

Tampoco se conocian entonces los inspectores de diversas armas. Pero al frente de la artillería habia un director en España, otro en Italia, y el tercero en Flandes que entendia exclusivamente en este ramo. En las provincias marítimas habia por lo regular jefes militares, conocidos con los nombres de capitanes generales. El de adelantado para significar mandos de igual clase, iba estando en desuso, reservado solo para los de Indias. El título de condestable de Castilla, era un mero honor por lo regular hereditario. Los que mandaban ejércitos fuera de España, recibian patentes de capitanes generales. Bajo sus inmediatas órdenes y como sus segundos se conocian los maestros generales de campo, que eran en cierto modo los jefes de estado mayor de los ejércitos. Tambien se conocian los cuartel-maestros que entendian en las marchas, en los alojamientos y en los campamentos. En las primeras guerras de Flandes se creó un comisario general de caballería que era una especie de inspector del arma. Con los ejércitos marchaban los contadores, veedores, pagadores que eran por la mayor parte contratistas y asentistas. Tambien habia un prevoste con varios oficiales de justicia.

El servicio de la policía de los caminos estaba á cargo de la santa hermandad, compuesta entonces de infantería y de caballería, aunque esta última era mas numerosa. Cuando habia necesidad, se hacian, como hemos dicho, nuevas levás, y como los hombres estaban tan familiarizados con las armas, no era difícil poner tropas en campaña. Los soldados de los pueblos iban mandados por los vecinos mas ricos ó de mas influencia: muchas veces se ponian á su cabeza los alcaldes ú otros individuos del ayuntamiento. La carrera de las armas no estaba tan separada como ahora de las demas profesiones civiles; á veces se encargaban comisiones militares á personas que no habian militado nunca.

Cuando el Perú ardia en guerras promovidas por sus conquistadores, envió el emperador para sosegar los

alborotos y sujetar á los rebeldes á Pedro Gasca, magistrado civil y hombre ya muy entrado en años, y que ademas tenia el carácter de eclesiástico. De estos casos se vieron muchos en aquellos tiempos.

Las fuerzas de mar no estaban á la altura de los ejércitos de tierra; queremos decir que se hallaban mucho mas distantes del desarrollo que han recibido en nuestros tiempos, ora se atienda al número de los buques, ora á su porte, ora á sus maniobras y modo de combate. Lo que se llama táctica naval era aún muy imperfecta. Así como las tropas de tierra se tocaban mas veces por la naturaleza de las armas, se juntaban igualmente en los combates de mar buques, trabándose con garfios de hierro para venir á batirse con arcabuces y pistolas, ó mas frecuentemente al arma blanca. Prueba este hecho que los navios de guerra no iban entonces tan pertrechados de cañones. No habia entonces marinas reales ó del Estado, es decir ejércitos permanentes de mar dispuestos á hacer su servicio en todo tiempo. Se construian precipitadamente los buques cuando se trataba de una guerra, y en muchos casos se alquilaban al comercio. De este expediente se valió en gran parte la reina de Inglaterra para hacer frente á la Invencible; y el mismo puso en práctica cuando la famosa expedicion sobre Cádiz, á los últimos del reinado de Felipe. Eran demasiado costosos aquellos establecimientos marítimos, para que por mucho tiempo pudiesen sufragar sus gastos. Las principales potencias marítimas de la primera mitad de aquel siglo, fueron sin duda Venecia, Génova, los caballeros de San Juan, España y el Gran Señor, con quien se estaba perpétuamente en guerra. Tambien debian distinguirse en la navegacion las potencias berberiscas, aunque no fuese mas que por las inmensas ventajas que les resultaban de la piratería. Que España y Portugal debieron de hacer grandes progresos en la navegacion, se deduce del simple hecho de tener inmensas posesiones allende de los mares. Inglaterra comenzaba á adquirir preponderancia suma como

potencia marítima, y la reina Isabel no se aplicaba con menos cuidado á los negocios de mar que á los de tierra. En el último tercio de aquel siglo comenzó á florecer la Holanda, como potencia marítima, y echaba los cimientos de la gran prosperidad y riqueza como pueblo comerciante. Con sus naves auxiliaron al rey de Francia é impidieron que las tropas del príncipe de Parma se uniesen con las que llevaba á su bordo la Invencible. Es singular que Felipe II hallándose en tan cruda guerra con las provincias unidas, no hubiese tratado nunca de proporcionarse en las costas de Flandes una marina construida bajo el mismo sistema que la suya, y que cuando se trató de la invasion en Inglaterra no hubiese ocurrido á su consejo que la falta de navios propios para navegar en dichas costas y tomar abrigo en cualquiera puerto tendria que producir fatales consecuencias. Lo cierto es que mientras que sus ejércitos de tierra hacian inútiles esfuerzos para la conquista del pais, les dejó formarse poco á poco una marina que llegó á ser tan formidable. Estaba muy próximo el dia que los holandeses buscasen teatros mas grandes en que lucir su habilidad, y poder acrecentar al mismo tiempo su riqueza. Muy pronto pasaron el Cabo de Buena Esperanza, para arrancar á los portugueses muchas de sus ricas posesiones.

El siglo XVI fué todo de adelantos, mejoras y progresos. Se le puede designar sobre todo como la época de los descubrimientos. Con el del nuevo mundo, recibieron grandes estímulos el espíritu de industria y el deseo natural de entrar á la parte de tantos tesoros como entonces ofrecia. Sucedian empresas á empresas, reducidas todas á hacer descubrimientos y conquistas. Todo esto explica la prodigiosa rapidez con que en menos de cincuenta años quedó sujeto á la corona de Castilla el inmenso hemisferio que desde los cuarenta grados de latitud meridional se extiende hasta el paralelo de la misma clase en el hemisferio opuesto. Nosotros no hemos entrado en la historia de estos magníficos descubrimientos, pues ade-

mas de ocupar demasiado espacio no corresponden al reinado de Felipe II, habiendo sido hechos casi todos en el de sus antepasados. El grande imperio que los portugueses habian fundado en el golfo Pérsico, y varias regiones de la India llegó á ser suyo con la ocupacion de Portugal, pudiendo contarse desde entonces por el señor de todos los inmensos paises descubiertos y conquistados en América y Asia desde últimos del siglo XV. Por los años de 1550 se extendieron españoles por el lado de Chile, y casi por el mismo tiempo tuvieron lugar sus famosas contiendas con los araucanos, pueblo belicoso, y el que de todos los de América hizo mas obstinada resistencia á la dominacion de Europa. En tres ocasiones diferentes se renovó esta guerra inmortalizada por Ercilla, y solo terminó cuando fueron pereciendo poco á poco unos en batalla y otros por traicion todos los caudillos de aquella nacion independiente. Por los años de 1572 se hizo el descubrimiento y la conquista del nuevo Méjico al norte de la Nueva España y de la California. Por los mismos tiempos comenzaron á poblarse y hacerse establecimientos permanentes en las Islas Filipinas ya descubiertas por Fernando Magallanes, á su vuelta por el mar Pacífico y que terminó sus dias en uno de sus puertos. Tambien se hizo entonces el descubrimiento de las Islas Marianas ó Ladrones, y de las Molucas. Sebastian del Cano que mandaba uno de los navios de Magallanes llamado la Victoria, fué el primero que dió vuelta al mundo. Esta gloria tuvieron en seguida los ingleses Drake y Raleigh, pues este viaje pasaba como era natural por una hazaña extraordinaria. Sebastian Cabot, de esta última nacion, hizo tambien descubrimientos en las costas de la América septentrional al norte del seno Mejicano. En aquel siglo comenzaron los ingleses á establecerse en aquel pais conocido hoy con el nombre de Estados-Unidos. Se cruzaban expediciones por aquellos mares desconocidos hasta entonces: no podia ofrecerse ocasion mas favorable para el desarrollo de la capacidad de tan

atrevidos navegantes. Españoles, portugueses, franceses, ingleses y holandeses, á todos devoraba el espíritu de la codicia y la ambicion de hacerse un nombre en tan difíciles empresas. España no se descuidaba por su parte en enviar expediciones en busca de descubrimientos. En su tiempo se distinguieron Mendaña, Mendoza y Quiros que descubrieron las islas de la Sociedad, las de los Amigos, las de Sandwich, y nueva Zelanda, todas en el mar Pacifico. Ya se hacian entonces esfuerzos para dar un paso por el Norte de América entre éste y el Atlántico. Se echan de ver los progresos que tenia que hacer precisamente el arte de la navegacion, y los tesoros que la historia natural adquiria con tantos descubrimientos de tierras tan poco parecidas por sus producciones de todo género á las nuestras.

España como potencia marítima no desmerecia de lo que era en tierra. Tocaba al señor de la península española, de Cerdeña, de Sicilia y Nápoles, de las inmensas posesiones de ultramar, mostrarse grande en este ramo como en cuantos daban testimonio de su poderío. Sin duda era la potencia de Europa que poseia y pagaba mas marina. En la construccion y preparativos que se hicieron en Lisboa para echar al agua la Invencible armada, tal vez se tuvo por principal objeto desplegar una magnificencia hasta entonces nunca vista creyendo que bastaria solo ella para inspirar terror á los enemigos de la España. La experiencia hizo ver que es la utilidad lo primero á que se debe atender en todos estos armamentos. No hay duda de que se construyeron entonces unos buques de un porte desmesurado con proporcion á lo que estaba en uso, pero hoy dia harian los mayores muy triste papel colocados junto á los navíos de alto bordo que figuran en primer término entre las escuadras de estos tiempos.

A pesar de hallarse Felipe II muy frecuentemente en guerras marítimas, no tenia escuadra ni marina fija. Se desarmaban la mayor parte de los buques y se licenciaban la gente de servicio inmediatamente que lo per-

mitian las circunstancias de la paz por no ser ya tan necesarios. Tambien alquilaba el rey buques al comercio. Por lo regular era Génova la que acudia con sus galeras en los grandes armamentos. Tambien de Malta recibia el rey en este ramo auxilios poderosos. Siendo tan frecuentes las guerras debió de tener Felipe II marineros muy experimentados de valor probado, de gran pericia en este ramo de servicio público. Se distinguió entre todos el marqués de Santa Cruz, á quien se le confiaron siempre las expediciones de mas bulto. A su lado figuraban, aunque en inferior escala, los Recaldes, los Oquendos, los Mejias, los Velascos. De las provincias Vascongadas salian marinos de gran mérito. Una prueba de lo adelantada que estaba la nacion en este ramo es, que así como las provincias enviaban al rey tercios ya organizados para acudir al ejército real, asimismo presentaban galeras armadas y pertrechadas.

En España no habia ministro de marina. Las órdenes para este servicio se extendian por los mismos secretarios que entendian en todos, ora civiles, ora militares. Habia títulos de capitanes generales de galeras para guarnecer los buques, de soldados que tomaban indistintamente de los ejércitos de tierra. Se pasaba con menos inconvenientes que en el dia de un servicio á otro aun para los mismos jefes, por lo sencillo de la táctica naval que no necesitaba mucho tiempo de enseñanza.

Tampoco se conocian en servicio militar marítimo lo que se llama uniforme, ni tampoco las divisas militares.

Acerca de los nombres diversos que se daban á los buques, y las diferencias que los dividian en distintas clases, no nos quedan hoy datos muy seguros. Se leen en los historiadores de aquel tiempo los nombres de galeras, galeones, galeazas, galeotas, urcas, fragatas, bergantines, pataches, sin darnos sobre esta diversidad aclaracion de ningun género. Haremos, sin embargo, para la mejor inteligencia del texto una ligera descripcion ateniéndonos

á lo que dice el Diccionario marítimo-español, impreso en Madrid en 1831.

Los buques de mas porte eran los galeones que se manejaban solamente con velas. Se les dió este nombre por la semejanza que tenian con las galeras de que hablamos luego. Los habia de guerra y de carga, dedicándose por la mayor parte á este último uso. Así con el nombre de galeones se conocian las embarcaciones que traian el oro y la plata de las Indias.

El nombre de *galera* es casi genérico de todas las embarcaciones que se usaban en la edad media. Se les daba este nombre por una especie de morrion ó yelmo llamado en latín *galea*, con que sus proas se adornaban. Eran embarcaciones de vela y de remo. Las usaban los antiguos, y las distinguian con los nombres de *biremes*, *triremes*, *quatremares*, etc., sobre cuya verdadera significacion no están los críticos de acuerdo. Algunos entienden por estas denominaciones que los remeros estaban colocados en diversos órdenes; es decir, unos mas altos y otros mas bajos, lo que en las *quatremares* ó *quinqueremes* supondria cinco pisos, verdadera monstruosidad en una embarcacion, y que exigiria una largura inmensa en los remos de los que estaban en alto. Otros entienden que estas denominaciones se aplican al número de los remeros que manejaban cada buque segun su porte. De todos modos, las galeras que se usaban en la edad media y en el siglo á que aludimos no tenian mas que un piso ó una cubierta, y aunque llevaban tres palos con vela latina, se manejaban ordinariamente al remo. Por lo comun tenian treinta por banda, y cada uno se hallaba manejado por uno ó dos hombres segun el porte de la embarcacion, cuyo servicio estaba desempeñado por *forzados* ú hombres condenados á este castigo por los tribunales. Regularmente llevaban las galeras dos cañones en la popa y otros tantos en la proa. Las galeras eran de diversas dimensiones: las de mas porte no pasaban de doscientas toneladas.

La galeota venia á ser una galera de menores dimen-

siones que la ordinaria, por lo regular llevaba veinte remos por banda, cada uno por un hombre solo.

De mayor porte que las galeras eran las galeazas, embarcacion tambien de vela y remo, movida principalmente por los últimos. Las habia hasta de veinte cañones. Segun Capmany era embarcacion introducida por los venecianos.

La fragata era un buque de cruz de tres palos; mas no hay que confundir, las que llevaban este nombre en lo antiguo con las que se usan en el dia. Las primeras eran algo inferiores á las galeras, así como las de hoy lo son á los navíos. Las fragatas no llevaban remos y se las armaba de artillería como los navíos.

Tambien se conocian los bergantines de porte inferior á las fragatas. Igualmente otras embarcaciones inferiores con el nombre de *pataches*.

Las urcas eran embarcaciones grandes destinadas propiamente á carga, como las que hace poco se usaban tambien con este mismo objeto. En la armada destinada á la expedicion de Inglaterra, tambien se cuentan urcas.

Las caravelas, que hacen tanto papel en la historia por ser el género de embarcaciones en que emprendió Colon su viaje al Nuevo-Mundo, se usaban ya poco en el reinado que escribimos. Eran buques de porte inferior á las galeras, de tres palos, con vela latina y sin remos. Se les armaba de mas ó menos piezas de artillería segun las ocurrencias. Las habia de guerra y de comercio. Probablemente pertenecian al primer género las tres que destinaron á la expedicion del Nuevo-Mundo. Así, prescindiendo de la galera y sus derivados que ya no se conocen en la navegacion moderna, subsisten todavia los nombres de las que el siglo XVI usaba. La diferencia está en sus portes, en las tripulaciones, en el número de cañones, sin contar las diferencias producidas por los grandes adelantamientos que por precision se han hecho en este ramo. El poco tiempo en que se ponía en pié una escuadra supone lo imperfecto y poco acabado de las construcciones.