

conflictos que surgieran, yendo como iban los generales de dos en dos ó de tres en tres y mandando alternativamente una semana cada uno. Además, Richelieu sólo ponía al frente de los ejércitos á hombres seguros, como el príncipe de Condé, La Force y Chatillon, ó parientes suyos, como Breze y La Meilleraye.

Estos generales no conocían el arte de la guerra y no habían hecho más aprendizaje militar que los sitios de algunas plazas protestantes y aquellas dos campañas de Italia en las cuales á la impetuosidad de los franceses habíanse debido exclusivamente las victorias de Susa y de Veilane.

En el entretanto, el arte de la guerra se había transformado. Waldstein organizaba ejércitos de 50.000 hombres y los mantenía, y Gustavo Adolfo había inaugurado aquellas incursiones al través de Alemania que tan admirablemente realizarán sus lugartenientes. Este último había abandonado el orden en filas profundas, y para oponer un frente más extenso á enemigos más poderosos, se contentaba con una línea de mosqueteros apoyada por otra de piqueros; y sus regimientos, compuestos de batallones y compañías de efectivo igual, evolucionaban sin desorden y se movían con rapidez. Pero las lecciones de táctica y de estrategia eran inútiles para los generales franceses que no sabían dirigir una campaña ni una batalla; entre los franceses, únicamente son verdaderos hombres de guerra Rohán, desterrado, es decir, empleado muy lejos de Francia, en Venecia y en los Grisones, y Guebriant.

Sin embargo, en la escuela de la experiencia educóse una segunda generación muy superior á la primera: un segundón de la casa de Lorena-Elboeuf, el conde de Harcourt, se distinguió en Italia; tuvo por mariscal de campo á Turenna, y el que más tarde fué el gran Condé hizo, en 1640, sus primeras armas como voluntario en el ejército de Picardía.

II.—La marina

El cardenal Richelieu podía decir, casi sin exageración, á Luis XIII que el difunto rey, su padre, «no tenía un solo buque.»

Cuando el sitio de La Rochela, Richelieu había logrado reunir una flota cuyo principal mérito consistía en ser numerosa; pero quería más. En 1626, había comprado al duque de Montmorency el cargo de almirante de Francia, cuyas atribuciones amplió y ejerció con el nombre de gran maestre jefe y superintendente de la navegación y del comercio.

Había almirantazgos provinciales que jamás habían reconocido la autoridad del almirante de Francia: los gobernadores de Bretaña y de Provenza se titulaban almirantes en sus provincias, y el almirante de Guiana pretendía mandar en el mar Océano, desde el territorio de Retz (al Sur del Loira) hasta el Bidasoa; de modo que al almirante de Francia sólo le quedaban las costas de Normandía y de Picardía. Richelieu se hizo nombrar gobernador de Bretaña, se desembarazó del duque de Guisa, gobernador de Provenza, y cuando dió al duque de Epernon el gobierno de la Guiana, probablemente le impuso ciertas condiciones.

«El poder armado, escribe Richelieu, exige no sólo que el rey sea fuerte en tierra, sino también que sea

poderoso en el mar.» Sin escuadra, Francia está expuesta á los insultos de Inglaterra; con una escuadra muy fuerte, se hará respetar por todos sus vecinos, hará temblar á España por sus galeones de América, «fuente única de su subsistencia,» y por sus plazas marítimas, y la obligará á dar á su marina tal desarrollo «que la mayor parte de los ingresos de las Indias se consumirá en gastos para la conservación del todo.» Además obligará á respetar los tratados á los berberiscos «cuya infidelidad natural es tan grande que sólo es posible preservarse de ella por medio de la fuerza.»

Richelieu quiso ante todo darse cuenta del estado de la marina.

Desde el campamento instalado delante de Privás y aun antes de completar la derrota del partido protestante, envió (31 de mayo de 1629) á Luis le Roux, señor de Infreville, titulado comisario general de la marina, á inspeccionar las costas y los puertos del Océano, los oficiales que en ellos mandaban y los almacenes y los barcos que allí había, á comprobar los derechos de los señores ribereños, y á informarse de los buques mercantes que podían ser armados en guerra y de los «capitanes, patrones, carpinteros, cañoneros y marineros que hay en dichas costas.»

La memoria, redactada por De Infreville, lleva la fecha del 23 de marzo de 1631. Las costas más parecían ser de las ciudades y de los señores que del rey. En Calais, Boloña, Abbeville, Dieppe, Saint-Valery-en-Caux, Fecamp, el Havre, Caudebec, Honfleur, Carentan, Granville, Saint-Malo, Morlaix, Roscoff, Le Croisic, Nantes, Blaye, Burdeos, etc., los puertos y los muelles eran sostenidos por las ciudades por medio de derechos de consumos autorizados por el rey, ó por otros derechos, como el de anclaje (1), usurpados en perjuicio suyo. El duque de Mantua (Nevers), en Saint-Valery-sur-Somme; el abad de San Esteban de Caén, en Dive; el señor de Vendome, en Saint-Gilles-sur-Vic (Poitou); y el marqués de Royán, en las Sables de Olonne, cobraban impuestos para trabajos de construcción y de conservación que bien ó mal ejecutaban. Había privilegiados que tenían remuneraciones sin desempeñar cargo alguno: en La Rochela, el duque de Elboeuf cobraba un derecho sobre drogas y especias; el párroco de Port-en-Bessin percibía de cada pesca un pescado que se denominaba el pescado de San Andrés; en el mismo Port-en-Bessin, un prebendado de Bayeux pretendía un derecho del vigésimo pescado «que se arrienda por trescientas libras;» los religiosos de Saint-Wandrille (en el Sena) cobraban en todo tiempo cuatro dineros por cada barco «que subía ó bajaba» y en la semana de la *mi-carême*, cinco sueldos; en Brest, el gobernador del castillo «hace visitar los buques mercantes» y por cada visita cobra diez sueldos; y el señor de Rambures, que se titula vicealmirante de Picardía, percibe veinte sueldos por cada embarcación que llega al Crottoy.

El servicio de las costas, aunque descentralizado, no era mejor: el puerto de Boloña se arruina y decae; el muelle de Dieppe está mal conservado; «hacia Cherburgo hay piratas franceses comisionados por el rey de España;» «saquean» los barcos normandos y «son apo-

(1) Derecho percibido sobre los buques extranjeros.

yados por la gente de dicho Cherburgo y por hidalgos vecinos;» el puerto de Granville, aunque bueno, está descuidado; en Nantes «se trabaja poco en la conservación del lecho del río, que disminuye;» el faro de las Sables-d'Olonne se encuentra en mal estado; el muelle de Saint-Martin-de-Re cae en ruinas; en Brouage «no hay fondo alguno destinado al puerto, en el que no se realiza ningún trabajo, aunque el limo lo llena y lo obstruye;» y la navegación del Dordoña y del Garona es tan incómoda y difícil como gravada de derechos.

Entretanto se iba formando la marina del rey, y se construían barcos grandes y pequeños en Dieppe, en Fecamp, en Honfleur, en Saint-Malo, en el Conquet, en Brest, en Concarneau, en Couerón, en Burdeos y en Brouage, del que, á pesar de los limos, quería Richelieu hacer el gran puerto del Océano. «En el río de Vilaine,» en La Roche-Bernard, el señor de Beaulieu, capitán del rey y uno de los más hábiles ingenieros navales, había puesto en astillero un buque de 1.200 toneladas, de 200 pies de largo por 46 de ancho, y cuyo palo mayor tenía una altura de 216 pies: era el *Couronne*, que el P. Fournier, capellán de la flota de Luis XIII, elogia por sus dimensiones y por su ligereza. El caballero de Cangé había construido uno mayor, de 1.700 toneladas, que acababa de lanzar en el Loira.

De Infreville añadía que podían transformarse en buques de guerra seis mercantes de Dieppe, dos de Honfleur, 32 de la pesca de Terranova de Granville y Port-Benie, y 40 de Saint-Malo, de 200 á 300 y hasta 400 toneladas, «armados, como es costumbre en los mercantes, con cañones de hierro en número de diez á veintiséis piezas.»

El gobierno compraba cañones en el extranjero, sobre todo en Holanda, y los hacía también fabricar en Francia por los maestros forjadores, en Chateaulin, en Auray, en el condado de Laval. No tenía arsenales: «En Boloña se ha alquilado un almacén para guardar las jarcias y aparejos de un buque inglés varado;» en el Havre, un señor Goujón se había hecho construir una casa en el sitio que ocupaba el antiguo almacén para la marina; y en Brest no quedaba nada del almacén construido en tiempo de Francisco I.

Sin embargo, en Brouage y en La Rochela había almacenes navales.

Estas costas, en donde la inseguridad arruina el comercio y perturba la pesca, son abandonadas por los marinos, muchos de los cuales se enganchan en el extranjero. Desde el Somma al Bidasoa, desde Cayeux á Bayona, no hay más que sesenta capitanes, cuarenta y seis patrones (de barcas), ciento cinco maestros (de tripulación), cinco mil trescientos sesenta marineros, ochocientos veinte carpinteros de ribera y doscientos cañoneros.

La inspección de las costas de Provenza fué confiada, en 1633, á Enrique de Seguirán, señor de Bouc, primer presidente del Tribunal de cuentas, subsidios y hacienda de Provenza, el cual se llevó consigo á «Jacobo de Maretz, profesor de matemáticas de la ciudad de Aix,» para levantar el plano de las ciudades y aldeas de la costa.

En el puerto de Marsella y en las islas había 11 buques franceses de 300 á 1.000 toneladas, uno vene-

ciano y uno inglés, todos mercantes, pero formidablemente armados.

Tres buques de guerra pertenecientes al duque de Guisa, la *Vierge*, la *Sainte-Marie*, llamada *Pellicorne*, y la *Salamandre*, de 600 á 1.000 toneladas, habían sido desarmados, y las balas, los cañones y los mosquetes transportados á los almacenes, que están en la «casa del rey» ó en la sala de armas de la misma.

Los buques estaban mejor provistos que los fuertes. En el castillo de If, en el fuerte Ratoneau y en la torre de San Juan llamada Pomegue, muchas piezas estaban mal montadas, con malas cureñas y estropeadas; y en el castillo de Cassis, que pertenecía al obispo de Marsella, Seguirán no encontró más que al conserje, criado del obispo, que le enseñó la plaza en donde sólo había dos falconetes (uno de ellos estropeado), cincuenta mosquetes, cincuenta libras de pólvora y veinte balas.

La comunidad de La Ciotat, que contaba 2.500 marinos, se guardaba bien gastando de setecientas á ochocientas libras en sostener la fortaleza construída á la entrada del puerto.

En Tolón, los torrentes del Las y del Osgotiel (hoy el Eygoutier) arrastraban «tan grande cantidad de piedras, gravas y limos que llenaban con ellos el puerto;» Seguirán adoptó las medidas necesarias para desviarlos. En el muelle había una porción de cañones y de otras piezas de artillería pertenecientes al rey. De la torre de Tolón era gobernador, en nombre del rey, el señor Martín, un buen hombre de quien Sourdis decía, algunos años después, que tenía por toda guarnición á su mujer y á su criada y que se lamentaba de no haber recibido un céntimo en veinte años. De cuatro piezas que allí había, Seguirán encontró tres estropeadas.

El Mediterráneo estaba infestado de piratas, musulmanes ó cristianos, contra quienes los ribereños se defendían como podían. Los habitantes de La Ciotat habían instalado en una barraca, en una de las puntas del cabo del Aguila, y con un sueldo de 13 libras 10 sueldos al mes, á un hombre experto en navegación, que observaba todos los buques que pasaban; y desde Antibes hasta Port-de-Bouc, varios vigías, colocados en barracas análogas, daban aviso de las apariciones sospechosas.

En las Salinas de Hyeres, en donde el puerto era bueno, abordaban con toda libertad los corsarios, quienes obligaban con frecuencia á los encargados del impuesto sobre la sal á huir, robándoles luego la sal y saqueando sus viviendas. Estos corsarios habían arruinado enteramente el comercio de Saint-Tropez.

La ciudadela de Santa Margarita, en las islas Lerins, con dos falconetes, cincuenta balas, dos pedreros y cincuenta libras de pólvora, no estaba en condiciones de proteger los alrededores. Antibes, baluarte de aquella frontera, tenía un castillo defendido por inválidos y por fortificaciones sin terminar. Las pocas barcas que para sus negocios poseían los habitantes diez ó doce años antes, habían sido apresadas por los corsarios de Argel.

Al otro extremo de la Provenza, los berberiscos habían cogido y reducido á la esclavitud, de cuatro meses á aquella parte, á ochenta marineros de las Martigues. El terror reinaba en toda aquella costa.

Seguirán, sin embargo, contaba en Provenza más de 7.000 marinos, y aun no los contaba todos.

Richelieu apresuró la construcción de las flotas necesarias en el Océano y en el Mediterráneo. En la marina del Océano y de la Mancha ó, como se decía, del Poniente, figuraban los buques más grandes: la *Couronne* de 1.200 toneladas, el *Navire du Roi* de 1.000, la *Licorne* de 700, los *Trois Rois*, el *Cog*, el *Corail*, el *Saint-Louis d'Hollande* y el *Saint-Louis de Saint-Jean de Luz* de 500, etc., distribuidos en tres escuadras, de Bretaña, de Guiena y de Normandía. La flota que en 1636 mandaban el conde de Harcourt y Sourdis se componía de 39 buques, tripulados por 5.530 hombres, con un desplazamiento total de 11.800 toneladas. Estas cifras ya no fueron superadas.

En el Mediterráneo, el barco de guerra preferido es la galera que, movida por remos, no se inmoviliza en los períodos de calma y aun, si es preciso, navega contra viento; por esto los berberiscos, con sus dotaciones de vigorosos remeros, desafiaban la persecución de los buques de vela. Cuando Richelieu subió al poder, la flota del Mediterráneo ó de Levante constaba de algunas galeras que se pudrían en los puertos, en vista de lo cual mandó construir inmediatamente 30 y destinar á su sostenimiento 240.000 libras anuales.

Pero existía una prevención contra las galeras y no era fácil encontrar remeros: los *benevolie* (remeros voluntarios) eran pocos en número y había sido preciso recurrir á los forzados, con lo cual se deshonró la profesión. Además, el manejo del remo, sobre todo en las marchas de velocidad, fatigaba á los hombres hasta extenuarlos, y las noches de sueño pasadas sobre los bancos de boga no eran reparadoras más que á medias. En tierra, los forzados se pudrían en presidios infectos, y el trabajo, la mala alimentación y la porquería diezaban aquella población, no bastando las sentencias de los tribunales á llenar los huecos. El gobierno recomendaba á los parlamentos que condenaran más á trabajos forzados que á muerte y menos á cárcel que á trabajos forzados, y además mandaba recoger y enviar á las galeras á los mendigos, vagabundos y gentes sin oficio ni beneficio, á pretexto «de que no se podía emplear mejor la autoridad de la justicia que privando de la libertad á los que de ella habían usado con demasiado exceso.» Naturalmente, los berberiscos cogidos en el mar, si no se les ahorcaba, eran encadenados á la boga; pero, á pesar de todo, resultaba difícil proporcionarse los 7 ú 8.000 remeros necesarios, y por esto vemos que la escuadra de Levante nunca contó más de 22 galeras.

El generalato de las galeras pertenecía, desde 1598, á los Gondi; Richelieu les compró el cargo en 1635 y se lo dió á uno de sus sobrinos, el marqués de Pont-Courlay; de esta manera el gran maestre aseguró para sí la superioridad que sobre el general de las galeras pretendía tener el gobernador de Provenza, almirante nato de Levante.

Richelieu quiso tener también grandes buques en el Mediterráneo, 24 en 1640; y en caso necesario juntaba para una acción común las flotas de Levante y de Poniente. Así, en septiembre de 1642, había en la rada de Tolón 65 buques y 22 galeras, es decir, todas las fuerzas navales del Mediterráneo y del Océano.

La construcción de las flotas había ido más de prisa que la organización de los puertos, del personal y del material. Richelieu mandó construir y limpiar el «pa-

raiso» y la «cámara» de Brest, la concha del Havre y las abras de Brouage y de La Tremblade, sin instalar en ellas almacenes ni arsenales; ni siquiera tenía puertos dispuestos para reparar sus escuadras. Brouage, en donde había gastado muchos millones en fortificaciones, estaba situado en un estuario obstruido por barcos sumergidos y que se cegaba irremisiblemente; y la excelente situación de Brest fué por él reconocida demasiado tarde para poder hacer trabajar mucho en él. Tolón era el puerto militar indicado del Mediterráneo y Richelieu había enviado allí, aun antes de 1635, las galeras; y, sin embargo, en noviembre de 1641, el señor Arnoux, delegado en Provenza como comisario general de la marina, hacía comprar á toda prisa en el Delfinado, en el Lyonnais y en el Vivarais, tablas, cáñamo, cuerdas y telas; construía treinta almacenes en la extremidad del puerto y mandaba colocar en un mismo sitio las maderas de construcción. El Estado compraba buques en el extranjero ó á los particulares, pero comenzaba ya á construirlos por su cuenta; sin embargo, como en Francia no había muchos buenos constructores, los desengaños eran grandes. Un documento oficial de 1641 se lamenta de los buques que se han «abierto en el mar» y de tantos otros «que se han perdido por su propio peso sin navegar.» Al ver estas improvisaciones y estos arranques de voluntad para suplir los recursos de una administración regular, se piensa sin querer en los procedimientos y en los hombres de la Convención.

El Gran maestre, jefe de la marina, tiene su casa civil y militar: 6 gentileshombres mantenidos, 2 secretarios para las expediciones, un médico, un cirujano, un boticario y varios guardias. Un Consejo de marina le asesora (1) y para la correspondencia dispone de un secretario general de la marina, el señor de Maunoy, consejero del rey. Richelieu hizo de su tío, el comendador de La Porte, una especie de intendente general de la marina, que para hacer cumplir sus mandatos disponía de 38 comisarios ordinarios, con el sueldo mínimo de 300 libras cada uno, de tres comisarios generales y de un contralor general con el sueldo mínimo de 1.200 libras.

Había tres guardas generales de los almacenes de la marina, en Normandía, en Bretaña y en Guiena, y probablemente también otro guarda general de los almacenes en Provenza (porque faltan los estados de la marina de Levante); los lugartenientes y comisarios de artillería estaban encargados más especialmente de los depósitos de armas. Se ve también que el Estado sostiene en 1635 en la marina de Poniente 8 cañoneros, 4 pilotos é hidrógrafos y 3 carpinteros constructores; tal es el comienzo humilde de servicios hoy importantes.

Algunos historiadores pretenden que Richelieu, como hizo más tarde Colbert, distribuyó todos los marinos en clases, movilizables sucesivamente ó todas á la vez, á voluntad del rey; pero en realidad las informaciones practicadas por De Infreville y Seguirán no tenían más objeto que contar los marinos disponibles, sin juzgar nada sobre el derecho del Estado á obligarlos al servicio. Ahora bien, el servicio obligatorio, compensado por otra parte con apreciables ventajas, es una de las prin-

(1) Hay que añadir, por consiguiente, este Consejo de marina á las otras secciones del Consejo del rey.

cipales partes del sistema de la Inscripción marítima. Richelieu, sin embargo, nunca recurrió más que á los enganches voluntarios, muy solicitados á causa de la cuantía de los salarios: un simple marinero cobraba, en 1635, 21 libras al mes, á saber, 12 de sueldo y 9 para manutención (1); bien es verdad que el Estado, siempre escaso de dinero, no pagaba con más regularidad á la marina que al ejército. Para tener más hombres á quienes alistar, el rey ordenó, cuando la declaración de guerra á España (2 de noviembre de 1636), á todos los marineros y gente de mar que abandonaran su servicio en el extranjero y regresaran al reino, bajo pena de la vida.

La gran ordenanza de 1629, conocida con el nombre de Código Michaud, había dispuesto (artículo 135) que á los cañoneros en activo se agregaran 150 de reserva, á los cuales el rey daría un sueldo de 50 libras anuales para tenerlos siempre disponibles, y 150 aprendices de cañoneros, marineros jóvenes que en los intervalos de sus viajes se ejercitarían en el tiro de cañón tres veces por semana y recibirían por este servicio diez libras anuales cada uno; pero este proyecto no se llevó á la práctica, como tampoco se llevó el de creación de una Escuela de marina en donde 16 jóvenes nobles serían «mantenidos por 400 libras de pensión anual.»

Sin embargo, no le faltaron al Estado marineros ni oficiales. Cada buque iba mandado por un capitán, un teniente y un alférez y por varios oficiales marineros á las órdenes de éstos y en número variable: maestre, pilotos, contramaestres, cuartelmaestres, maestros de ménsana, maestro y compañeros cañoneros, capataz (calier) y compañero (calier), etc., cabos (de armas) y preboste (capitán de armas), etc. En los buques más grandes había un escribano, análogo á nuestros comisarios de bordo, un cirujano con su barbero (ayudante) y un capellán, generalmente un jesuita.

Todos los capitanes de buques eran independientes unos de otros; pero cuando navegaban en escuadra, uno de ellos tenía, á título de jefe de escuadra, autoridad sobre sus colegas. Por encima de los jefes de escuadra había uno ó varios almirantes calificados de lugartenientes generales del rey ó de Jefe de los Consejos del rey en su ejército naval. Estos comandantes en jefe de las fuerzas de mar no habían de ser necesariamente marinos; en cambio, los jefes de escuadra y los capitanes eran siempre profesionales.

Había capitanes plebeyos que, como el capitán Girón, el capitán Daniel, el capitán La Chesnaye y el gran Duquesne, eran en su mayoría capitanes mercantes que habían pasado al servicio del Estado; á «estos lobos de mar» se confiaban los trabajos difíciles, como por ejemplo, en 1636, el mando de los seis brulotes de la flota. La Orden de Malta era la gran escuela naval de la juventud noble, y á sus galeras iban á servir muchos segundones, especialmente de Provenza y de Langüedoc, que en sus cruceros contra los corsarios berberiscos aprendían la ciencia naval y la guerra. No por ser caballeros de Malta dejaban de ser súbditos del rey, á quien proporcionaban un personal de oficiales de marina perfectamente instruidos. El inspector general de la mari-

(1) Tenía, por consiguiente, según los cálculos de De Avenel, un salario de unos 56 francos mensuales, es decir, un poco menos que lo que hoy cobran los marineros de las Mensajerías y de los Transatlánticos, pero el doble de lo que perciben los del Estado.

na, La Porte, era comendador de la Orden, lo propio que el comandante de la escuadra de Bretaña, Des Gouttes; también lo eran Isaac de Razilly, que negoció un tratado con el sultán de Marruecos, Des Roches, Pontac, etc. Las galeras del Mediterráneo iban mandadas por caballeros, bailes, comendadores, tales como Forbin, Castellane, La Valette, etc., estando por encima de todos ellos, por su experiencia y por su valor, el caballero Pablo, hijo, según se dice, de una lavandera del castillo de If.

Para dotar á la nueva marina del reglamento y del código que necesitaba, el comendador de La Porte reunió en Brouage, en 1642, al Consejo de la marina y le sometió un proyecto redactado por el señor de Manty, jefe de escuadra de la provincia de Guiena y marino muy experto.

Manty dice qué conocimientos y qué cualidades se requieren en el marinero y en el capitán; determina la misión de cada uno (teniente, maestro de tripulación, pilotos, contramaestres); señala las penas; pide que, para tener en lo porvenir buenos buques, cada vez que se trate de construir uno, se pida consejo á seis ó siete capitanes franceses y á tres carpinteros extranjeros, flamencos ó ingleses, muy expertos; y propone que se ponga en cada escuadra, como tienen los holandeses, un fiscal ó doctor que lleve el Diario de á bordo, transmita las órdenes del almirante y juzgue á los oficiales y capitanes en Consejo de guerra, en unión del jefe de escuadra y de nueve capitanes por lo menos.

Quiere que el jefe de escuadra sea gran conecedor del mar y de la guerra marítima, y activo; todos los días desplegará todas las velas; y en caso de encuentro, si los enemigos «tienen igual número de cañones, debe abordarlos furiosamente y venir á las manos; y si son más débiles, ha de cañonearlos á boca de jarro hasta que los vea desbandarse y haya obtenido la victoria.» Todos los capitanes «han de tener perpetuamente presente y recordar que el rey ha puesto en sus manos dichos buques para que perezcan en ellos antes que rendirlos al enemigo ó cometer en ellos la más insignificante cobardía del mundo.»

Había otro reglamento (probablemente perdido) «de lo que debía hacerse en los países extranjeros.»

Manty no había tratado de hacer una obra original; los castigos, sumamente rigurosos, estaban tomados de los holandeses, según él mismo lo declara francamente. También en otros puntos invoca la autoridad de los holandeses, maestros en el arte de la navegación.

Este reglamento, que Richelieu no tuvo probablemente tiempo de examinar, es interesante como indicación y como tentativa, y «en él se inspirará Colbert en dos de sus Ordenanzas sobre la marina.»

CAPITULO VII

GUERRA FRANCA DE 1635 Á 1642 (2)

I. Alianzas y ligas ofensivas. — II. Comienzo de las hostilidades y fracasos. — III. Exitos de Francia. — IV. Victorias definitivas

I.—Alianzas y ligas ofensivas

Después de la paz de Praga, Richelieu, viéndose obligado á renunciar á su sistema de guerra indirecta, había elegido su enemigo y roto con España sola.

(2) FUENTES: Avenel, *Lettres du cardinal de Richelieu*, V. VIII. Aubery, *Mémoires pour servir à l'histoire du cardinal duc*