primero de la marina: están-

(*) Esta sábia resolucion se combinó con la del libre comercio de varios puertos de la Península con nuestras posesiones de Ultramar, pues en un principio solo se hacia este por el de Cádiz.

dolo sirviendo con gran aceptacion, falleció en la Isla de Leon, capital del departamento de Cádiz, en 5 de julio de 1795, á la edad de setenta y nueve años, cinco meses y veintitres dias. Una existencia tan larga, llena de fatigas físicas y del espíritu, casi nos demuestra una verdad consoladora; que los trabajos del cuerpo y los mentales, acompañados de una vida sobria, contribuyen poderosamente á prolongar con salud y robustez nuestra existencia.

Parece que este ilustre general arrastró tras él con su muerte la ventura y prestigio de que gozaba la marina española, de aquella marina borbónica, que nació en el reinado de Felipe V, que se acrecentó en el de Fernando VI, que se robusteció y llegó á su apogeo en el del inmortal Carlos III, en cuyo desarrollo y perfeccion tanta parte cupo á este noble hijo de Sevilla. A su fallecimiento dejó la armada tan numerosa y pujante cual nunca estuvo en España: su materia se aproxima á 80 navíos y mas de 200 buques de varios portes, fruto del continuo trabajo de medio siglo, y del gran número de millones expendidos en los muchos y costosos artículos de que consta una marina militar. En efecto, aun no habian transcurrido veinte meses despues de haber desaparecido de la escena el gran hombre cuya vida bosquejamos, cuando este esclarecido cuerpo sufrió el golpe más fatal que puede recibir una marina, cual fué la pérdida del incalificable combate de 14 de febrero de 1797, dado contra los ingleses en las aguas del cabo de San Vicente en los Algarbes: al poco tiempo perdimos en Trinidad de Barlovento 4 navíos; no mucho despues dejamos podrir en la inaccion dos escuadras, una en la Habana y otra en Manila. En esta misma época á nuestros aliados los franceses se les regalaba por el gobierno español 6 de los mejores navíos de líneas que poseíamos, concediéndoles el derecho de eleccion. Al propio

tiempo perdimos por auxiliarlos 2 navíos de tres puentes, con el fin más horrible que puede haber á los bajeles en el mar: al mismo tiempo eran apresadas y conducidas á puertos ingleses las fragatas de guerra á pares, literalmente á pares; díganlo si no la Ninfa y la Elena, la Tetis y la Brígida, la Cármén y Florentina, y otros buques que dejamos de nombrar por no parecer prolijos: en aquellos mal-aventurados tiempos, tan llenos de amargura para el honor nacional, los consejos de guerra estaban á la órden del día, á fin de examinar las causas que producian tamaños los desastres, y corregirlos si posible fuese. Para colmo de desgracias en aquella triste época, la mejor escuadra que poseia España, la más bien disciplinada y organizada por el genio marino de un Mazarredo y de su mayor Escaño, reputados por excelentes tácticos, yacia como en rehenes en Brest, en un puerto de nuestros ingratos aliados, que sospechando de nuestra buena fé en los momentos en que nos sacrificábamos por ellos, nos daban esta notable prueba de agradecimiento: á la paz de 1801 nuestros buques, libres ya del simulado cautiverio, fueron empleados en transportar tropas francesas á su mortífera colonia de Santo Domingo: finalmente, solo habian corrido diez años, cuando la numerosa marina que dejara á su fallecimiento el inmortal Ulloa habia sido completamente aniquilada en los combates de Finisterre y Trafalgar, empeñados, no por sostener intereses españoles, sino para ayudar á esa nacion traspirenáica, que, ora amiga, ora enemiga, siempre ha sido tan fatal á España su alianza, como sus enemistades; aunque sin embargo estamos persuadidos que su amistad nos ha originado más perjuicios y daños, que nos pueden haber causado sus más encarnizadas guerras. Este dichoso general, á quien la instable fortuna se habia complacido en conducir con fuerte mano en todos

los periodos de su dilatada carrera, fué feliz hasta en la época designada por la Providencia para trasladarlo de la escena de este mundo falaz á las bienaventuradas mansiones, á que se habia hecho acreedor por sus eminentes virtudes: su fallecimiento le excusó graves disgustos y amargos sinsabores, impidiéndole presenciar lo que el inexorable destino tenia reservado al cuerpo donde tan distinguidos servicios habia prestado, y del cual siempre fué el oráculo.

