

riencias hechas por otra parte confirmaron estas deducciones, y luego las medidas geodésicas, tomadas recientemente por Marenes en Pádua y por Greenwich en las islas Baleares, han limitado también esta depresión entre $1/271$.^a y $1/292$.^a

El cielo ofreció puntos de comparación con estos resultados, porque además de la luna se encontró también en Júpiter un aplanamiento de $1/338$.^a El péndulo convertible, que según el capitán Kater, debía ofrecer un modelo infalible de medida lineal, fué empleado para reconocer la medida de la tierra. Puissant hizo ver en 1826 á la Academia de Ciencias un error en el cálculo de Delambre. Habiéndose fijado el metro en tres pies, once líneas y doscientas noventa y seis milésimas, se debió añadir otras setenta y dos milésimas de línea para que representase exactamente una diez milonésima de la distancia del Ecuador al Polo, de donde se deduce que el aplanamiento de la tierra, sería de $1/315$.^a, igual precisamente al que se deduce de las desigualdades de la luna. Bessel, por tanto, en vista de los diferentes resultados de las 11 mediciones del grado practicadas, dedujo que la elipticidad era de $1/299$.

Esta diversidad tan insignificante en la medida de un cuerpo tan vasto, sólo serviría para hacernos admirar la fuerza de la inteligencia humana, y el poder del que todo lo ha dispuesto por peso y medida.

Polo magnético.—Cristóbal Colón había observado la declinación de la aguja magnética, es decir, el ángulo que forma con el meridiano terrestre, aunque por lo común se atribuye á Cabot este descubrimiento. Pedro Medina, que publicó en 1545 el primer tratado de navegación, negó este hecho: Martín Cortés no sólo lo sostuvo en 1556, sino que le señaló por motivo una atracción ejercida por un punto de la tierra. Los reyes de España habían ofrecido cincuenta mil cequíes al que descubriese la causa de las variaciones de la aguja magnética. El inglés Norman observó este fenómeno con cuidado, y notó la inclinación de la aguja bajo las diversas latitudes, cuya causa creyó haber penetrado Enrique Bond, en 1657, y anunció que en el curso de este año no declinaría la aguja en Londres. Y acertó; pero no sucedió lo mismo en la *Tabla de las declinaciones* que publicó en los años siguientes.

Halley, después de haber recogido las observaciones hechas sobre diferentes puntos de la tierra, trazó en 1700 sobre la carta hidrográfica las diversas declinaciones. Las explicaba suponiendo que el globo era un imán con cuatro polos, dos móviles y dos fijos, cuya acción determinaba las variaciones de la aguja. La línea trazada por Mountain y Dobson en 1744, según el mismo sistema y como consecuencia de observaciones más exactas, difieren mucho de las de Halley. Euler llegó después á demostrar que bastaba, para explicar las variaciones, suponer dos polos atractivos móviles. Churchman, de Filadelfia, pretende que estos dos

puntos fuesen los polos del Ecuador magnético, moviéndose periódicamente de Oeste á Este, de manera que describieran en el globo dos círculos paralelos al Ecuador terrestre (1795); y se ha servido de ellos para trazar un atlas magnético. Los hechos no han respondido á estas hipótesis, ni á las demás que se han producido hasta ahora, y entre las cuales la de Epinal es la más luminosa. En lugar de considerar en el día al globo como un gran imán, se le compara á una pila, en la que, por la comunicación de los polos, se determinan corrientes eléctricas circunferenciales, dirigidas perpendicularmente al Meridiano magnético, de Este á Oeste hacia el Ecuador. De estas corrientes se supone que toma dirección la aguja imantada, y en cuanto al ángulo que el Meridiano magnético forma con el Meridiano astronómico, ángulo que varía en diversos puntos, pero no obstante con uniformidad en todas las brújulas, se cree que procede de la revolución del globo en la órbita de la eclíptica, y que puede desde luego presentar un período de variaciones análogo á la inclinación de esta órbita.

La inclinación de la aguja procedería de las mismas corrientes, por consecuencia de la atracción que ejercen entre sí los que se mueven en la misma dirección. De esta manera los fenómenos magnéticos se encontrarían referidos á la electricidad dinámica, según las teorías de Ampère, y no estamos tal vez distantes de poder explicar las declinaciones é inclinaciones de la aguja imantada. Pero entretanto tenemos tablas calculadas de sus variaciones diurnas y anuales, que se acercan más ó menos á la probabilidad.

Muchos viajes se han emprendido últimamente por solo el interés de las ciencias, para reconocer si existe un continente austral, si hay un paso por el Noroeste, y también para estudiar el centro de África y de la América. El acrecentamiento de la navegación produjo la disminución en sus peligros por la rectificación de los errores geográficos, y se enmendó lo que se había alterado á propósito, por la astucia de envidiosos rivales. Las relaciones de los viajeros abandonaron aquel aire de charlatanismo, que hacía permaneciese la duda, aun cuando se aceptara la verdad. En lugar de sus impresiones personales y accidentes extraños, contaron lo que importa: la historia de la tierra y del hombre. Las rarezas y los monstruos fabulosos cedieron el puesto á las clasificaciones, al estudio de las costumbres y á la corrección de los errores.

Hicieronse indagaciones científicas en la parte meridional de América. En 1781, el gobierno de España encargó á don Félix de Azara y á otros oficiales determinar los límites entre el Brasil y las posesiones españolas, lo cual proporcionó una ocasión de procurarse datos importantes y buenas cartas geográficas. La historia y la hidrografía del país del mediodía de Buenos Aires había permanecido muy oscura, cuando el capitán Head nos

dió á conocer las Pampas, vastas llanuras de novecientas millas al oeste y al mediodía de la Plata, á través de las cuales pasó para ir á visitar las minas. En 1782, los españoles trazaron exactamente las costas de la Patagonia y el estrecho de Magallanes; y se supo entonces que la Tierra del Fuego es un conjunto de islas. El capitán King, hizo después un diseño completo (1826) con gran dificultad, pero con mucha exactitud, el que no aprovechó poco á la navegación en aquellos puntos, por ser considerada hasta entonces como muy peligrosa. En fin, la distancia entre Europa y América no estaba bien determinada; y hace pocos años que se disminuía aun la anchura del Atlántico en sesenta y hasta en ciento cuarenta leguas, al paso que se aumentaban la del gran Océano. Desde el momento en que los ingleses se instalaron en la India, despreciando los arcanos respetados por la ignorancia, examinaron geográficamente la comarca. Webb y Moorcroft, que subieron al Himalaya en 1808 para descubrir el nacimiento del Ganges, reconocieron que era la cordillera más elevada del globo; el Dawalagiri, en los confines del Nepal y del Tibet, tiene 8,176 metros de elevación, el Chamhari, en la frontera del Bután y del Tibet, 7,297, y el Gaurisankar 8840, siendo éste, por lo tanto, el gigante del globo.

Humboldt.—De esta manera la geografía se da la mano con la historia natural, la etnografía y la física, sobre todo cuando se presenta uno de aquellos grandes talentos, que comprendiendo varias ciencias las fortifican una con otra. Esto es lo que hemos visto en Alejandro Humboldt, que después de haber estudiado en su juventud multitud de ciencias, principalmente la física y la electricidad animal, que entonces estaban en boga, pudo, rico como era, perfeccionar sus estudios con los viajes. Sus relaciones con los naturalistas más distinguidos, le dieron lugar á dedicarse con más especialidad á buscar los misterios de la naturaleza, y se asoció al ilustre botánico Amado Bompland para ejecutar peregrinaciones científicas. Habiendo obtenido de España autorización para visitar sus colonias (1799 á 1804), donde nunca se había detenido la mirada de un sabio, examinó por todas partes como botánico y geólogo. Subió á las cimas más altas, penetró en las llanuras donde ningún viajero había puesto el pie antes que él, observó las costumbres y los idiomas de los hombres, al mismo tiempo que el aspecto de las selvas y de los vegetales, siempre con los instrumentos en la mano, enseñando sin cesar medios de mejorar las colonias, y sacando con prodigiosa variedad de conocimientos, instrucciones de todas clases de fenómenos y de hechos. Gracias á él, la geografía física adelantó inmensamente, y las teorías, las hipótesis que él aventuró se adoptaron con frecuencia por los mejores sabios.

Los últimos viajes que se hicieron tuvieron también por objeto los progresos de una ciencia nueva, la antropología. Blumenbach había funda-

do la distinción de las razas en la organización, y principalmente en la conformación de los cráneos (16). Distinguía cinco, según una división más geográfica que científica. A aquel estudio se asociaron después los de la lingüística y de la historia. En fin, en nuestros días se ha precisado esta ciencia, reconociendo que debe fundarse sobre los caracteres físicos como más estables y menos arbitrarios, pero confrontándolos al mismo tiempo con la historia.

Bajo este pensamiento se escribieron la obra de Edwards (17) y las *Indicaciones sobre la historia física de la especie humana*, del doctor Pritchard. Los pueblos de la América meridional han sido objeto del exámen de Alcides Orbigny. En 1817 Luis XVIII mandó á Luis de Freycinet hacia el hemisferio antártico, para observar allí, además de los fenómenos magnéticos y meteorológicos, las lenguas y las costumbres. Dumont de Urville, encargado de visitar la Oceanía, recogió cadáveres, modelos, señales y datos sobre los caracteres físicos y morales de las numerosas razas que se encuentran mezcladas en aquellas regiones. Trajo ochocientos sesenta y seis dibujos de hombres, armas, habitaciones y utensilios; cuatrocientos de costas y paisajes, sin contar cincuenta y tres cartas terminadas y doce bosquejos de costas, puertos y radas; porque si antes bastaba, cuando se descubría una isla, determinar su posición, estando en la rada, en el día se quiere conocer todas las ensenadas, fondeaderos y pasos, y á las indicaciones astronómicas es necesario unir nociones físicas y naturales.

El *bastón de Jacob*, de que se servían los antiguos para medir la velocidad de los barcos, fué inútil desde el momento en que, por la invención de las velas, este vehículo no recibió ya su impulso de los remos. El portugués Bert Crescencio concibió en 1604 un mecanismo, que consistía en un husillo al cual se adaptaba un volante que movido por el viento, atrae á sí una cuerda enrollada en un cilindro, de manera que pudiese deducir el espacio recorrido por el barco en un tiempo dado, por la longitud de la cuerda recogida; instrumento imperfecto, porque el viento puede aumentar sin que la marcha del barco se acelere. En su consecuencia se le sustituyó una especie de lanzadera atada á una cuerda con un nudo de toesa en toesa. Se arroja al mar y se da cuerda hasta que flota libremente, de modo que se pueda considerar como punto fijo. Cuéntanse cuántos nudos se han desarrollado en medio minuto, y esto indica cuántas toesas ha navegado el barco. Este medio, que aun deja que desear, se ha llamado *Loch* del nombre del inglés que lo inventó (18).

(16) Véase el tom. I, pág. 78.

(17) Véase el tomo I, pág. 80.

(18) Una aseveración del Loch encuentro en el viaje de Magallanes, en el que en el mes de enero de 1521 se lee lo siguiente: «Según la medición que hicimos con la ca-

Los primeros viajes á largas distancias hicieron mejorar la construcción de los barcos; y desde 1514 se concibió la idea de forrar su quilla en plomo. Este arte no se fundaba antiguamente en deducciones científicas, sino en una larga práctica: de esta manera es como aun hace poco se veían construir excelentes barcos en el arsenal de Venecia, según ciertos procedimientos transmitidos de padre á hijo, á título de secreto, como acontece cuando no se opera según las leyes de la ciencia. Pero á medida que las matemáticas y el cálculo progresaron, y que se conoció la aplicación de las ciencias exactas á las artes prácticas, la arquitectura naval se mejoró, siendo entonces objeto de estudios teóricos y de gran número de obras. Cornelio Van-Itk da la figura de los galeones y de las caracas españolas; da también la de un navio construido por un francés en Rotterdam en 1653. Este barco debía moverse por medio de un mecanismo á manera de reloj, sin emplear las velas, y navegar con la suficiente velocidad para ir en un día desde Rotterdam á Dieppe, y desde allí á Amsterdam; pero el inventor de este mecanismo huyó antes de hacer el experimento. Describe también el navio de Enrique Steven, que debía ofrecer tanta seguridad como un carruaje en tierra (19).

Juan Bouguer, matemático, cuyo elogio hemos hecho, ha tratado de una manera notable la parte teórica de la construcción de los barcos (20), y puesto al alcance de todo el mundo las cuestiones más abstractas; pero menos versado en la práctica, no ha sabido hacerla corresponder siempre á las teorías. El gran Euler ha dado una «Teoría completa de la construcción y maniobra de los barcos.» Otra más importante es la de Jorge Ivan, que uniendo la práctica á la teoría, da nacimiento á una nueva doctrina sobre la resistencia que encuentran los cuerpos que se mueven en el agua (21). Borda, Condorcet y Romme han obtenido, sin embargo, mejores resultados por medio de experimentos sucesivos, y á la par de sus obras marcha la de Federico Hinez de Chapmann (22), no hablando ahora de las modernas que tanta reforma debían introducir en los antiguos usos. Roberto Seppings elevó la arquitectura naval á profesión científica, introduciendo el corte diagonal que cambió en trián-

DENA DE POPA, andábamos de sesenta á setenta leguas diarias.» Véase AMORETIR, *Primer viaje al rededor del globo terráqueo*, etc., 1800, pág. 46.

(19) *De Nederlandsche Scheeps bouw honst open gestelt vertoonende naar wat regel*, etc. etc. Amsterdam, 1697.

(20) *Tratado del barco, de su construcción y de sus movimientos*. París, 1746.—*Nuevo tratado de la navegación, que contiene la teoría y práctica del pilotaje*, 1753.

(21) *Tractat om Skepps-bygg eriet tillika*. Estokolmo, 1775.

(22) *Exámen marítimo teórico práctico, ó tratado de mecánica aplicado á la construcción, conocimiento y manejo de los navios y demás embarcaciones*. Madrid, 1771.

gulos los innumerables paralelogramos formados por el contorno del casco de un buque, siendo también obra maestra la de Ricardo Norwood (23), en que enseñó la aplicación de los logaritmos y de la trigonometría á los tres métodos principales de cálculo en la náutica.

Deben añadirse las obras escritas sobre los medios de conservar la salud de las tripulaciones y regularizar las provisiones. El doctor Johnson decía en 1778: «Si desde la cubierta mirais al interior de un buque, vereis el exceso de la miseria: ¡Qué estrechez, qué mal olor! El barco es una verdadera prisión con el peligro además de ahogarse. Es peor que una prisión; todo es más malo, el local, el aire, los alimentos y hasta la misma compañía.» De aquí proceden las enfermedades mortíferas de que están llenas las relaciones de los viajes de aquella época. El almirante Hoiser, que en 1726 navegaba hacia las islas orientales con siete navios de línea, perdió por dos veces toda la tripulación de su barco, y él mismo murió de pesar. El escorbuto se desarrollaba con frecuencia después de algunos meses de navegación, y ocho ó diez hombres perecían cada día inevitablemente. En 1780 sólo el hospital de Haslar recibía todavía mil cuatrocientos cincuenta y siete enfermos de escorbuto, al paso que no hubo uno siquiera en 1806, y no entró más que uno solo en el año siguiente. En el día la salud de la tripulación es una de las cosas más recomendadas á los capitanes, y á su vuelta se tiene menos en cuenta sus descubrimientos que las vidas que les han costado.

Un gran adelanto moderno ha sido el de los faros que señalan de noche, con una luz y un brillo más vivo, la entrada de los puertos ó los escollos de la costa. Se han sustituido á las lámparas comunes las de Argant, de doble corriente, perfeccionadas por el sistema de Cárcel, que hacen ascender el aceite por medio de un mecanismo, que permite bañar constantemente la mecha hasta su estremidad superior, é impide formarse pábilo. Las leyes de la catóptrica han hecho además encontrar los espejos parabólicos de metal, que concentran la luz y aumentan la fuerza. Como acontecía sin embargo que la luz de los faros no se percibía sino en las direcciones de los rayos verticales á los focos de las planchas parabólicas, y que varios intervalos permanecían oscuros, se ha remediado haciendo dar vueltas al aparato. Esto es lo que Bordier fué el primero que ejecutó en el Havre en 1797. El eclipse que resulta de este procedimiento sirvió también para distinguir la luz de los faros de cualquiera otra accidental. Pero estando sujetos estos espejos á empañarse, se trató de sustituir á ellos la refracción, que también puede dirigir la luz á voluntad del hombre. Fresnel lo consiguió sirviéndose de la lámpara de Cárcel perfeccionada, y de lentes dispuestos de

(23) *Treaty of trigonometry.—The Seaman's practice*.

modo que rodean la llama como anillos, y verifican la refracción en la dirección más conveniente.

El duque de York inventó el arte de mandar en el mar con ayuda de banderas, pendones y fogatas: este sistema, perfeccionado por el caballero de Tourville hacia 1675, se perfecciona cada vez más; y así como la maniobra de los telégrafos, la de estas señales establece una comunicación rápida entre puntos muy distantes.

En el día, de los treinta y dos vientos de la rosa, veinte pueden soplar sin tener que cambiarse las velas de su dirección; y es tal en el día la práctica, que la navegación de Nueva York á Inglaterra se hace á la vela en diez y siete días. No se ha encontrado, sin embargo, un medio para precisar la velocidad y la fuerza del viento en el mar; lo mismo acontece con respecto á su dirección. Tampoco se ha descubierto un procedimiento para renovar el aire bajo el puente, ni para desalar al agua del mar, lo que evitaria tan gran cargamento; hay aun algunos otros problemas que tratan de resolver hombres hábiles, y aun no se ha perdido la esperanza de emplear la navegación sub-marina.

Vapor.—Desde 1543, el capitán Blasco de Garay ofreció á Carlos Quinto una máquina destinada á dar impulso á los barcos sin el socorro del viento y de los remos. El emperador autorizó un experimento que se hizo en el puerto de Barcelona. Aunque el autor no quiso publicar su importante secreto, se sabe que el aparato consistía en una caldera de agua hirviendo que hacía mover dos ruedas colocadas en los costados del barco. Se alabó el resultado obtenido; pero el tesorero Rávago objetó que un barco de aquella especie no podía caminar más que dos leguas en tres horas, que costaba mucho, y que tenía además el peligro de la explosión de la caldera (24). Los hombres prácticos emitieron una opinión enteramente contraria; pero ocupado Carlos Quinto en trastornar á la Europa, no tenía tiempo de pensar en un invento que hubiera apresurado dos siglos y medio la revolución en el arte de navegar.

Otro mecánico se presentó en nuestros días á un emperador animado de las ideas de Carlos Quinto, y le propuso también barcos que navegarían contra el viento por la fuerza del vapor. Ahora bien, este guerrero, que no obstante buscaba todos los medios de vencer á la Inglaterra, desconoció el que le hubiera procurado una superioridad infalible. Fulton no fué comprendido por Napoleón en los días de su gloria, tal vez no se dignó siquiera escucharle, y debió sentirlo amargamente en los días de sus miserias. La libertad acogió lo que un conquistador había desdeñado: esa América, á la que

(24) Los documentos relativos á este asunto se han publicado por Navarrete y por Dezos de la Roquette. *Colección de los viajes y descubrimientos de los españoles desde fines del siglo xv*.

HIST. UNIV.

aun llamamos el Nuevo Mundo, y que aspira como un aventajado discípulo á hacerse superior á su maestro, aplicó á la navegación este agente que produce incalculables efectos; y gracias al vapor, los mares se atraviesan en el día con seguridad y con mayor rapidez, casi á despecho de los vientos y de las tempestades. Fulton construyó en los Estados-Unidos, en 1807, el primer barco de vapor de fuerza de diez y ocho caballos, con el cual fué desde Albany hasta Nueva York en diez y ocho horas, distancia de sesenta, que se anda en el día en siete ó ocho horas. En 1812 construyó el primero para el Ohio y el Misisipi. Desde 1818 el número de los barcos de vapor se ha aumentado de una manera considerable. En 1835 habia quinientos ochenta y ocho en el Ohio; en 1839 se contaban ya mil trescientos en todos los Estados-Unidos y 4,320 en 1876. En el día se va desde Nueva York á Filadelfia en cinco horas; en ocho á Baltimore, en diez á Washington, en veinte á Norfolk, en cuarenta á Charleston, en la Carolina del Sur; en ciento sesenta y ocho á la Nueva Orleans, en la embocadura del Misisipi, que son 900 leguas. Se puede también ir desde Nueva York hasta la Nueva Holanda en ocho ó diez días, visitando las ciudades principales, gastando una suma bastante módica.

La Inglaterra y sus colonias tenían en 1814 dos barcos de vapor de cuatrocientas cincuenta y seis toneladas. El número ascendía en 1824 á ciento veinte y seis, que cargaban entre todos quince mil setecientos treinta y nueve toneladas. En 1834 á cuatrocientos sesenta y dos, del porte de cincuenta mil setecientos treinta y cuatro toneladas. En 1876 pasaban de 5,300. El primer vapor de guerra inglés se construyó en 1828, y en el día cuenta la marina inglesa más de 380. No se atrevieron al principio á aventurarse con estos barcos sino sobre el Clyde; después les hicieron pasar el estrecho; luego se les empleó en el cabotaje en los tres reinos; en fin, recorrieron las costas del Mediterráneo y del Báltico. Los teóricos y los prácticos habían, sin embargo, declarado que sería imposible servirse de ellos para atravesar el Océano; pero el *Great-Western*, que salió de Bristol en el mes de abril de 1838, llegó con indecible regocijo á Nueva York, en donde vivían todavía algunos que se acordaban de haberse burlado con la generalidad de la Fultomanía: habia corrido en 15 días 3,500 millas (6,500 kilómetros), y después consiguió llegar en 12 días y medio, largando hasta 8 nudos y tres cuartos cada hora (25), y llegando á hacer hasta 70 de estos viajes.

(25) Este barco tenía 1,340 toneladas de peso oficial, peso que es siempre inferior á la realidad: los entrepuentes tenían más de 200 piés; la sala podía contener 800 toneladas de carbon, además de las provisiones, y el agua para 300 personas. Las cámaras eran espaciosas y ricas; la sala estaba adornada con pinturas, tenía 75 piés de largo, 21 de ancho y 9 de elevación.

En este estado se trató de sustituir el hierro a la madera, que es más fuerte, más ligero y que no le perjudican los insectos. No se sabe si el mérito de haber inventado las calas en varios compartimentos, sistema que, si la una hace agua, deja las demás intactas, procede de Dodd, que sugirió la idea desde 1818, ó de C. W. Williams, que la puso en práctica. Construyéronse, según este sistema, el *Tigris*, el *Eufrates*, el *Alburkha*, el *Quorra*, el *Alberio*, el *Wilberforce* y otros para servir á explorar los ríos. Fué posible con estos barcos adelantarse más hácia los polos, rompiendo los hielos con fuerza y calando menos agua, y se navegó contra la corriente en ríos hasta entonces inaccesibles. En el día el Orinoco, el inmenso Misuri y el misterioso Misisipí sirven, gracias á ellos, para acercar las poblaciones más distantes. En la actualidad se les emplea en explorar completamente el Níger, con el objeto de llegar á la total extirpación del infame comercio de negros. Otros dos barcos de vapor han remontado el Eufrates por espacio de trescientas leguas, y además hasta Belles, para abrir por este lado una nueva guía comercial, más favorable aun que la de Suez; porque la Inglaterra no tendría la concurrencia de los americanos ni de los banianos.

Apenas se estendió la navegación del vapor, el gobierno general de las Indias pensó en aprovecharse de ella para facilitar las comunicaciones entre Europa y aquellas comarcas, antiguo límite de los viajes, y para introducir un cambio muy ventajoso en sus relaciones con la madre patria. Este proyecto fué muy discutido. En fin, el capitán Johnson marchó el 16 de agosto de 1825, de Falmouth con la *Empresa*, barco de cuatrocientas sesenta toneladas, y el 7 de diciembre tocó en Bengala. Este vapor, que el gobierno compró, se empleó también en la guerra contra los birmanes. Se le unieron otros, y cuando tres meses no bastaban á un buque de vela para navegar por el Ganges el trayecto que hay desde Calcuta hasta Allahabad, éstos llegaron en ocho días, aunque no caminaron de noche. Otros se dirigieron hácia el mar Rojo; y en 1830 el *Hug-Lindsay* fué desde Bombay hasta Suez en veinte y un días de viaje. Los que le siguieron emplearon menos tiempo. En su consecuencia la cámara resolvió establecer comunicaciones regulares por aquella vía, y al poco tiempo el correo de Bombay pudo llegar á Londres en un mes. De esta manera desaparecen las distancias.

El *Fronsida*, primer vapor de hierro de la marina británica, llegó á fines de 1839, desde Fernambuco á Liverpool con un cargamento muy grande, comparado con el pequeño espacio que ocupaba. Este viaje contribuyó á vencer la preocupación que existía contra esta clase de barcos; y la sociedad del *Great-Western* resolvió hacer construir el *Great-Britain*. Esta es la mayor innovación que se ha hecho desde hace mucho tiempo en las construcciones navales, cesando de copiar los barcos

de Fulton. El gran defecto de éstos era no tener otro motor que el vapor, y no aprovechar las grandes fuerzas naturales. En efecto, encontrándose la máquina colocada en el centro y en los costados del barco, impiden se coloque allí una poderosa arboladura, capaz de hacer frente á las mayores tempestades. Ahora bien, las paletas de las ruedas se han reemplazado por una rosca (*hélice*) de diez y seis pies de diámetro, nuevo aparato de propulsión, que los franceses atribuyen á Delisle, y los ingleses á Smith. Este mecanismo aligera el barco en cien toneladas y le da comodidad y elegancia, al mismo tiempo que les hace más fácil la entrada de los canales. Si este procedimiento se estiende, como es de presumir, facilitará mucho los viajes á la India alargados por lo comun con las alternativas de calmas, las corrientes y los torbellinos (26). El éxito, sin embargo, de estas tentativas fué decaído, y los dos grandes buques indicados perecieron; pero como este desastre provino de accidentes ó de errores, y no porque la teoría fuese falsa, la perseverancia británica se empeñó en seguir adelante en estas construcciones, y en 1849 se fabricaron dos buques de vapor, de fuerza de 3,000 toneladas para la travesía de Nueva York á Liverpool.

El *Indostan*, de fuerza de 500 caballos, habiendo salido de Southampton el 24 de setiembre, llegó á Madras el 20 de diciembre, esto es, en 87 días, de los cuales empleó 27 en estaciones, de modo que hizo 200 millas cada veinte y cuatro horas, y fué destinado al servicio mensual entre Calcuta y Suez. El *Pacifico* hizo en 1850 la travesía del Atlántico en diez días y cinco horas, y el *Asia* en diez días al regreso, que se sabe es ayudado por las corrientes. Ultimamente, el *Canada*, buque americano, caminó 892 millas en tres días consecutivos, siendo ésta la mayor rapidez continua que jamás se viera. Al presente se han organizado

(26) El *Napoleon*, barco de hélice, botado últimamente, navega doce nudos, y aun más en caso de necesidad. Véase la comparación entre el *Great-Britain* y un navio de línea de primera clase:

	El «Great-Britain»	Navio de línea
Longitud del puente entre las perpendiculares.	87' 17 m.	68' 131 m.
Anchura sin contar el bordaje.	15' 54 "	16' 040 "
Elevación del puente.	7' 31 "	8' 012 "
— de los alcázares.	9' 78 "	—
Se sumerge en el agua.	4' 876 "	7' 877 "
Agua que desaloja, toneladas.	2' 870 "	5' 080 "

Es de 1,500 toneladas, todo de hierro, excepto el gabinete y las ventanas interiores. Tiene cuatro puentes con cuatro salas comunes, dos reservadas á las señoras, 180 camarotes independientes de los sitios para el equipaje con 252 camas. Las cuatro máquinas, movidas por veinte y cuatro hornillos, tienen la fuerza de 1,288 caballos. Tiene seis mástiles.

diferentes compañías, que envían constantemente buques á los diferentes países transatlánticos.

En 1853 una sociedad inglesa sostiene con ayuda de catorce vapores y diez goletas de vela, el servicio de correos, á razón de dos cada mes entre la Gran Bretaña y todos los países de las Indias occidentales, la costa de la América meridional y Honduras; manda dos veces cada mes barcos á la Habana, á Nassau, á los puertos de los Estados Unidos, en el Atlántico, y hasta Halifax en la Nueva Escocia. El servicio está organizado de manera que puede facilitar las comunicaciones entre todas las islas y los continentes, de Surinam á Oriente, hasta Méjico á Occidente, y desde el golfo de Paria y de Chagres hasta Halifax. De esta manera se va y se vuelve en sesenta días de América á Londres, después de tocar en la mayor parte de las islas occidentales y visitar los principales puertos de América. Merced á los progresos en la construcción naval, hoy es posible dar la vuelta al mundo en 80 días, utilizando los ferrocarriles y barcos de vapor.

Tales son los inmensos resultados que se han conseguido desde que las teorías científicas presiden á las construcciones, y no se abandonan ya á una ciega práctica. La admiración redobla cuando se ven á multitud de barcos que en toda Europa y aun más en América, navegan en todos los ríos y visitan todas las costas. El subir un río, que antes se había considerado como un obstáculo al comercio lo es ahora como una feliz circunstancia. Pero también el descubrimiento de una mina de carbon de piedra es más estimada en el día que en el siglo xvi lo era el de una mina de oro y no se necesitaría más que esto para dar un enorme valor á cualquiera roca desierta de la Polinesia. La invención no data, sin embargo, más que de ayer, ¿Pero quién podrá calcular las perfecciones de que es susceptible, y las consecuencias que tendrá? La misma guerra cambiará de aspecto. La infantería de tierra, los marineros de los ríos podrán servir en estos barcos. Se llegará sin tardanza al punto donde se debe combatir; y aun en el caso en que no se sustituyan los vapores á los navios de línea, facilitarán los movimientos de una manera incalculable; los sacarán de una posición crítica, y los remolcarán cuando se vean desamparados. Es cierto que la delicadeza de la máquina, que el cañon puede fácilmente destruir, impedirá á los vapores ocupar el puesto principal; pero aun cuando la rosca de Arquímedes y el electro-magnetismo no consiguieran remediar este inconveniente, serian lo que la caballería en los ejércitos, que no puede decidir una jornada, pero son excelentes para proteger las alas, para conducir al fuego los navios de línea, hacer las retiradas menos desastrosas, y la derrota del enemigo más completa.

Derecho marítimo.—La importancia del mar hizo estudiar á fondo el derecho marítimo, y las relaciones entre las potencias tanto en paz como en guerra. Tanto en la Edad Media como en los tiem-

pos antiguos, la guerra autorizaba á causar al enemigo todo el mal posible, y á impedir todo lo que podía serle ventajoso. De esta manera se encontraba simplificada en su acción aquella fuerza feroz que gobierna el mundo, y que se llama derecho. La piratería era entonces un estado legal, y aun cuando los héroes cesaron de entregarse á ella, fué ejercido por todo el que encontró los medios, y se media su derecho por lo que cada uno podía ejecutar. Pero apenas el comercio se aumentó hácia el siglo xi, cuando se prohibió armarse en perjuicio de las naciones amigas, y después de toda nación que no estaba en guerra con aquella á que pertenecían los corsarios. En su consecuencia tuvieron que obtener patentes de corso de su gobierno. Los mismos gobiernos comprendieron que podían atraer á sí el beneficio de que se aprovechaban los particulares, y encontrar en él un medio de empobrecer á sus enemigos. Regularizaron, pues, el ejercicio de la piratería, y dieron instrucciones á los armadores, con el objeto de producir el mayor daño posible al enemigo, interceptándole los víveres y municiones. Como no tardaron en manifestarse en aquel sistema abusos muy fáciles de cometer, se pretendió someter á un tribunal la decisión sobre la legalidad de las presas hechas por los corsarios, antes de que pudiesen disponer de ellas; si disponían, debían ser tratados como piratas.

Aquellos tribunales dieron nacimiento al derecho marítimo, establecido, como ya hemos visto, en el Mediodía por las ciudades itálicas y catalanas; y en el Norte por las anseáticas. Se formaron diferentes colecciones del derecho marítimo, de las cuales la más célebre es el *Consulado de mar* (27). Las reglas de aquél pueden reducirse á cuatro sustanciales: primero; las mercancías del enemigo, en barcos amigos, pueden ser reputadas como buena presa; segundo; en este caso se debe una indemnización por el precio del flete al patron del barco; tercero; la mercancía de una nación amiga en un barco enemigo, no es adjudicada al fisco; cuarto; el que coge un barco enemigo puede exigir el flete por las mercancías amigas que se encuentren en él, como si fuesen conducidas á su destino. El capítulo 273 del *Consulado* decía en estos propios términos: «Si un barco apresado pertenece á amigos, y el cargamento á enemigos, el armador puede obligar al patron á llevar aquellas mercancías á donde crea que están en seguridad, pagándole el flete que hayan ganado llevándolas á su destino. Si el patron se niega á ello, puede echar á pique el barco, salvando la tripulación. Si, por el contrario, el barco es enemigo y el cargamento amigo, los propietarios tendrán que arreglarse con el armador sobre el rescate: de otra manera, deberá conducirse éste al lugar de la partida, y los propietarios pagarle el flete como si el buque hubiera llegado á su destino.

(27) Véase antes, pág. 35.

Tal era la costumbre en la Edad Media; pero entonces se conocía poco el comercio de comision: el propietario de la mercancía viajaba él mismo con frecuencia, para buscar de puerto en puerto el mercado más ventajoso. Era, pues, fácil decidir á quién pertenecían las mercancías, al paso que en el día se mandan ó por comision ó en consignación mediante un adelanto, lo que complica la cuestión cuando se trata de decidir cuál es su naturaleza y el verdadero propietario. Se continuó, sin embargo, considerando como libres las mercancías neutras cargadas en barco enemigo; pero el pabellón neutro dejó de cubrir las mercancías enemigas. El interés particular hizo alterar esta costumbre en el siglo xv, y las naciones que tenían la preponderancia marítima, hicieron mantener la segunda parte, abandonando la primera. Enrique V de Inglaterra, y Juan Sin Miedo, duque de Borgoña (1417), se convinieron para que en adelante las mercancías neutras, encontradas á bordo de un barco enemigo, fuesen de buena presa; Francisco I (1543) dispuso que el barco neutro, que llevase mercancías enemigas, fuese considerado como enemigo.

Se debió á los turcos alguna suavidad en este derecho feroz. En efecto, en la capitulación concedida á los franceses por Achmet I, entre otras sabias prescripciones, aceptó para los súbditos de aquella potencia la segunda disposición del *Consulado de mar* (1646). La Francia lo admitió por cuatro años en favor de las Provincias Unidas; después le derogó y volvió alternativamente á ponerse en vigor hasta la paz de Utrecht (1713), en la que se estableció como regla general por veinte y cinco años.

Era una gran ventaja para las Provincias Unidas de Holanda, que se entregaban principalmente al comercio de comision, que el pabellón neutro cubriera las mercancías enemigas. En su consecuencia se esforzaron en consagrar este principio con tratados particulares. De esta manera se convino entre ellas y Felipe IV, rey de España (1650), que toda mercancía enemiga, encontrada en sus barcos, seguiría libremente su camino, al paso que la mercancía neutra, en barco enemigo, sería considerada buena presa: este convenio, enteramente opuesto al principio establecido por el *Consulado de mar*, debía hacer de los holandeses los comisionados generales del comercio europeo. La libertad del pabellón se reconoció por la Inglaterra en sus tratados con Portugal, después le estendió á la Francia. Cromwell (1655); además á la España (1670); pero la Dinamarca y la Suecia, que no tenían que esportar más que los productos de su suelo, se atuvieron con tenacidad al antiguo derecho.

Contrabando de guerra.—Estas diferentes estipulaciones no atacaban en nada la prohibición relativa de *contrabando de guerra*, es decir, la de llevar ciertos objetos para uso de la nación con la cual se está en guerra. Esta prohibición no com-

prendía al principio más que las armas, después se estendió á la provision de víveres, y en fin á las primeras materias que pueden servir para la construcción de los barcos ó la fabricación de las armas. La aplicación de esta costumbre dió nacimiento á frecuentes discusiones para llegar á conciliar la seguridad de las partes beligerantes con la justa libertad que había de dejar al comercio neutro. En la actualidad se comprende que entre los cargamentos algunos son de utilidad directa al enemigo en la guerra; ciertos de ellos pueden serlo, y otros sirven igualmente tanto en la guerra como en la paz. Las mercancías de la primera clase están prohibidas; las de la tercera libres. Las segundas tan pronto se prohíben como se permiten, según las respectivas situaciones. También se considera como permitido interrumpir el comercio de los neutros ó secuestrar sus barcos cuando la seguridad del país lo exige, ó cuando se trata de reducir á un enemigo obstinado, después de haber agotado todos los medios de arreglo. Queda de todos modos la obligación de indemnizar al neutro del perjuicio sufrido. Esto hace que las naciones neutras se empleen en evitar la guerra que puede ser en detrimento suyo.

Del derecho de prohibir la introducción del contrabando, en las ciudades sitiadas, nace el del bloqueo marítimo. Los límites se establecieron en 1620 por el edicto que dió la Holanda con motivo de los puertos de Flandes que estaban aun sujetos á España. Dice que todas las mercancías á bordo de los barcos neutros pueden capturarse, justa y regularmente á la entrada de un puerto bloqueado, como las reputadas de contrabando, sin poner ninguna restricción más al comercio marítimo. Los holandeses violaron sus propias prescripciones cuando ya no les fueron útiles; y el año 1652 pretendieron escluir á los ingleses de sus puertos en todo el mundo, quejándose sin embargo de ellos, cuando dispusieron éstos otro tanto con respecto á los holandeses.

El derecho de visita no es una consecuencia del derecho de bloqueo, y como es muy oneroso, es causa de contiguos lamentos y protestas. Por la razón, mejor dicho, bajo el pretexto de asegurarse si los barcos extranjeros tienen á bordo esclavos negros, los ingleses pretenden visitar todos los buques, cualquiera que sea su pabellón; lo que les da una especie de supremacía en el mar, á pesar de las protestas de los demás pueblos.

Libertad del mar.—Otra cuestión se ha presentado: ¿la mar es libre? Hemos visto á los venecianos abrogarse una dominación verdadera y continua en el Adriático, sometiendo á una contribución á todos los barcos que penetran en él. Los españoles y los portugueses se apoyaron en la famosa bula de Alejandro VI para escluir á todas las demás naciones de los mares en que el papa había trazado entre ellos su *línea de demarcación*. Fueron poco escuchados; y cuando los holandeses sacudieron la obediencia, tanto con respecto á Roma

como con respecto á España, resolvieron emancipar la pesca y el comercio, y declararon que el mar era libre (1635). Este principio fué sostenido por Grotius en el *Mare liberum*, al paso que Selden quería probar con ayuda de declamaciones en el *Mare clausum*, que la Inglaterra tenía la propiedad de los cuatro mares que la rodean. Alberico Gentile demostró que el mar podía ser poseído como dominio por una nación, con esclusión de cualquier otra; Puffendorf estableció que los mares mediterráneos pertenecen á los pueblos de la costa, según las reglas que determinan los derechos sobre las corrientes de agua, al paso que los océanos permanecen indivisibles. Bynckerskoek admite que una nación puede apropiarse ciertas porciones de mar, como las aguas del litoral, hasta el alcance del cañón ó de la vista, y los mares encerrados en su territorio: decisiones inspiradas á cada uno por la naturaleza del país, en favor del cual escribía, y en las que la Inglaterra se ha apoyado para escluir á las demás potencias de los mares británicos, y la Dinamarca del Sund y del Belt.

Las antiguas costumbres fueron recopiladas y mejoradas por Luis XIV en la *Ordenanza de la marina* (1681), porque viéndose al frente de una escuadra de cien navios de línea, y otros setecientos barcos de guerra que tenían catorce mil cañones y cien mil marinos, creyó poder dominar en los mares. Declaró, pues, que todo barco cargado de mercancías pertenecientes á sus enemigos, y que toda mercancía cargada por sus súbditos ó aliados en barco enemigo, sería declarada buena presa. Hizo más en la guerra de sucesión de España, decretando que las mercancías no seguirían la cualidad del propietario, sino que todo producto del territorio ó de la industria del enemigo serían confiscados. Viéronse en su consecuencia capturarse hasta barcos neutros, que después de haber tomado su cargamento en los puertos enemigos, se dirigían á otros puntos.

La Inglaterra, en la época de la paz de Utrecht (1713), enfrenó este feroz rigor, desconocido á los piratas de la Edad Media. Se estipuló entonces que el pabellón neutro cubriría la mercancía enemiga; pero no formulando nada con respecto á la mercancía neutra sobre buque enemigo, la ley por la cual se permitía confiscarla parecía confirmada. Preponderante después la Inglaterra en el mar, trató de abolir aquella restricción, como que derogaba el derecho común, y debía cesar también con el tratado en la primera guerra que estallase. Encontrándose la Francia humillada por las condiciones que se le habían impuesto en Utrecht, trató también de separarse de él, estipulando cláusulas contrarias en tratados particulares. Luis XV declaró buena presa, no sólo á las mercancías enemigas sobre barco neutro, sino también á todo producto del territorio ó de la industria enemiga (1744).

El tratado concluido en la Haya, entre el rey de Sicilia y los Estados generales (1753), fué el primero que se separó de aquella severidad. Se esti-

puló que toda mercancía de cualquiera clase que fuera, encontrada á bordo de ambas potencias contratantes, sería libre aun cuando perteneciese á enemigos, excepto las mercancías de contrabando. En este estado, España había adoptado durante sus hostilidades con la Inglaterra el sistema de los armadores (1759), poniendo en el mar barcos mandados por capitanes nacionales y tripulación francesa, para perseguir á los buques ingleses que entraban en el Mediterráneo, y de los cuales se cogieron gran número. En efecto, se habían capturado al fin del primer año cuarenta y siete, cuyo valor ascendía á 234,000 libras esterlinas; y al fin del segundo más de cuatrocientos, estimados en 1,000,000 de libras esterlinas.

Suscitóse una nueva discusión en 1756 sobre el punto de si una potencia beligerante puede durante la guerra autorizar á los neutros á un comercio que les prohibió cuando la paz. La duda nació de que la Francia había permitido á los neutros hacer entonces con sus colonias el comercio prohibido anteriormente. Habiendo en efecto roto la Inglaterra el monopolio, gracias á la superioridad de su marina, sostenía lo que se llamó *reglas de la guerra* de 1756, á saber: que no alterando la guerra las relaciones de las potencias beligerantes con las neutras, no dispensaba á los súbditos de éstas de las prohibiciones que limitan su comercio en tiempo de paz. Este *derecho inglés* subsistió, y ha producido últimamente graves discusiones.

Era la época en que los filósofos razonaban sobre todo. Se dedicaron á examinar también el derecho marítimo, cuyas bases buscaban en el derecho natural, y demostraron que la libertad del comercio de los neutros se fundaba en este último derecho y no sobre convenciones, cuando no trasladaban víveres y municiones de guerra: era su conclusión que debía suprimirse toda traba como una barbarie y una tiranía. El danés Hubner publicó una obra sobre la estension y los límites del derecho que las naciones beligerantes tienen á la captura de los barcos neutros, probando que esta confiscación no podía justificarse sino en el caso de infracción fragante de los deberes de la neutralidad. Varias naciones adoptaron este parecer, y se distinguió un síntoma precursor de la libertad de los mares, en la época de los Siete años, cuando la Suecia y la Rusia declararon que la Prusia, con la que se encontraban en hostilidad, podía continuar el comercio, excepto el contrabando de guerra, y la entrada en los puertos en estado de bloqueo, prometiendo á las demás naciones la misma seguridad que en plena paz para el comercio y la navegación.

La lucha enteramente marítima que se sostuvo para la independencia de la América septentrional, embrolló de nuevo las cuestiones de este asunto (1778). La Francia convino con los Estados Unidos que el pabellón cubriría las mercancías; prohibió á los corsarios detener á los barcos neutros destinados á los puertos enemigos, ó que pro-

cedían de ellos. Sólo podían, si estos barcos estaban cargados de contrabando, apoderarse de las mercancías pero no del buque, á menos que el valor no ascendiese á las tres cuartas partes del cargamento. Los filósofos encontraron muy mezquina esta concesión, y se pronunciaron contra el derecho de visita que arrastraba consigo. Como después, con el objeto de evitar estas vejaciones, los buques mercantes se hacían convoyar por barcos armados, se debatió la cuestión de saber si aquella escolta bastaba para evitar la visita de los bajeles de las potencias beligerantes (28).

A estas cuestiones se agregaban las relativas al bloqueo y á los derechos respectivos de los pueblos cuando estaba declarado, y su decisión en este asunto fué, que si el bloqueo era efectivo, esto es, cuando cruzaban buques de guerra por delante del puerto ó de la rada de tal manera, que ningún barco pudiera intentar sin peligro el violarlo, los buques neutros no debían traficar con el puerto cerrado, bajo pena de ser tratados como enemigos; que si el bloqueo no es absoluto, las partes beligerantes tienen el derecho de rechazar los barcos neutros y de despedirlos, pero no de tratarlos hostilmente. Con respecto á la escolta, se había reconocido que todos tenían derecho de usar de ella, sin poder de todos modos exigir que la potencia beligerante se atuviese á la aserción de la neutralidad; que tenía necesidad de visitar el barco cargado, pero no el armado que viajaba con él.

Pero mientras esto se discutía, los ingleses se prevalían de su superioridad en el mar para visitar los barcos, con el objeto de que no llevasen nada á Francia ó á España; consideraban el derecho de visita como una consecuencia de la guerra, y como independiente de toda convención. Obligados, sin embargo, á dividir sus fuerzas entre América y Europa, les era efectivamente difícil cerrar gran número de puertos: en su consecuencia, pretendían que la declaración de bloqueo bastaba para escluir á los neutros, sin que hubiera en las cercanías una escuadra para separarlos. De esta manera es cómo establecían una regla de lo que reclamaba su interés; los demás pueblos se oponían también á ella por su interés, sobre todo los del Norte, que, ricos en maderas de construcción, cáñamo y alquitran, se quejaban de que la Inglaterra les impedía llevar sus géneros á las naciones en guerra con ella, pero en paz con ellos. La emperatriz Catalina II sostuvo, pues, aquella libertad (1780), proclamando, que los barcos neutros podían navegar sin obstáculo, desde un puerto á otro, en la costa del país en guerra, llevar á él productos y cargar los de ellos, excepto los objetos de contrabando: que no bastaba que un puerto estuviera bloqueado sin que realmente lo fuera, de tal suerte, que no se pudiese entrar en él sin

(28) Véase el Libro XVII, cap. 20.

evidente peligro de ser detenido por los cruceros enemigos.

Esta declaración fué aplaudida por los filósofos (29): tanto España y Francia, como Dinamarca y Suecia prestaron á ella su adhesión, concluyendo con la Rusia el *tratado de neutralidad armada*; los Estados generales, la Prusia y el Austria se adhirió á ella más tarde. No se atrevió la Inglaterra á oponerse directamente á un asentimiento tan general, y á las declaraciones de los filósofos, árbitros supremos entonces de la opinión; pero se abstuvo de todo acto que pudiera considerarse como adhesión, dejando obrar al tiempo y usando del procedimiento más útil en política, y que consistía en no decir nada. En efecto, cuando cesó la guerra de América, los motivos que habían determinado á la Suecia y á la Rusia cesaron también, y ya no se trató más de ello. Veinte años después se volvió á presentar la ocasión, pero reina y señora ya la Gran Bretaña de los mares, ejerció entonces el derecho de guerra con una brutalidad salvaje; bombardeó á Copenhague, y estipuló con el czar Alejandro convenciones en sentido opuesto á las que habían valido tantos aplausos á la abuela de aquel príncipe.

Una carta de mayo de 1849, escrita por lord Palmerston, ministro de Inglaterra, reconoce un principio opuesto al que dió origen á la larga cuestión de los neutrales; «si no existe bloqueo legal, ó si no se envió ninguna fuerza naval para formarlos ó sostenerlos, ó si después de enviado, fué rechazado por otra fuerza enemiga superior, las naves de país neutral que salgan de este puerto, bloqueado en el nombre y no de hecho, no pueden ser apresadas, y si lo fueren, los propietarios pueden reclamar la restitución de sus propiedades, con más los daños é intereses; pero en un puerto cuyo bloqueo se declaró legalmente, la ausencia momentánea de los cruceros por accidentes de mano ú otras causas, no prueba la insuficiencia de las fuerzas navales destinadas á llevar á efecto el bloqueo declarado, como tampoco la salida accidental también de cualquier buque neutral.»

La Inglaterra modificó también en 1849, en cuanto á los demás puntos, el acta de navegación de Cromwell en sentido más libre, de modo que desde principios de 1850 cualquiera mercancía, procedente de cualquier país y bajo cualquiera bandera, tiene libre entrada en los puertos ingleses. Casos continuos, sin embargo, y muy recién-

(29) La memoria sobre la neutralidad armada, del conde de Gorz, 1801, ha arrancado aquella palma de la frente de la zarina filósofa, demostrando que fué únicamente el resultado de una intriga de gabinete. Véase sobre este hecho, tom. XXXVIII, pág. 270.

Véase también á KARSEBOOM, *Specimen juris gentium et publici de navium detentione qua vulgo dicitur embargo*. Amsterdam, 1840.

tes nos convencen de que la cuestión de si la bandera ampara ó no las mercancías, quedará siempre á discreción del más fuerte.

Patentes de corso.—Apenas se creará en los tiempos venideros, que los gobiernos civilizados hayan podido hasta en nuestros días legitimar el corso; es decir, dar cartas patentes, en virtud de las cuales, un barco particular puede atacar á los de un país enemigo, saquear, dar muerte, incendiar, echar á pique, y llevar á los almacenes del armador los efectos robados, chorreando aun sangre. A diferencia de los piratas, los corsarios enarbolan el pabellón de su nación, respetan á los neutros, y no atacan más que á al buque enemigo (30). En vano es que el progreso de los tiempos haya impuesto la ley de hacer la guerra con el menor daño posible á los vencidos; respetar á los individuos desarmados y no alentar la violencia: la innoble sed de ganancia por un lado, y la ciega necesidad de la venganza por otro, hacen tolerar esta torpeza adornándola con nombres especiosos (31).

(30) Encontramos en la *Gran Carta inglesa* prescripciones más humanas que las costumbres actuales: «Que todos los mercaderes, á menos que no exista prohibición pública, tengan entera seguridad para salir, ir, quedarse y volver á toda la Inglaterra, ya sea por tierra ya por agua, excepto en tiempo de guerra, y si son de un país que está en guerra contra nosotros. Si se encuentran de éstos en el nuestro cuando la guerra estalle, que sean presos sin daño de sus cuerpos y bienes, hasta que nosotros ó nuestra justicia sepamos como son tratados nuestros comerciantes que se encuentran en aquel momento en el país en guerra con nosotros. Si los nuestros están libres, que lo sean también los contrarios en nuestra tierra.»

(31) Las patentes de corso dadas por la Francia, en

Desde 1673, Colbert había sugerido á Luis XIV la idea de dar pasaporte á todo barco enemigo que quisiera comerciar con la Francia. En 1675, la Suecia, la Holanda y la Rusia permanecieron acordes para que en caso de hostilidades no se diesen patentes de corso. La Prusia y los Estados Unidos de América hicieron otro tanto en 1785. La Francia en 1791, dirigió á las potencias europeas la proposición regular de borrar recíprocamente del derecho de gentes á las acostumbradas torpezas que él consagraba. Hasta recibieron la orden sus escuadras, cuando estaba en guerra con los ingleses, de proporcionar toda seguridad á los barcos ingleses que formaban parte de la expedición del capitán Cook, y de asistirlos en caso de necesidad por todas partes donde los encontraran. La época no está, sin duda, distante, en la que los negociantes y los inofensivos curiosos puedan recorrer libremente los mares por entre escuadras enemigas, sin tener que temer ni ataque á su fortuna, ni turbación en sus estudios.

virtud de la ley del dos pradiel, año XI, que sirve de regla en esta materia, están concebidas en estos términos: «El gobierno francés autoriza por las presentes á N. . . á hacer armar y tripular en guerra un... de... toneladas, mandado por el capitán N. . . con tantos cañones, balas, pólvora, plomo y con municiones de guerra y víveres que crea necesarios, para armarse en corso contra los enemigos de la Francia, y los piratas, ladrones y vagabundos, por todas partes donde pueda alcanzarlos; á cogerlos y á llevarlos prisioneros con sus barcos, armas y otros efectos cogidos, con obligación por parte del armador y del capitán de conformarse á las leyes y ordenanzas, etc.»