

anti-católica, sino que poco á poco, protegida por los papas y por el soberano, fué ejerciendo su censura en todas las obras que se publicaban, hasta el punto de no poderse dar ninguna á la estampa sin previa aprobacion de los inquisidores. Y como se la veía no respetar ni las producciones ni las personas de los varones que tenían mas reputacion de virtuosos y santos, como sucedió con el Apóstol de Andalucía, el venerable Juan de Ávila, como aconteció luego con los sapientísimos Fr. Luis de Granada y Fr. Luis de Leon, con Santa Teresa y San Juan de la Cruz, ¿quién no temblaba al saber que sus obras iban á ser pasadas por el espeso y cerrado tamiz de tan severo tribunal?

Y si tal vigilancia se hubiera ejercido solo en las obras en que se trataran materias de teología, de religion ó de moral! Pero ejerciase indistintamente en todos los escritos, siquiera fuesen de náutica ó de agricultura, siquiera fuesen de mero pasatiempo ó recreo. Y como en la armonía y relacion general de los conocimientos humanos es casi imposible dejar de tocar puntos que próxima ó remotamente no puedan rozarse con las creencias ó con las costumbres religiosas, siempre asaltaba á los autores y á los ingenios el recelo de que la suspicacia ó el capricho ó mal humor de los censores inquisitoriales pudiera ó intentara descubrir en la esencia ó en la forma, ó tal vez en alguna frase oscura ó descuidada, algo que diera ocasion ó pretexto á calificaciones desfavorables y á procedimientos misteriosos de que era difícil desenvolverse. De aquí las trabas, las restricciones, la compresion que sentía pesar sobre sí el pensamiento, tan perniciosa al progreso del entendimiento humano.

Mas como el impulso estaba dado por los elementos favorables explicados ya, y como las inteligencias no podían contenerse dentro de sí mismas, y sentían una necesidad de crear, publicábanse obras y producciones literarias, muchas de gran mérito, bien que se observase en las mas de ellas la falta de aquella antigua franqueza del carácter español, cierta reserva y retraimiento parecido á la hipocresía, y cierta adulación á los poderes eclesiástico y civil, hija de la necesidad. Los ingenios abandonaban el terreno peligroso de la religion y de la filosofía, y se iban á cultivar el campo mas desembarazado de la poesía, de la novela picaresca, de la fábula y de la historia.

Una de las grandes innovaciones que sufrió la poesía castellana por efecto de la comunicacion y trato de las dos penínsulas italiana y española, fué la adopcion de las formas de la italiana, á que se halló prestarse casi tanto nuestra lengua como la suya. Boscán introdujo el soneto y otras composiciones de verso endecasílabo que su amigo el fluido Garcilaso cultivó y perfeccionó, y el autor de las tiernas églogas y el valeroso capitán de Carlos V, que, como él dice, «tomaba ora la espada, ora la pluma,» llevó á su mayor altura en la poesía castellana las formas del verso italiano, y las aclimató en ella y le dió una nueva fisonomía. Imitáronle y le siguieron Fernando de Acuña, soldado y poeta como él, Gutierre de Cetina, también como él poeta y soldado, y algunos otros; y aunque Castillejo, Villegas y otros partidarios de la antigua escuela española, combatieron aquella innovacion y satirizaron á sus autores llamándolos petrarquistas, la nueva escuela italiana quedó triunfante, y es desde entonces uno de los géneros de la literatura española.

También el género didáctico fué cultivado en este tiempo en verso y prosa. Ejercitáronse en él, entre otros, Luis de Escobar, los médicos Corelas y Villalobos, Juan de Sedeño, Pero Mejía, Palacios Rubios, Fernan Perez de Oliva. Este último, mas aventajado que los otros, y cuya temprana muerte fué lamentada como una pérdida para las letras españolas, intentó, á imitacion de los escritores italianos, emancipar la lengua castellana y sacarla de la injusta postergacion en que la tenía la manía de escribir las obras didácticas y filosóficas en latin, y enriquecer con toda clase de doctrina el idioma patrio. Distinguióse en este género el padre Guevara, religioso, cortesano, obispo, predicador y cronista; bien que así en su *Relox de príncipes*, como en su *Aguja de marear*, en su *Aviso de privados*, como en otros tratados, y hasta en sus Epístolas, que no por haberse llamado *Las Epístolas de oro* tienen el atrac-

tivo que el título parece indicar, se ve al lado de cierta buena razon y criterio un estilo amanerado y un hacinamiento inoportuno de erudicion, que hace sus obras monótonas, indigestas y de fastidiosa lectura. Así como, por el contrario, se recomienda por el atractivo de su sencillez y por la pureza de su dición el *Diálogo de las lenguas*, que se prohibió como obra de un luterano. Fuese su autor Juan Valdés ú otro, escribió como convendría que escribiesen todos. «Escribo, decía él, como hablo; solamente tengo cuidado de usar vocablos que signifiquen bien lo que quiero decir; y dígolo cuanto mas llanamente me es posible, porque á mi parecer en ninguna lengua está bien la afectacion.» Así es que en el *Diálogo de las lenguas* es donde se refleja con exactitud el estado de la lengua castellana en la primera mitad del siglo XVI, que iba perfeccionándose ya, para llegar en el reinado del segundo Felipe á su mayor grado de adelantamiento y hermosura.

Con mas lentitud que la poesía lírica y que la literatura didáctica marchaba la dramática, escénica ó teatral. Mucho consistió en que la Iglesia, ó sea el clero, que había hecho patrimonio suyo la representacion de los autos ó dramas sagrados, no quería que la representacion escénica se popularizara, y por decirlo así, se secularizara. Sin duda con este intento casi todos los imperfectos ensayos que se habían hecho del drama profano fueron incluidos en el Índice expurgatorio, y las comedias de Torres Naharro habían sido prohibidas. Mas las aficiones y las ideas que forman parte del espíritu de una época ó de un siglo no necesitan para sacudir las trabas con que se las tenga comprimidas sino de un genio que las formule, impulse y aliente. Así sucedió al género teatral con la feliz tentativa que de él hizo el ingenioso artesano de Sevilla Lope de Rueda, actor y autor dramático á un tiempo, cuyas comedias fueron representadas en varias ciudades de Andalucía y de Castilla. Aunque los recursos escénicos eran mezquinos y pobres, como sucede á toda arte en su infancia, el paso dado por Lope de Rueda en la senda que había comenzado á abrir Torres Naharro fué de tanta importancia, que se puede decir el fundador del teatro español, de un teatro destinado á ser antes de terminar el siglo la admiracion y la escuela de otras naciones (1).

Entre los géneros de literatura que se ensayaron con éxito mas feliz, lo fueron la sátira y la novela picaresca. En ambas mostró su agudo ingenio el ilustre don Diego Hurtado de Mendoza, miembro de una de las familias de España mas esclarecidas en linaje, en armas y en letras, biznieto del insigne marqués de Santillana, é hijo del gran conde de Tendilla; poeta lírico, prosista satírico, novelista ingenioso, historiador grave, general entendido, político profundo, diplomático sagaz, embajador activo y consejero leal, franco y severo. Su *Lazarillo de Tormes* no solo alcanzó gran celebridad en su tiempo, sino que como novela festiva y como retrato animado y fiel de las costumbres españolas de su época, ha conservado su reputacion y manteniéndose en boga hasta nuestro siglo, se hicieron de ella muchas versiones en lenguas extrañas y se han hecho numerosas y lujosas ediciones en nuestros mismos días. Don Diego de Mendoza se dedicó despues con no menos talento y felicidad en el último tercio de su vida á otro género mas grave de literatura, á la literatura histórica, que también iba prosperando y perfeccionándose ya mucho en el reinado de Carlos V.

Recordando lo que acerca de este importante ramo de nues-

(1) En tiempo de este famoso español, dice Cervantes hablando de Lope de Rueda (Prólogo á sus Comedias), todos los aparatos de un autor de comedias se encerraban en un costal, y se cifraban en cuatro pellicos blancos guarnecidos de guadamecí dorado, y en cuatro barbas y cabelleas y cuatro cayados poco mas ó menos, porque todos los personajes que se introducían eran pastores; los paños del escenario eran dos mantas que en donde quiera se tendían sobre un cordel, y se entreteja en la égloga dos ó tres entremeses, ya de negro, ya de rufian, ya de bobo y ya de vizcaíno; que estas cuatro figuras y otras muchas hacia el tal Lope con la mayor excelencia y propiedad que pudiera imaginarse. No había en aquel tiempo tramoyas ni desafíos de moros y cristianos á pié ni á caballo. No había figura que saliese ó apareciese salir del centro de la tierra, por lo hueco del teatro, el cual componían cuatro bancos en cuadro, y cuatro ó seis tablas encima, con que se levantaba del suelo cuatro palmos; ni menos bajaban del cielo nubes con ángeles ó con almas.

tra literatura nacional hemos dicho en el período de los Reyes Católicos, se ve que al paso que desaparecía el antiguo fraccionamiento de España y se marchaba á la unidad y se engrandecían y extendían los límites y los dominios del reino, la literatura histórica iba tomando también nueva forma y engrandeciéndose como la nacion. Iba desapareciendo la crónica y formándose la historia. Los cronistas asalariados por el emperador, Guevara, Ocampo, Sepúlveda y Mejía, no fueron los mas felices en sus obras, algunas de las cuales no se acabaron (1). Pero asomaban ya Morales, Garibay y Zurita, y el nombramiento de este último hecho en las cortes de Aragon (1547) para que escribiera la historia de las cosas de aquel reino fué uno de los acuerdos mas felices y mas beneficiosos á las letras españolas. La historia iba á adquirir pronto sus formas regulares, y así puede decirse que se podía ir ya divinando la aparicion de una historia general. Los que en tiempo del emperador tomaron á su cargo la tarea de transmitir á la posteridad los descubrimientos, conquistas y hazañas de los españoles en el Nuevo Mundo, dieron pruebas de grande ingenio y de poseer grandes condiciones históricas. Tales fueron Francisco Lopez de Gomara, Bernal Diaz del Castillo, fray Bartolomé de las Casas, y sobre todo el insigne y erudito Gonzalo de Oviedo, cuya *Natural y General Historia de las Indias* ha sido siempre considerada como uno de nuestros mas apreciables monumentos históricos; tanto que en nuestros mismos días ha merecido una mirada de preferencia de nuestra Real Academia de la Historia, que acaba de hacer una edicion esmerada y completa de la Historia de Oviedo, anotada é ilustrada por uno de sus mas entendidos y laboriosos individuos.

Uno de los sabios que dieron mas lustre á España en este reinado, como humanista y como filósofo, fué el valenciano Luis Vives. La erudicion, el buen juicio y la acertada critica que campean en sus obras hicieron su nombre célebre en Europa, y fué justamente considerado como uno de los principales restauradores de las letras. Profesor acreditado en Lovaina, en Brujas y en Paris, respetado por sus escritos sobre la enseñanza y sobre el arte de formar escuelas, admirado como comentador del libro *De civitate Dei* de San Agustín, y apreciado por sus obras literarias, mereció ser buscado por Enrique VIII de Inglaterra para maestro de la reina y de su hija doña Maria, la que fué despues reina de Inglaterra y esposa de Felipe II, y desempeñó su magisterio hasta que desagrado al rey por la enérgica franqueza con que desaprobó como católico su divorcio, lo cual le costó sufrir un arresto de seis semanas. El mayor elogio que puede hacerse de este docto español es que fué contado entonces en Europa como uno de los que formaban el triunvirato que decían de los sabios, y era fama comun que Guillermo Budé excedía á todos los de su tiempo en ingenio, Erasmo de Rotterdam en la elocuencia, y Luis Vives en el juicio.

Las ciencias sagradas y eclesiásticas no podían dejar de cultivarse con aficion, interés y aprovechamiento en un pueblo en que predominaba el principio y el sentimiento religioso, en una nacion cuyas universidades y colegios se habían cimentado sobre el estudio de la teología como sobre una de sus mas principales bases, á cuyas aulas se había procurado traer los profesores teólogos mas doctos é insignes, y en una época en que la controversia religiosa era el punto capital en que se ejercitaban los mayores ingenios. Formáronse, pues, en tiempo de Carlos V, sobre la buena base que dejaron establecida los Reyes Católicos, aquellos teólogos y canonistas eminentes que fueron á ser la honra de España y la admiracion de Europa en el concilio de Trento. Mas como muchos de los ingenios que sobresalieron y descollaron así en las letras sagradas como en las profanas, aunque se formaron en el reinado del emperador, florecieron en el de su hijo y pertenecen mas bien á la segunda mitad del siglo XVI, nos reservamos hablar

(1) Merece citarse un rasgo de escrupulosa conciencia del P. Guevara en esta materia. Como no hubiera trabajado un año en el oficio de cronista por el cual recibía sueldo del emperador, al tiempo de morir mandó que se devolviera al monarca el sueldo de aquel año.

## XII

Las artes liberales.—Inventos útiles.—Sobre el descubrimiento del vapor que se ha atribuido á Blasco de Garay.

La razon que había para comunicarse y trasmitirse á los españoles la aficion, el gusto, la cultura y el espíritu de la literatura italiana, habíala respecto á las artes liberales, en que no era aquel país menos aventajado y excelente. «Las guerras de Carlos V, dijimos en otro lugar, han puesto á los ingenios españoles en relaciones íntimas y frecuente trato con los que ya brillaban en la culta Italia. Aquellos palacios que decoraban las obras maestras de Leonardo de Vinci, de Miguel Angel, de Rafael, de Ticiano y de Correggio, los estudios y talleres de aquellos insignes artistas, son otros tantos tesoros de que se aprovechan los pintores, arquitectos y escultores de España, para formar su gusto, enriquecerse de conocimientos, traerlos despues á su patria, y fundar mas adelante escuelas propias, que comienzan por serlo de imitacion y acaban por producir una vigorosa originalidad.»

Gustaba Carlos V de fomentar las nobles artes, y respetaba y protegía los artistas. Uno de los rasgos que honran mas la biografía del emperador es la consideracion con que trató al Ticiano; y á nuestros ojos Carlos V apresurándose á recoger y levantar con su mano imperial el pincel que se le había caído al grande artista y á ponerle en su mano, se nos representa una figura mas grande, mas noble, mas digna que cuando ganaba con su espada una victoria sangrienta, ó sujetaba á su cetro un reino arrancándole su independencia y libertad.

Del estado en que se encontraban entonces la arquitectura y la escultura y del gusto que dominaba en los profesores de estas artes, dan testimonio todavía los elegantes pórticos y columnas, los delicados relieves y maravillosos adornos del magnífico palacio que Carlos V mandó edificar en el recinto de la Alhambra de Granada: obra comenzada y no concluida por el emperador, desatendida y descuidada por sus sucesores, ultrajada por la mano lenta del tiempo, y por la mano, mas activa y pronta para destruir, de los hombres. Al modo que en el comenzado palacio de Carlos V, embutido y como incrustado en el de Ben-Alamar, contrasta el estilo, el genio y el gusto de la arquitectura española de la Edad moderna con el gusto, el genio y el estilo de la arquitectura arábiga de la Edad media, así aquellos dos palacios unidos en extraño consorcio, el uno apenas comenzado, el otro ostentando todavía el lujo del acabamiento en los mas menudos remates y toques de una obra de arte, representan con harta desconsuelo nuestro, el contraste de la laboriosidad arábiga con la incuria y negligencia de que no sin razon se tilda á los naturales de nuestro suelo.

Con obras, no ya solo de ostentacion y de lujo, sino de pública utilidad, procuró también Carlos V ilustrar su reinado y dejar de él honrosa memoria á los hombres y á los tiempos venideros. El Canal Imperial de Aragon, como una de las obras mas beneficiosas que pueden hacerse á un pueblo agricultor, es también una de aquellas en que mejor puede emplearse la munificencia de un soberano, y de las que dejan mas gratos y puros recuerdos de un monarca. Y sin embargo han trascurrido siglos sin que la agricultura, el comercio y la fabricacion de los fértiles países y provincias limítrofes hayan recogido todo el fruto que la prolongacion de aquella utilísima acequia hasta ponerla en comunicacion con las aguas del Océano hubiera podido proporcionarles. Procurárase en nuestros días subsanar la incuria de centenares de años, y se trabaja, al parecer con ahínco, por llevar á cabo una obra cuya conveniencia no ha podido dejar de reconocerse en ningún tiempo, pero que la indolencia por una parte, las reprehensibles distracciones de anteriores reinados por otra, tenían en dañosa y punible paralización.

Bien se alcanzaba ya en aquel tiempo la utilidad de estas obras de canalizacion, riego y navegacion interior, vida del comercio, alma de la agricultura, y verdaderas fuentes de ri-



queza y de prosperidad. Uno de los escritores que antes hemos citado con mas elogio, Fernan Perez de Oliva, persuadía ya y excitaba en uno de sus discursos á Córdoba, su patria, á que habilitara la navegacion del Guadalquivir, y obtuviera por este medio participacion en el comercio de las Indias, cuyo monopolio tenia en aquel tiempo la ciudad de Sevilla. Muchas veces y en diferentes reinados de entonces acá hemos visto reproducirse y agitarse este pensamiento, presentarse el proyecto bajo diversas formas, renovarse con calor y caer en la frialdad y en el olvido. Hoy este mismo proyecto, tantas veces promovido y nunca ejecutado, entra en el movimiento general de la época que preocupa los ánimos en el ansia de acometer empresas materiales de pública y privada utilidad.

Y no faltaban ingenios españoles que se ocuparan en discurrir ó inventar medios y trazas con que simplificar, enriquecer ó perfeccionar las artes conocidas y las profesiones que estaban mas en boga. Entre los perfeccionadores del arte de la navegacion se cita uno, cuya fama se extiende hoy por todo el orbe, y cuyo nombre constituye una de las glorias de nuestra patria, porque la fama pública le supone autor de uno de los inventos mas útiles y que han hecho una verdadera revolucion en la marina, en la guerra, en el comercio y en las relaciones de los pueblos, á saber, los barcos de vapor. El lector habrá comprendido ya que hablamos del español Blasco de Garay.

Desde que comenzamos á escribir esta historia, hemos estado temblando de llegar á la época en que tuviéramos necesidad de pronunciar ó estampar este nombre. No cediendo á nadie en amor á las glorias patrias, hemos tenido fuertes luchas dentro de nosotros mismos, entre este amor santo á las glorias nacionales, y el amor no menos santo, y mas sagrado todavía para nosotros, á la verdad histórica; entre la pena de alzar el velo á una ilusion lisonjera, casi sancionada por la persuasion general, y la precision severa y dolorosa, de decir la verdad de lo que sabemos, ó por lo menos de no ocultar el fruto de nuestras investigaciones. Tentados hemos estado muchas veces á callar. Al fin nos hemos hecho cargo de que este pais de glorias no necesita, para contarlas en abundancia, de una mas que equivocadamente se le haya atribuido, y nos hemos resuelto á decir: *Creemos que Blasco de Garay no inventó el vapor.*

La creencia, hoy difundida por el mundo, y acaso ya por nadie, ó casi por nadie combatida, de que el español Blasco de Garay inventó y ensayó el vapor con aplicacion á los buques aun no mediado el siglo XVI, tuvo su origen en un artículo que el ilustrado y erudito académico de la Historia don Martín Fernandez de Navarrete publicó como ilustracion á su famosa obra titulada: *Coleccion de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XVI* (1). «Entre las varias invenciones útiles que se deben á los españoles, dice este escritor, citaremos algunas por via de ejemplo. Sea la primera la de los barcos de vapor, tan en moda en nuestros dias; sobre la cual nos ha comunicado desde Simancas el señor don Tomás Gonzalez la noticia siguiente.—Blasco de Garay, capitán de mar, propuso en el año 1543 al emperador y rey Carlos V un ingenio para hacer andar las naves y embarcaciones mayores, aun en tiempo de calma, sin necesidad de remos ni velámenes. A pesar de los obstáculos y contradicciones que experimentó este proyecto, el emperador convino en que se ensayara, como en efecto se verificó en el puerto de Barcelona el día 17 de junio del expresado año 1543. Nunca quiso Garay manifestar el ingenio descubiertamente, pero se vió al tiempo del ensayo que consistía en una gran caldera de agua hirviendo, y en unas ruedas de movimiento complicadas á una y otra banda de la embarcacion. La experiencia se hizo en una nao de 200 toneles, etc.» Y prosigue dando algunas noticias, aunque sucintas y breves, de los ensayos.

En nuestras visitas á aquel archivo, de donde partió la noticia, comunicada por el archivero que era entonces don Tomás Gonzalez al señor Navarrete, llevados del noble afán de adquirir pormenores acerca de un descubrimiento que mirábamos como tan glorioso á nuestra patria, procuramos inves-

(1) Es la ilustracion VI del tomo I, capítulo 33, pág. LIII.

tigar y examinar todo lo que sobre el mencionado invento arrojaran los documentos existentes en aquel archivo. Confesamos que despues de la mas esmerada diligencia y del mas escrupuloso y exquisito exámen, se cayó de nuestros ojos la venda de la ilusion que en este trabajo nos guiaba. Porque no solamente no hemos hallado en los documentos que se refieren al invento de Blasco de Garay nada que tenga relacion con el vapor, ni se habla en ellos nunca de caldera ni de agua hirviendo, sino que creemos haber averiguado con toda certeza que el aparato, ó ingenio que entonces se decia, de Blasco de Garay, y la fuerza motriz que él ensayó con aplicacion á los barcos no tuvo analogía alguna con el vapor. Celebráramos mucho que otro mas afortunado que nosotros encontrara datos que nos convencieran de que somos nosotros los que hemos padecido error. Entre tanto, para que nuestros lectores puedan formar juicio sobre este importante asunto, vamos á informarles en compendio del fruto y resultado de nuestras investigaciones sobre el particular (2).

Hallándose el emperador Carlos V en Toledo á principios de 1539, le dirigió Blasco de Garay un memorial, en que exponía ser un pobre hidalgo, que habiéndose dedicado al estudio de las ciencias entonces conocidas, y deseando servirle como lo habian hecho otros, y particularmente un hermano suyo muerto en Italia, le ofrecia:

- 1.º Construir un ingenio para mover los barcos en tiempo de calma sin el auxilio de remos.
- 2.º Otro para sacar efectos y barcos idos á pique con ayuda de solo dos hombres.
- 3.º Otro para permanecer dentro del agua como encina.
- 4.º Otro para mantener luz dentro del agua.
- 5.º Otro para ver los objetos á poca profundidad, cuando el agua estuviera turbia.
- 6.º Otro para hacer potable el agua del mar.
- 7.º Otro para hacer agua sin agua.
- 8.º Otro para hacer un molino á bordo, con otros muchos de esta especie servidos por un solo hombre (3).

Este memorial pasó al Consejo, y oido su parecer, el emperador, en cédula de 22 de marzo del mismo año 1539, le prometió un premio proporcionado á su servicio si realizaba lo ofrecido en el memorial, y al propio tiempo dió orden á Francisco Verdugo y Diego de Cazalla, proveedor el uno y pagador el otro de las armadas de España en Málaga, para que le facilitasen oficiales de carpintero y herrero, con los materiales correspondientes para que ensayara el proyecto número 1.º (4). En su virtud pasó Garay á Málaga con el escaso socorro de 40 ducados, y desde allí escribió á los secretarios Juan Vazquez de Molina y Francisco Eraso, participándoles tener adelantado el ingenio, y haber tenido que empeñar su espada y su capa para poder subsistir, por lo cual suplicaba le enviasen socorros y le diesen un barco donde colocar su ingenio (5). A consecuencia de esto se expidió nueva cédula (10 de agosto) mandando se le facilitase un galeon de 200 toneles y dos cubiertas, y se le diese otros 40 ducados para su entretenimiento (6).

Y esto no se facilitó, ó no debió servirle, puesto que en 1.º de enero de 1540 escribió quejándose de la paralización en que estaba, y sin duda de resultados de esta queja se hizo la primera prueba en julio de aquel año en un barco grande con el auxilio de seis ruedas, las cuales se tropezaron y estorbaban, al extremo de verse obligado Garay á reducirlas á dos; y

(2) Mucho nos facilitó este trabajo nuestro amigo el ilustrado brigadier del real cuerpo de Ingenieros don José Aparici y Biedma, que ha estado muchos años en aquel archivo comisionado por el cuerpo para hacer trabajos históricos relativos á la parte militar correspondiente á su arma, la cual ha ilustrado con eruditas memorias, fruto de sus tareas en aquel establecimiento y que impulsado del mismo deseo que nosotros, habia examinado ya muchos legajos, recogido datos interesantes sobre esta materia, y dádoles hasta cierto orden que nos ha servido mucho para el extracto que aquí hacemos.

(3) Archivo de Simancas, Negociado de mar y tierra, leg. número 14.—1539.

(4) *Ibid.*, Registro del Consejo, núm. 17.

(5) *Ibid.*, Est. leg. 45.

(6) Registro del Consejo, libro 16.

por consejo de Verdugo se colocó el ingenio en otro barco de 100 toneles, donde se hizo el segundo ensayo, que produjo el efecto que el autor deseaba, andando cerca de legua por hora, y haciendo cia-boga con facilidad y prontitud. De estas dos pruebas dió cuenta Garay al emperador en Madrid (10 de setiembre), y en su vista le mandó S. M. volver á Málaga para que lo ensayase en otro buque de 311 á 351 toneles, abonándole 111 ducados, y por una cédula imperial (16 de noviembre) se prohibía copiar ni sacar modelos de la máquina bajo la pena de sesenta mil maravedís (1). Pero en todo esto se conoce que se procedía con lentitud, no por parte de Blasco, que mientras le facilitaban recursos se ocupaba en Málaga en construir un molino de mano, hasta que se expidieron órdenes mandando darle el barco, alojamiento y operarios, con mas 211 ducados, haciéndose cargo de guardar la máquina el mayordomo de la artillería (2). Y sin embargo, todavía en 25 de setiembre (1541) escribía Garay al emperador y al secretario Francisco de Ledesma manifestando estar parado y no tener buque, y pues habia marchado la expedicion de Argel y los operarios de la maestranza se hallaban desocupados, parecíale ser la ocasion á propósito para ejecutar la obra (3).

Poca fortuna debió correr por entonces la empresa, cuando en 7 de marzo de 1542 volvió Blasco de Garay á instar para que se le diese otro buque en que colocar su máquina, por no parecerle á propósito el que le habia propuesto Diego de Cazalla, y apuraba por auxilios para subsistir; y de estas y otras gestiones que hizo con el marqués de Mondejar, capitán general de Granada, resultó mandar el emperador se librasen 511 ducados para la experiencia y 50 para Garay. La experiencia (que era ya la tercera) se hizo delante de don Bernardino de Mendoza (junio, 1542), y según las cartas del marqués de Mondejar, de Mendoza, y del mismo Garay, ofreció el inconveniente de ser las palas de las ruedas muy largas y muchas en número, y tener demasiado plomo, de suerte que el barco habia hecho muy buena salida, pero despues los operarios no podían con el trabajo. Por tanto el 11 de julio se hizo otra prueba (y es la cuarta), acortando las palas media vara y reduciéndolas á seis, andando hora y media de ida y vuelta con dos bateles y un esquife á proa, infiriéndose que las ruedas eran seis, y no dos como en la segunda prueba, pues dicen que los hombres que las manejaban eran treinta y seis, y seis en cada una sin relevo por medio de cigüeñas. El barco anduvo á razon de tres cuartos de legua por hora, y se comparó con la galera *Renegada*, de cuatro bancos por banda, y veinticuatro remeros, habiendo hecho cia-boga dos veces mientras la galera una. Dice por último que habia notado defectos que enmendaría, y que pasaría á Granada á dar mas explicaciones.

En 18 de julio (1542) escribió el proveedor de Málaga Francisco Verdugo al secretario Vazquez y al emperador, informando poco favorablemente de las pruebas, y en 25 trasladó el marqués de Mondejar el informe de Gracian de Aguirre, perito en las cosas de mar, á quien habia comisionado para ver la experiencia. Aguirre decia en su informe, que para surgir el navío y zarpar las anclas impedían mucho las ruedas de delante ó de proa; que para amarrar y cazar las del medio, y todas para el uso de artillería entre cubiertas y para subir á bordo la lancha; que en una refriega el artificio peligraría por ser fácil romper las palas; que la nao habia andado un cuarto de legua por hora, y que el trabajo de la gente le parecia insoportable; que si se salvasen estos inconvenientes el ingenio podría servir para tomar un puerto y salir de él, para doblar una punta, para juntarse las naves desviadas unas de otras, para bomearse y otras cosas: que no le parecia útil para llevar buques á remolque, y que no se debía gastar en ello mas dinero, quedando en escribir luego que hablase con Garay, á quien esperaba.

Así lo hizo en efecto; y en 7 de agosto manifestó que Garay le habia ofrecido el remedio de todos los inconvenientes, y que la nao andaría mas, de lo cual no osaba sacar fiador; pero

(1) Estado, leg. 46 y 47.—Reg. del Consejo, lib. 16.

(2) Archivo de Simancas, Mar y tierra, leg. 21.—Reg. del Consejo, libros 15 y 17.

(3) Est. leg. 55.

no embargante esto, le consideraba hombre ingenioso y del que convendría aprovecharse en otras cosas, acabando por proponer se le diese entretenimiento en el artillería. Contestando el emperador á estas cartas en 26 de agosto, y ateniéndose á lo informado por Gracian de Aguirre, previno no se gastase mas en ello, y que proveería en lo demás. Blasco de Garay se manifestó quejoso de los informantes (4), y pidió que la prueba se hiciese con medios adecuados, comprándose un buque de 311 toneles y haciéndose la prueba á presencia de Su Majestad para que fuese juez, pues de lo contrario habria tantos pareceres como cabezas; que él prometía enmendar las faltas notadas, deseando salir con la empresa, no por interés propio, sino por servicio de S. M.

Nótase en los libros de registro del Consejo del precitado archivo un vacío de seis años en que no se hallan copias de documentos. Infiérese no obstante que á consecuencia de esta reclamacion de Garay se expidieron órdenes para que se hiciesen nuevos ensayos, puesto que de cartas de Blasco de Garay al emperador y al secretario Vazquez de Molina desde Barcelona aparece el resultado de la quinta prueba hecha en aquellos mares en 17 de junio de 1543, á presencia de varias personas y autoridades, valiéndose del auxilio de solas dos ruedas, una por cada banda del buque, y de la fuerza de cincuenta hombres, con cuyos medios anduvo el barco, según dice Garay, á razon de legua por hora, á pesar de no estar espalnado. Llamábase dicho barco *La Trinidad*, de porte de 211 toneles: su capitán Pedro Scarza (5). Acerca de esta prueba escribió al comendador mayor de Leon don Enrique de Toledo (27 de junio), manifestándole que el ingenio habia sido tan bueno que todos estaban maravillados, porque el andar, hacer cia-boga, etc., no lo haría mejor una galera.

Tambien el tesorero Rábago, que estuvo en el casco, informó podía andar en dos horas tres leguas, aunque con trabajo, pues se necesitaban cincuenta hombres, casi con la misma fatiga que si remasen; pero que era muy conveniente para una batalla, pues daba dos vueltas mientras la galera una, y que los defectos que tenia se enmendarian con el tiempo (6).

Tal es el extracto de los documentos hasta ahora examinados y buscados con la mas prolija solicitud. En ellos, como observará el lector, no se habla una sola palabra de calderas, ni se menciona el vapor, ni con este nombre, ni con otro que pudiera significar este admirable motor, sino simplemente de ruedas movidas por hombres y dispuestas con cierto artificio. Sentimos no haber hallado un plano ó traza de este aparato, que de una de las cartas de Blasco de Garay se deduce haber enviado al emperador (7).

En 1552 un hijo de Blasco de Garay, del mismo nombre que su padre, escribía al emperador, muerto aquel, diciendo estar perfectamente enterado de sus ingenios, y pidiendo cien ducados para la construccion de otro como el de Barcelona (8). Mas no hemos hallado el resultado que esta solicitud tuviese. La experiencia de los molinos salió mas felizmente á Blasco de Garay, pues dice en sus cartas que se difundió al instante, y pidió privilegio de invencion. Acerca de los demás proyectos contenidos en su primer memorial no tenemos noticia de que se pasase adelante, incluso el que tenia por objeto hacer potable el agua del mar. Porque si bien los españoles sitiados en 1560 en el fuerte de la isla de los Gelbes parece que lograron suplir en parte la falta de agua potable con la del mar desalada por medio de alambique, esta invencion de alambicar el agua marítima para desalarla se atribuyó á un siciliano perteneciente á la armada española: y de este método habló ya el doctor Andrés de Laguna en una obra impresa hácia el mismo año (9).

(4) Carta de Garay al secretario Juan Vazquez en 7 de setiembre de 1542.—Archivo de Simancas, Est. leg. 59.

(5) Archivo de Simancas, Est. leg. 289.

(6) *Ibid.*, Est. leg. 288.

(7) El señor Aparici discurre si acaso se hallará en los legajos que fueron llevados á Francia, pues se nota, dice, que los papeles se reunieron allí en el leg. n. 58.

(8) Negociado de mar y tierra, leg. n. 48.

(9) Relacion MS. de la jornada de los Gelbes, sacada de la biblioteca del Escorial, y citada por Navarrete en su Coleccion de viajes.