

Aplaudióse el resultado de la prueba; pero el tesorero Rávago objetó que semejante embarcación no podía hacer mas que dos leguas en tres horas, que era de mucho coste y que corría peligro de que reventase la caldera (1). Los hombres prácticos opinaban todo lo contrario; mas Carlos V se hallaba muy ocupado en trastornar la Europa, y no se cuidó de una invención que habria anticipado en dos siglos y medio la revolucion en el arte de navegar.

Otro mecánico se presentó tambien en nuestros dias á un emperador á quien animaban algunas ideas de Carlos V, y le propuso la construcción de un buque que se moveria aun contra el viento y por medio del vapor. Aquel guerrero que procuraba á toda costa descubrir el medio de prevalecer sobre la nacion inglesa que tanto aborrecia, no hizo aprecio de lo que tan gran superioridad le hubiera dado sobre ella, y Fulton no fué escuchado ó comprendido por Napoleon en los dias de su gloria, de lo cual debia mas tarde arrepentirse en sus tiempos de desgracia. La libertad acogió lo que los conquistadores despreciáran, y aquella América que todavía llamamos el Nuevo Mundo, y que aspira como aventajado discípulo á superar á su maestro, aplicó á la navegacion aquel agente de incalculables efectos, por cuyo medio se surcan los mares con mayor rapidez y seguridad, casi á despecho de los vientos y de las tempestades. Fulton construyó en 1807, en los Estados Unidos, el primer buque de vapor de fuerza de 18 caballos, con el cual hizo la travesía de Albany á Nueva York en 18 horas, mientras que al presente se emplean siete ú ocho en recorrer aquellas 60 leguas. En 1812 construyó el primero para el Ohio y el Misisipi: desde el año 1818 se aumentó de un modo considerable el número de buques de vapor, y en el 35 habia ya 588 en las aguas del Ohio, contándose 1,300 en todos los Estados Unidos en el año 39. Hoy dia se llega desde Nueva York á Filadelfia en cinco horas, en ocho á Baltimore, en diez á Washington, en 20 á Norfolk, en 40 á Charlestown en la Carolina del Sur, y en 168 á Nueva Orleans en la embocadura del Misisipi, que son 900 leguas, y desde Nueva York puede tambien hacerse el viaje á Nueva Holanda en ocho ó diez dias, viendo las ciudades principales y con muy poco gasto.

La Inglaterra y sus colonias tenian en 1814 dos buques de vapor de 456 toneladas: en 1824 su número se habia elevado á 126, que cargaban entre todos 15,739 toneladas: en el 34 á 462 de porte de 50,734 toneladas: en 1838 habia subido ya á 810 de 167,840 toneladas de cabida, y hoy pasa su número de 1,000. El primer buque de guerra de vapor inglés se construyó en el año 28, y hoy aquella marina cuenta con mas de 100. En un principio no

(1) Los documentos sobre este particular han sido publicados por Navarrete y por Dézobry de la Roquette, *Coleccion de los viajes y descubrimientos de los Españoles desde el fin del siglo xv.*

osaron aventurarse mas que en el Clyde sobre estos buques; luego pasaron el Estrecho; despues los emplearon para el cabotaje entre los tres reinos, y por fin recorrieron las costas del Mediterráneo y del Báltico. Los teóricos igualmente que los prácticos habian declarado, sin embargo, que era imposible con ellos la travesía del Océano; pero el *Great Western*, que partió de Bristol en abril de 1838, llegó con indecible regocijo á Nueva York, en donde vivian todavía algunos que se acordaban de haberse burlado con la generalidad de la Fultomanía: habia corrido en 15 dias 3,500 millas (6,500 quilómetros), y despues consiguió llegar en 12 dias y medio, largando hasta ocho nudos y tres cuartos cada hora (1), y llegando á hacer hasta 70 de estos viajes.

En el ínterin se pensaba en sustituir á la madera el hierro, como mas fuerte y ligero, y que nada tenia que temer de los insectos, no sabiéndose si pertenece á Dodd, que sugirió la idea en 1818, ó á G. W. Williams, que la puso en práctica, el mérito de las calas ó bodegas compartidas en varias divisiones, sistema por el cual, aunque una de ellas haga agua, quedan las demas intactas. De esta forma se construyeron el *Tigris*, el *Eufrates*, el *Alburkha*, el *Quorra*, el *Alberto* y el *Wilberforce*, con los cuales fué ya posible avanzar mas hácia los polos rompiendo con mayor fuerza los hielos y sumergiéndose ménos, y se navegó contra la corriente en rios hasta entonces inaccesibles. Hoy dia el Orinoco, el inmenso Misuri y el misterioso Misisipi sirven de esta manera para poner en contacto las poblaciones mas distantes: con aquellos buques se intenta la exploracion completa del Níger, á fin de extirpar en su origen el infame tráfico de Negros, y otros dos vapores subieron por el Eufrates 1,000 millas inglesas hasta Béles, para abrir desde allí una nueva via comercial, mas ventajosa aun que la de Suez, pues que la Inglaterra nada tendria que temer en ella de la concurrencia de los Americanos ni de los Banianos.

Apénas se extendió la navegacion de vapor, cuando el gobierno general de las Indias pensó en sacar provecho de ella para las comunicaciones entre Europa y aquellos países, antiguo límite de los viajes, facilitando sus relaciones con la metrópoli, y despues de una larga discusion el capitán Johnson partió el 16 de agosto de 1825 de Falmouth con la *Empresa*, nave de 460 toneladas, llegando á Bengala el 7 de diciembre. Este buque, que compró el gobierno, se empleó inmediatamente en la guerra con los Birmanes: á él se unieron despues otros, y cuando no bastaban tres meses para llegar por el Ganges en una nave ordinaria desde Calcuta

(1) Este buque tiene 1,340 toneladas de peso oficial, que es siempre inferior al verdadero: los entrepuentes pasan de 200 piés, la sentina puede contener 800 toneladas de carbon, á mas de las provisiones y agua para personas; los gabinetes son espaciosos y bien decorados, y el salon, revestido de pinturas, tiene 75 piés de largo por 21 de ancho y 9 de alto.

Allahbad, estos hacian el viaje en ocho dias, aun sin caminar de noche. Dirigiéronse tambien algunos vapores hácia el Mar Rojo; el *Hug Lindsay* arribó en 1830 á Suez desde Bombay en veintinun dias de viaje, y los que le siguieron llegaron en mucho ménos tiempo, de modo que el parlamento dispuso que se estableciesen comunicaciones regulares, á fin de que el correo de Bombay llegue á Londres en un mes. Así desaparecen las distancias.

El *Ironsíde*, primer buque de hierro de la marina británica, llegó á fines de 1839 desde Fernambuco á Liverpool, con un cargamento excesivo proporcionado al pequeño espacio que ocupaba, y venciendo este viaje las preocupaciones que contra tales buques se abrigaban, la sociedad del *Great-Western* se propuso construir el *Great-Britain*, la mayor innovacion que de mucho tiempo atras se hiciera en las construcciones navales, dejándose de copiar los vapores de Fulton. Tenian estos el gran defecto de no tener mas agente que el vapor, sin que sacáran provecho de las grandes fuerzas naturales, porque la máquina colocada en el centro y en los costados del buque, impedía la colocacion de una arboladura poderosa, capaz de resistir las fuertes tempestades, y para evitar este inconveniente, se sustituyeron las paletas de las ruedas con una rosca de diez y seis piés de diámetro, nuevo aparato de propulsion que los Franceses atribuyen á Delisle y los Ingleses á Smith. Este mecanismo aligera el peso de la nave en 100 toneladas, da comodidad y belleza al buque, y le facilita la entrada en los canales, y si, como es de presumir, este procedimiento se generaliza, se harán mucho mas fáciles los viajes á la India, que ahora tienen que luchar con las calmas, las corrientes y los torbellinos (1). El éxito, sin embargo, de estas tentativas fué desgraciado, 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 máquinas de vapor de fuerza de 3,000 toneladas para la travesía de Nueva York á Liverpool.

El *Indostan*, de fuerza de 500 caballos, ha-

(1) El *Napoleon*, buque de hélice, arria doce nudos y aun mas si es necesario. He aquí la comparacion entre el *Great Britain* y un navio de linea de primera clase.

	Navio de Great Britain.	Navio de linea.
Longitud del puente entre las perpendiculares.	Metros. 87.	17 63. 4. 1
Anchura sin contar el bordaje.	» 45.	54 16. 30
Altura en el puente.	» 7.	31 8. 12
Id. en los castillos.	» 9.	78 — —
Se sumerge.	» 4.	876 7. 877
Agua que desaloja, Toneladas.	» 2,970.	3,083.

El *Great Britain* es todo de hierro, excepto los gabinetes y los tabiques interiores, pesando 1,500 toneladas. Es de cuatro puentes con cuatro salones comunes, dos reservados para las señoras, 180 camarotes, ademas del sitio para la tripulacion, y 232 lechos. Las cuatro máquinas, movidas por 24 hornillos, tienen fuerza de 1,288 caballos y ademas lleva seis mástiles.

biendo salido de Southampton el 24 de setiembre, llegó á Madras el 20 de diciembre, esto es, en 87 dias, de los cuales empleó 27 en estaciones, de modo que hizo 200 millas cada veinticuatro horas, hallándose ahora destinado servicio mensual entre Calcuta y Suez. El *Pacifico* hizo en 1850 la travesía del Atlántico en diez dias y cinco horas, y el *Asia* en diez dias al regreso, que se sabe es ayudado por las corrientes. Últimamente, el *Canadá*, buque americano, caminó 892 millas en tres dias consecutivos, siendo esta la mayor rapidez continua que jamas se viera. Al presente se han organizado diferentes compañías, que envian constantemente buques á los diferentes países transatlánticos.

La nueva sociedad inglesa, por medio de catorce vapores y diez goletas de vela, hace dos veces al mes el servicio postal entre la Gran Bretaña, todos los países de las Indias Occidentales, la costa de la América Meridional y Honduras, y otras dos veces cada mes envia naves á la Habana, á Nassau, á los puertos de los Estados Unidos en el Atlántico, y hasta á Halifax en la Nueva Escocia. Este servicio está combinado de modo que facilita las comunicaciones entre todas las islas y continentes, desde Surinam al Oriente hasta Méjico al Occidente, y desde el Golfo de Paria y de Chágres hasta Halifax, de modo que en 60 dias se puede hacer el viaje de ida y vuelta de América á Londres, tocando en la mayor parte de las Islas Occidentales, y visitando los principales puertos de América, en buques provistos de toda la comodidad posible, y con habitacion separada y espaciosa para cada uno.

Tales son las inmensas ventajas conseguidas ahora que las teorías científicas y no las ciegas prácticas presiden á las construcciones. La admiracion aumenta cuando se considera esa multitud de buques que en toda Europa, y mas aun en América, surcan todos los rios y exploran todas las costas, porque el tener que subir un rio, lo cual siempre se consideró como obstáculo para el comercio, se tiene ahora á buena suerte. El descubrimiento, por lo tanto, de un lecho de carbon de piedra se aprecia hoy mas que en el siglo xvi el de una mina de oro, y no será preciso mas para dar un valor muy crecido á cualquiera roca desierta de la Polinesia. La invención, sin embargo, puede decirse que es de ayer: ¿quién podrá, pues, calcular sus mejoras y consecuencias? La guerra misma cambiará de aspecto: la infantería de tierra y los marineros de agua dulce bastarán para el servicio: se llegará sin demora al punto de la accion, y aunque los navios de línea no se sustituyan con los vapores, estos ayudarán eficazmente sus movimientos, los sacarán de una posicion crítica, y los remolcarán cuando queden desguarnecidos. Verdad es que lo delicado de su mecanismo, fácilmente destruido por el cañon, impedirá que ocupen estos buques el principal derecho en el combate; pero aunque

la rosca de Arquímedes ó el electromagnetismo no consigan reparar este defecto, siempre serán lo que la caballería respecto á los ejércitos, que si no bastan para decidir la suerte de un combate, protegerán los flancos, conducirán á él á los navíos de línea, y harán ménos desastrosa la retirada y mas completa la derrota del enemigo.

Derecho marítimo.

La importancia del mar condujo á estudiar detenidamente el derecho marítimo y las relaciones entre las diferentes potencias, así en la paz como en la guerra. En la edad média, igualmente que en los tiempos antiguos, esta permitía causar al enemigo todo el daño posible, impidiéndole todo lo que pudiera serle provechoso; fiera que reducía á términos muy sencillos aquella fuerza feroz que gobierna al mundo y que se llama derecho. Entónces la piratería era un estado legal, y aun despues que dejó de ser la profesion de los héroes, se practicaba por cuantos tenían medios para ello, midiéndose con arreglo á esto su derecho; pero no bien el comercio tomó incremento hácia el siglo XI, se prohibió el piratear en perjuicio de las naciones amigas, y despues tambien en daño de cualquiera que no estuviera en guerra con aquella á que pertenecían los corsarios, que tuvieron entónces precision de obtener patentes de las autoridades de su país. Los gobiernos mismos comprendieron ya entónces que podían adquirir para sí este lucro que los particulares obtenían, y servirse de él como instrumento para empobrecer á sus enemigos, y por esto arreglaron el ejercicio de la piratería, y dieron instrucciones á los armadores con el objeto de causar el mayor daño posible al enemigo, interceptándole los víveres y las municiones. Mas como aquellos se entregaban con gran facilidad á los abusos, se pretendió someter á la decision de un tribunal la legalidad de sus presas ántes de que pudiesen disponer de ellas, y en otro caso serían tratados como piratas.

De aquellos tribunales nació el derecho marítimo, establecido, como ya hemos visto, en el Mediodía por las ciudades itálicas y catalanas, y en el Norte por las anseáticas, y se forman varios códigos, de los cuales es el mas nombrado el *Consulado del mar* (1). Las reglas de aquel pueden reducirse á cuatro sustanciales: 1^a Las mercaderías de enemigos cargadas en buque amigo pueden ser cogidas como buena presa; 2^a En este caso, debe indemnizarse al dueño del buque del precio del flete; 3^a Las mercaderías de amigos en buque enemigo no son propiedad del fisco; 4^a El que apresaa un buque enemigo, puede pedir el precio del flete de los géneros de nacion amiga que en él se encuentran, como si hubieran llegado á su destino. El capítulo 273 del *Consulado* decia precisamente esto mismo: « Si una nave apresada pertenece á nacion amiga, pero á ene-

1) Véase mas atras, p. 674.

» migos el cargamento, el armador puede obligar al dueño á llevar aquellas mercancías adonde las crea seguras, pagándole el flete que le hubieran pagado si las hubiese hecho llegar á su destino; pero si el dueño rehusa hacerlo, puede echar á pique el buque, salvo el equipaje. Si al contrario, la nave es enemiga y de amigos el cargamento, los propietarios se ajustarán con el armador para su rescate, y si no lo hicieren, este lo conducirá al punto de salida, y aquellos le pagarán el flete como si hubiera llegado á su destino. »

Esta era la costumbre de los siglos medios; pero entónces ó era desconocido, ó se conocia muy poco el comercio en comision, y el mismo propietario viajaba de puerto en puerto buscando la mejor venta de sus géneros. Sin dificultad, por tanto, se resolvía á quién pertenecía el cargamento, al paso que ahora la mayor parte de este va expedido en comision ó dado á consignacion mediante un anticipo, lo que complica en gran manera la decision de su naturaleza y pertenencia. Continuóse, sin embargo, considerándose libres las mercancías de nacion neutral cargadas en buque enemigo, mientras que la bandera neutral no libraba los cargamentos enemigos; pero el interes particular hizo que en el siglo XV se alterase esta costumbre, y las naciones que predominaban en el mar hicieron que se observase la segunda parte, mientras que se desatendía la primera de esta disposicion. Enrique V de Inglaterra y Juan Sin Miedo de Borgoña convinieron en que para lo sucesivo fueran buena presa las mercancías neutrales que se encontrasen á bordo de nave enemiga, y Francisco I dispuso que el buque neutral con cargamento enemigo fuese considerado tambien como enemigo.

Á los Turcos se debió el que se mitigase esta feroz disposicion; porque Achmet I en la capitulacion que concedió á los Franceses, entre otras sábias prescripciones, aceptó para los súbditos de estos la segunda disposicion del *Consulado del mar*. Francia la admitió despues en favor de las Provincias Unidas, y despues estuvo en vigor y en desuso alternativamente, hasta que en la paz de Utrecht se fijó como regla general por el tiempo de veinticinco años.

Las Provincias Unidas de Holanda, dedicadas especialmente al comercio en comision, eran las que tenían un interes mas directo en que la mercancía enemiga fuese protegida por la bandera neutral, y así fué que se esforzaron en conseguirlo por medio de ajustes particulares. Bajo este principio convinieron con Felipe IV que sería libre cualquiera mercancía enemiga que se encontrara en sus naves, mientras que sería buena presa el cargamento neutral en nave enemiga: convenio enteramente opuesto á las disposiciones del *Consulado*, y que debia hacer á los Holandeses comisionados generales del comercio europeo. La Inglaterra reconoció la libertad de pabellon en sus tratados con Por-

tugal, libertad reconocida tambien por Cromwell á la Francia (1655) y mas tarde á España (1670); pero Dinamarca y Suecia, que solo podían exportar los productos de su suelo, se adhirieron tenazmente al derecho antiguo.

Esto, sin embargo, no invalida la prohibicion del *contrabando de guerra*, esto es, de cargar ciertos objetos para uso de la nacion con quien se está en guerra. Esta prohibicion solo comprendia en un principio las armas, despues se extendió tambien á las municiones de boca, y luego á las primeras materias que pueden servir para la fabricacion de buques ó armas, y la interpretacion de este uso dió lugar á frecuentes cuestiones, á fin de conciliar la seguridad de las naciones beligerantes con la justa libertad de comercio que debe dejarse á las neutrales. Al presente se comprende que entre los cargamentos de esta clase, unos son de utilidad directa al enemigo, otros pueden llegar á serlo, y otros sirven igualmente en paz que en guerra; y mientras que las mercancías del primer género están terminantemente prohibidas y libres las del tercero, las del segundo se permiten ó prohiben segun la situacion de las naciones. Tambien se tiene por lícito el interrumpir el comercio de las potencias neutrales ó el de secuestrar sus naves cuando la seguridad de una nacion así lo exige, ó se trata de reducir á un enemigo obstinado despues de agotados todos los medios de arreglo; pero queda siempre la obligacion de indemnizar al neutral del perjuicio que se le ha causado. Todas estas medidas hacen que las naciones neutrales se esfuerzen siempre en apartar la guerra, que puede causarles detrimento.

Del derecho de prohibir el contrabando en las ciudades bloqueadas nace el del bloqueo marítimo. En el edicto publicado por Holanda en 1620, á propósito de los puertos de Flándes, sujetos á España todavia, se fijaron con precision sus límites, y segun sus prescripciones, todo cargamento á bordo de buque neutral, saliendo ó entrando de puerto bloqueado, puede ser justa y regularmente capturado, como el que se reputa contrabando, sin poner ninguna otra restriccion al comercio marítimo. Cuando esto no les fué ya de utilidad alguna, los Holandeses violaron sus propias disposiciones, y en 1652 pretendieron excluir á los Ingleses de sus puertos en todos los mares, si bien se lamentaron quejándose amargamente, cuando estos ordenaron otro tanto respecto á ellos.

El derecho de visita no es consecuencia del derecho de bloqueo, y como es oneroso en sumo grado, es causa de continuos lamentos y protestas. Por la razon, mejor dicho, bajo el pretexto de reconocer si los buques extranjeros llevan esclavos negros, los Ingleses pretenden visitar las naves de todas las naciones, y como esto les da una especie de supremacia en el mar, es causa de infinitas protestas por parte de estas.

Otra cuestion surgió todavia: ¿el mar es li-

bre? Hemos visto á los Venecianos abrogarse un dominio verdadero y perpétuo sobre el Adriático, sometiendo al pago de un impuesto á todas las naves que surcaban sus aguas, y los Españoles y Portugueses se apoyaban tambien en la famosa bula de Alejandro VI para excluir á todos los demas de los mares comprendidos en su demarcacion. Poco escuchados fueron estos, sin embargo, y cuando los Holandeses renunciaron á su obediencia á Roma y á España, resolvieron dar completa libertad á la pesca y al comercio, y declararon libre el mar. Sostuvo Grocio este principio (*Mare liberum*), mientras que Selden (*Mare clausum*) procuraba probar con declamaciones que eran propiedad de la Inglaterra los cuatro mares que la rodean: Alberico Gentile demostró que el mar podia ser poseído, como propiedad, por una nacion cualquiera excluyendo á las otras: Puffendorf estableció que los mares mediterráneos pertenecen á los pueblos situados en sus costas, segun las reglas mismas que determinan los derechos sobre los rios, siendo indivisibles los Océanos, y Bynckerskoek admite que una nacion pueda apropiarse ciertas porciones de mar, como las aguas litorales hasta el alcance del cañon ó de la vista, y los mares encerrados dentro de su territorio. Estas decisiones, sin embargo, no son mas que inspiraciones producidas por la naturaleza del país en cuyo favor se escribieron, si bien la Inglaterra se apoya en ellas para excluir á las otras naciones de los mares británicos, como lo hace la Dinamarca respecto al Sund y al Belt.

Las antiguas costumbres fueron recogidas y perfeccionadas por Luis XIV en su *Ordenanza de marina*; porque viéndose poderoso con una flota de 100 navíos de línea, y otros 700 buques de guerra, con 14,000 cañones y 100,000 marineros, creyó poder hacerse el señor de los mares. Declaró en ella que cualquiera nave cargada con mercancías pertenecientes á sus enemigos, y cualquiera género de sus súbditos y aliados en nave enemiga, serian buena presa: fué aun mas adelante en la guerra de sucesion de España, decretando que no se atendiese en las mercancías á la cualidad del propietario, sino que se confiscase toda produccion del territorio ó de la industria del enemigo, y de este modo se vieron capturados hasta buques neutrales, que cargados en puertos enemigos se dirigian á otros puntos.

La Inglaterra puso freno en la paz de Utrecht á esta ferocidad, desconocida aun entre los piratas de la edad média, acordándose que la bandera neutral protegiese el cargamento enemigo, si bien parece que quedó confirmada la regla de que pudiera confiscarse el cargamento neutral que se encontrara en buque enemigo, puesto que ninguna mencion se hizo de ella. La nacion inglesa mas adelante, habiendo adquirido el predominio en el mar, procuró abolir aquella restriccion como derogatoria del derecho comun, y que debia, por tanto, cesar con

Libertad del mar.

1608.

1651

1713.

Contra-bando de guerra.

1417.

1513.

1611.

1646.

1713.

1620.