

desprovistos de todo; que todos los barcos se reducían á veinte ó veintidós, muchos de ellos inservibles, que se habían inutilizado en los puertos, sin navegar, por falta de carena; que los capitanes carecían de experiencia á causa de tan largo reposo; y que los mejores marineros y una infinidad de otros más habían entrado al servicio de países extranjeros por no encontrar ocupación en Francia.—En cuanto á las galeras, toda la chusma quedaba reducida á ochocientos ó novecientos forzados, la mayoría enfermos y debilitados por las miserias; el número de galeras es sólo de seis, y aun malas, por haberse hundido las demás en el puerto de Tolón; y en suma, esa clase de asuntos en los que reside la mejor parte de la gloria de un príncipe, hállese en el estado más lamentable que imaginarse pueda.»

Colbert, desde los primeros días, recomendó al rey la grandeza en el mar. En 1664 hizo crear el Consejo de comercio, y en 1665 despachos reales ordenaban á los intendentes de marina que obedeciesen al señor Colbert, «que tiene á su cargo el departamento de la marina.» Colbert conservó ese departamento cuando fué nombrado secretario de Estado de la casa del rey y tuvo por colaborador á su hijo primogénito, Seignelai, el cual fué admitido á la supervivencia en 1669 cuando contaba diez y ocho años, y autorizado en 1672 para firmar los despachos de marina. Colbert había educado severamente á su hijo, inculcándole máximas de excelente moral y consejos sobre el método del trabajo, entremezclados con recetas sobre el arte de prosperar cerca del rey. El hijo era un jactancioso, tanto como Louvois, ese otro «porfirogeneta,» como se denominaba á los hijos de las grandes familias ministeriales; su aire denotaba «altivez, rudeza, presunción,» y ante él temblaban los empleados. Si hacía algún regalo, hacía lo «altivamente» y en aquellos años juveniles vivía entregado al libertinaje y al desorden. Pero era, según ha dicho Saint-Simón, «en extremo inteligente y muy instruído, y tenía mucho ingenio y gran ambición,» y llegó á ser laborioso. En 1676. Colbert, después de haber leído cartas suyas «mucho mejor escritas» que como las escribiera hasta entonces, le dijo: «Comienzo á reconocerme.» Seignelai merecía ese cumplido.

Colbert, apenas tiene algún dinero en sus arcas, manda proceder á una carena general de todos los buques que aún pueden navegar; vende las galeras inservibles que se pudren en el puerto de Tolón y estorban el paso y compra barcos nuevos en Holanda, en Dinamarca y en Suecia. El rey de Dinamarca necesita dinero; Francia se lo presta con la condición «de que devuelva al Rey en buques» anualmente la cantidad de trescientas mil libras durante siete años. Colbert hace venir de aquellos países del Norte todos los materiales para la carena, construcción y armamento de los buques, porque no encuentra en Francia nada de lo que para ello se necesita; además, compra en Suecia cobre y cuatrocientas ó quinientas piezas de cañón y «balas redondas;» y en 1665 ordena á un intendente que compre todos los cañones que pueda «sin dejar escapar uno.»

Su propósito era no ser mucho tiempo tributario del extranjero en estas cosas, ya que en Francia teníanos minerales, cáñamo, pinos de las Landas y mag-

níficos bosques, y si tanto se interesó por estos últimos fué porque le ofrecían madera y alquitrán, de suerte que en ellos amaba al buque. Para extraer el alquitrán envió á Provenza y al Medoc obreros de Holanda y de Suecia, y habiéndole hecho observar que los productos extranjeros eran de mejor calidad y más baratos, respondió:

«No sólo en cuanto al alquitrán, sino también á toda mercancía propia para la marina, es mejor, por lo general, proveerse de ellos en el reino que adquirirlos en el extranjero, aun cuando éstos resulten algo más económicos.»

En menos de diez años consiguió lo que se proponía. En efecto, en una memoria que para su hijo Seignelai escribió en 1671, describe las manufacturas marítimas: en Nivernais fabricanse armas, cañones, mosquetes, mosquetones, fusiles, pistolas, alabardas, partesanas, sables, cuchillos, hachas y otras, anclas y gatos; en Borgoña, cañones de hierro para Levante; en Forez, armas de toda clase; en Lyon, cañones de bronce; en el Delfinado, armas, telas para velamen, mástiles, alquitrán y maderas para la construcción y la carena de los buques; en Auvernia, mástiles para Poniente; en Provenza, alquitrán y mástiles sacados de las montañas; en el Vivarais, mástiles; y en Perigord, cañones. Las telas para velamen destinadas á Poniente se compran en Bretaña; y los cáñamos para Poniente, en Bretaña, en Orleans y en Auvernia, y para Levante, en Borgoña y en el Delfinado. La manufactura del alquitrán hállese sólidamente implantada en el Medoc. De modo que los bosques, los campos y las minas de Francia trabajan para la marina francesa.

«Todo cuanto sirve para la construcción de los barcos, dice al rey en 1670, está actualmente establecido en el reino, de tal modo que Su Majestad puede prescindir de los extranjeros en lo referente á la marina, y aun dentro de poco podrá surtir á éstos y sacarles el dinero por este medio.»

Esa obra realizada tenía algo de milagrosa á los ojos de los extranjeros; el embajador de Venecia admiraba la «maravillosa rapidez de Colbert.»

En los puertos se acometieron obras enormes. Los primeros planos del de Tolón son rechazados por Colbert porque no guardan «relación con la grandeza del soberano» y porque no es aquel «un reinado de cosas pequeñas;» quiere que el puerto pueda contener cincuenta ó sesenta buques y aún más, para el caso de que el rey hiciese pasar por el Mediterráneo todas sus fuerzas marítimas, y que en él haya siempre lo necesario para construir seis ó siete buques, número que al otro año eleva á veinte. Los tolosanos se negaban á gastar en obras que impidieran que las aguas sucias y las inmundicias emporcaran el puerto: «Su Majestad, escribe Colbert, les confiscará el derecho de puertas.» Después del incendio de 1677, que tantos destrozos causó en la ciudad, dióse comienzo á los trabajos: se construyeron nuevas fortificaciones, se desviaron dos torrentes, se abrió un segundo puerto que podía contener cien buques, y se edificaron, conforme á un plano magnífico y en estilo majestuoso, inmensos almacenes, astilleros cubiertos, hospitales, una sala de armas, otra de velas y una cordelería.



En la costa oceánica se necesitaban dos puertos, por lo menos. Colbert creó Rochefort, en un sitio en donde no había más que una vieja fortaleza que le dió el nombre. En 1663 trazóse el plano de la ciudad, calculado para una extensión igual á la de Burdeos, y en 1667 Rochefort tenía nueve mil habitantes, un arsenal, una fundición, hospitales, almacenes y una cordelería. «Gran ventaja sería, escribía Colbert á su primo, el intendente Colbert de Terrón, si mediante las gracias que el rey ha otorgado al burgo de Rochefort, pudierais hacer de él un segundo Saardam de Holanda.» «Continuando por espacio de ocho ó diez años más tal como hemos empezado, hay motivos para esperar que logremos nuestro objeto, pero es menester trabajar incansablemente en perfeccionar nuestros establecimientos.»

También Brest, situado en el extremo Noroeste de Francia, salió de la nada; pues Richelieu no había hecho más que reconocer la importancia de aquel sitio. En 1665 comenizóse á trabajar en él, y dos años después, el ingeniero Clerville, que dirigía los trabajos, aun se quejaba de la escasez de obreros; pero en 1673 Seignelai aseguraba á Colbert que Brest era «el puerto mejor situado... y el más seguro de todo el Poniente,» y en 1685 describía á Luis XIV una ciudad enteramente nueva, con seis mil habitantes, en vez de cincuenta, todos obreros, marineros ó comerciantes, «lo que facilita en alto grado los armamentos, que pueden hacerse en este puerto más cómodamente que en ningún otro del reino.»

«El rey, escribía Colbert á Vaubán en 1678, no tiene en toda la Mancha casi ningún puerto en donde pueda recibir buques.» Empeñáronse entonces grandes obras en el Havre, en Calais y en Dunkerque. ¡Ah si pudieran vencerse las dificultades naturales y hacerse de Dunkerque un gran puerto enfrente de Inglaterra! Después de construído un muelle y un canal abierto por donde podrán entrar buques de cien toneladas, escribe Colbert á Vaubán:

«No puedo menos de manifestaros mi alegría por la esperanza que tenéis de que esa obra saldrá bien; y cuando considero que Su Majestad podrá tener en Dunkerque un buen número de buques para formar con ellos fuertes escuadras y aumentar considerablemente de este modo la gloria de sus armas marítimas, no hallo palabras bastantes con que alabaros por haber encontrado los expedientes para hacer prosperar el proyecto por vos concebido y ponerlo en práctica con tanta fortuna.»

Colbert demostraba á Vaubán una confianza afectuosa: «¡Tengo tanta confianza en las cosas que emprendéis!» Y le excitaba á que inventara: «Os ruego que siempre que os halléis en ciudades marítimas examinéis los medios de mejorar sus puertos ó de hacerlos nuevos y capaces de contener buques más grandes que los que en ellos entran ordinariamente.» Vaubán trabajó mucho en Dunkerque, para la que había hecho un plano que en su concepto era «el proyecto de fortificaciones más hermoso y más grande del mundo.» Desde 1672 á 1680, multitud de obreros, cuyo número llegó á treinta mil, trabajaron en nivelar las dunas entre la ciudad y las fortificaciones, en excavar conchas y canales con esclusas, cuyas aguas, con su rápida corriente, impidieron que las arenas cegaran el puerto, y en construir largas escolleras fortificadas.

Colbert seguía la existencia del buque desde el bosque en que naciera y en donde él estudiaba la calidad de las maderas, hasta en plena mar, en donde vigilaba su manera de portarse; apresuraba la construcción de los barcos encargados, pues decía que éstos eran mucho mejores cuando se terminaban prontamente; y una vez la embarcación terminada, sentía «extremada impaciencia» por saber que había salido, «ya que la permanencia en los puertos es lo más terrible que hay en nuestra marina.» En tiempo de guerra ordenaba que se vencieran todas las dificultades, «sin crear ninguna,» y que se ejecutaran las órdenes «sin pedir ninguna explicación.»

Se sabía su marina «de memoria,» y así lo demuestra una memoria suya «sobre la que está definido en una línea el carácter de cada uno de éstos: el *Royal-Louis* es «magnífico, algo alto; sus fondos y sus costados son hermosísimos;» el *Royal-Dauphin* está «demasiado cargado de obras muertas;» el *Henry* «está bien construído y es de excelente combate;» el *Grand* es «fuerte de madera y de buen combate, poco fino de vela;» el *Mutin*, que «tiene fondos bien cortados,» promete «mucho;» y el *Capricieux*, «viejo, no puede servir más que de almacén ó de hospital.» Disgustado por las imperfecciones de sus buques, anuncia su intención «de trabajar en formular una teoría sobre la construcción naval, de manera que tuviese la seguridad de que, construyendo un barco conforme á las medidas previamente determinadas..., superaría en bondad y belleza á todos los extranjeros.» A este efecto, se escogerá el buque mejor de cada clase, se examinará cada una de sus piezas de madera; se sacarán de ellas «los dibujos y perfiles exactos, al pie, á la pulgada y á la línea;» se anotarán los defectos del barco y las causas de los mismos, y se enviará una relación de todo ello á los consejos de construcción que se celebran dos veces por semana en los principales puertos. Colbert buscaba «la construcción perfecta,» el buque modelo que todavía se busca. Quería, por último, que su marina fuese bella; así es que, después de haber prohibido «las grandes figuras humanas» que decoraban la proa y la popa y eran un estorbo para la navegación, conserva todos los ornamentos que pueden armonizarse con el servicio: «No hay nada que llame tanto la atención ni que indique tanto la magnificencia del rey como adornar bien sus buques como los más bellos que hasta ahora hayan surcado los mares.»

En 1665, la escuadra de vela comenzaba á hacer cierto papel, y cuatro años después habla Colbert de «la envidia que sienten los ingleses al ver el aumento de la marina del rey de Francia.» En 1670 escribe en una instrucción para el señor de Nointel, enviado cerca del emperador de los turcos: «Su Majestad tiene motivos para creer que su poderío marítimo es superior al de los ingleses y al de los holandeses.» Y aunque esto lo dijo sin duda para asombrar á aquel soberano, de todos modos las estadísticas prueban la magnitud de los resultados. En enero de 1677, Francia tenía ciento diez y seis navíos, de ellos doce de primera categoría con setenta y cuatro á ciento veinte cañones; veintiséis de segunda, con sesenta á setenta y dos; treinta de tercera, con cincuenta á sesenta; veintidós de cuarta, con treinta á cuarenta, y veintiséis de quinta, con veinticuatro á treinta y seis; además poseía veintiocho fragatas, diez

y siete brulotes, veinticuatro urcas y catorce barcas largas, es decir, un total de ciento noventa y nueve embarcaciones de guerra. Un cuadro comparativo de la marina en 1661 y 1665 da para la primera de esas fechas mil cuarenta y cinco cañones, y para la segunda, mil ochocientos cuarenta y siete; en 1674 el número de cañones llega á seis mil cuatrocientos sesenta.

La galera (1), larga y baja, que azotaba el agua con sus remos, maniobrados por cinco hombres cada uno, era el antiguo navío del Mediterráneo, trataba de seguir los progresos del arte militar y llevaba los cañones á proa, desde donde en otro tiempo se arrojaban la azagaya, el fuego griego, las nueces de hierro con tres puntas, las piñas llenas de jabón blando y los tarros de barro repletos de víboras cornudas. La «capitana» de Don Juan en Lepanto tenía numerosa artillería y mucha mosquetería protegidas por empavesadas con troneras. La galera estaba menos bien armada que el navío y era más lenta, pero iba adonde quería, con ó sin viento y hasta contra viento, si éste soplabá con poca fuerza; capturaba una escuadrilla mercante detenida en su ruta por una calma chicha, y ocupaba y conservaba su puesto en el combate con más exactitud que aquél. Daba gusto verla maniobrar: «Vi salir unas galeras, escribe un intendente, y no hay caballo de posta que vaya más de prisa; su boga era tan agradable y tan precisa que un remo no salía más que los otros.»

Colbert había escrito desde los primeros días de su gobierno: «Su Majestad desea que se restablezca el cuerpo de las galeras;» y él y Seignelai lo restablecieron. Los maestros carpinteros que construían las galeras de Tolón querían mantener secreto su arte; pero Seignelai designó á uno de ellos para que enseñase la construcción á los oficiales de las galeras; y habiendo el designado, un tal Chabert, declinado aquel honor, Seignelai escribió: «Puesto que el llamado Chabert teme que se aprenda su oficio, Su Majestad quiere que lo detengáis y encarceléis, y le digáis que no saldrá de la cárcel hasta que se muestre más dócil.» De este modo se divulgó el arte de la construcción. Los dos ministros pusieron manos á la obra, viéndose bien secundados en Provenza, y Francia tuvo la mejor escuadra que jamás se había visto. En 1668 se acuñó una medalla en que se leía: «El imperio del Mediterráneo asegurado, cuarenta galeras: *Assertum maris mediterranei imperum, quadraginta triremes.*»

El reclutamiento de las tropas de mar preocupó á Colbert, que habría querido que fuese seguro y ordenado, en vez de irregular y aventurado; pero para las galeras incurrió en los antiguos errores. Los galeotes eran voluntarios, ó esclavos, ó condenados; mas como el trabajo del remo y la disciplina de á bordo eran rudos, los voluntarios (*bonnevoiglie*) escaseaban. Por otra parte, Colbert opinaba que no había que esperar buenos servicios de «los hombres libres,» así es que prefería los esclavos. Los turcos hechos prisioneros en los combates contra los berberiscos eran enviados á las galeras, y otros comprábanse en ciertos mercados, como Liorna, Génova y sobre todo Malta, en donde el gran maestro sacaba buenos beneficios de esa mercancía. Los consu-

(1) Véase *Sur les galères du Roi*, en la «Revue de Paris,» 15 noviembre, 1897.

les de las ciudades mediterráneas se comprometían, por medio de contrato, «á suministrar turcos,» y se hacían conceder el monopolio, á fin de evitar que la competencia de otros franceses aumentase los precios. El turco valía de trescientas á cuatrocientas libras, era buen galeote, bastante vigoroso para remar en el extremo del remo, que era el sitio más penoso; y cuando se inutilizaba para este servicio se le revendía. Seignelai escribía á un cónsul: «Habiéndose enterado el rey de que hay en las galeras muchos turcos inválidos..., Su Majestad ha dado orden de que os los envíen para ser revendidos en Liorna. No dejéis de tomar las medidas necesarias para sacar de ellos un precio ventajoso.»

Buscáronse esclavos menos caros y se hizo primeramente un ensayo con los negros. La mercancía negra era más barata, pero no valía nada; el negro llegaba enfermo ó enfermaba luego y se moría de melancolía y «de obstinación.» Probáronse después los pieles rojas, ordenándose la captura de iroqueses del Canadá, «por ser esos salvajes fuertes y robustos,» y efectivamente en una emboscada fueron cogidos algunos y enviados á Francia; pero ese rapto provocó una revolución en la nación iroquesa, y fué menester restituir á su patria á los infelices á quienes se había capturado. Turcos, negros é iroqueses podían ser reducidos á la condición de esclavos porque eran «infelices;» pero ¿había derecho para tratar de igual manera á cismáticos como aquellos rusos que algunos tártaros iban á vender durante el verano en Constantinopla? El intendente de las galeras, sintiendo ciertos escrúpulos, preguntó si había que considerar á esos cristianos como *bonnevoiglie*, á lo que Colbert contestó simplemente que era preciso tratarlos bien; y los rusos fueron encadenados.

Los esclavos constituían minoría en la chusma. Cuando el rey tuvo sus cuarenta galeras, cada una de las cuales empleaba, por término medio, doscientos cincuenta remeros, habría sido necesario encontrar y pagar diez mil esclavos, cosa imposible; así es que la mayor parte de los galeotes continuaron siendo cristianos y franceses.

Desde muy antiguo, el servir en las galeras era una pena para los condenados por la justicia, y Colbert pidió á los primeros presidentes de los parlamentos que la aplicasen al mayor «número de culpables posible» y aun que convirtiesen «la pena de muerte en pena de galeras;» pero esta última gracia se reserva á los criminales jóvenes y robustos, pues en cuanto á los que tienen más de cincuenta y cinco años, ó están lisiados, quebrantados ó enfermos incurables, «Su Majestad no quiere, dice Seignelai, que los jueces les eximan de una pena más rigurosa, en caso de que la merezcan.» La magistratura puso gran celo, aunque no tanto como habrían querido los intendentes, en dar al rey condenados para que los emplease en sus «grandes planes,» según decía el procurador general del Parlamento de Burdeos. El intendente de Poitou se lamenta de no poder enviar más que cinco galeotes, y dice: «No siempre se puede disponer de los jueces;» pero por fortuna los intendentes son también jueces y hacen cuanto está en su mano, escribe uno de ellos, «en lo que toca á los criminales que Su Majestad desea ver condenados á galeras, á fin de restablecer ese cuerpo, que es necesario al Estado.»