
MINERVA.

TRIMESTRE NONO.

CONTINUA EL TOMO SEPTIMO DE LA MISCELANEA
CRITICA.

HISTORIA.

Importancia de la historia de la marina española: precision de que se confie á un marino; plan y miras con que de órden superior la emprende el capitan de fragata Don José de Vargas y Ponce, Director de la Real Academia de la Historia. Discurso presentado al Serenísimo Señor Príncipe Generalísimo Almirante, é impreso de órden de S. A. — Madrid en la Imprenta real, año de 1807.

Digno es de elogio el zelo patriótico que muestra el autor de este opúsculo, al presentarnos el plan de la historia de nuestra marina; y es de desear tambien lo desempeñe con acierto igual á su zelo, en honor suyo, y lustre y lauro de la nacion.

Comienza este discurso haciendo ver la importancia de la historia, tanto general, como particular; demostrando que las armas y las letras no deben andar separadas, y que conviene que el soldado que executó grandes hazañas,

VII.

sepa tambien referirnoslas á exemplo de Tucídides y de Cesar; y aun podría haber citado ilustres generales nuestros, que fueron historiadores de sus propias hazañas. A esto se añade, que solo el que profesa un arte puede hablar con inteligencia de él, lo que mas particularmente se advierte en la marina, en la qual el estudio y el valor necesitan estar unidos.

Por lo tanto y advirtiéndolo el autor que nos faltaba esta parte de la historia, se ha resuelto á emprenderla, cerrando los ojos, segun dice, para no ver lo intrincado de este empeño.

El discurso presente se dirige á presentar el plan de la obra, y dar noticia de los superiores auxilios con que el autor intenta emprenderla. Se divide en tres partes; en la primera demuestra lo importante de la historia de nuestra marina; en la segunda lo indispensable que es el que se confie á un marino; la tercera, cómo el marino elegido para ello se dispone á desempeñar tan honrosa y delicada comision.

En la primera parte comenzando por la historia marítima de las ciudades que en nuestras costas fundaron los fenicios y cartagineses, hace ver la antigüedad y lustre de nuestra marina, y tambien dá por cierto que el poder de Cádiz fue anterior al de Rodas, Marsella y aun Cartago, y que se mantuvo sin interrupcion por una larga serie de siglos la potencia naval de España, al mismo tiempo que se acabó la de los fenicios y cartagineses.

Los godos hicieron algunos esfuerzos, aunque débiles, para fomentar la marina.

Hablando de la larga dominacion de los sarracenos , dice : “que los antiguos y los nuevos españoles (estos serán los moros) ampliaron sus noticias y adquirieron otras , con lo que se elevaron al alcance de teorías mas sabias que el resto de la Europa ; con las que practicaron la navegacion , y escribieron sobre sus reglas , aunque no la adelantaron (entiendo será la navegacion) á nuevos mares y descubrimientos ; y en seguida añade que para hallar estos es menester pasar toda la edad media hasta fines del siglo quince , en el que se hallaba la náutica no mas adelantada que la dexaron los romanos al espirar el quarto. Sin embargo nos dice , que nuestra marina extendió en tan largo intervalo sus destrozos á todos los mares hasta entonces conocidos” y en efecto numera ó indica las grandes hazañas de las esquadras de Castilla , Aragon , Portugal é Islas baleares. Todo esto nos parece algo confuso y contradictorio ; pero de qualquier modo se debe estimar la recapitulacion que hace de nuestros triunfos marítimos , y principalmente las curiosas é importantes noticias de la marina de las islas baleares , y de la preponderancia que durante toda la edad media tuvo en el sistema de Europa la de Cataluña y Valencia.

Reunidos todos estos reynos en manos de Fernando el católico , la marina española se elevó á tan superior grado de esplendor , que no le ha alcanzado , ni es dable le alcance ninguna otra , pues descubrió un nuevo continente , conoció y freqüentó sola el anchuroso mar que separa las dos Indias , y en él descubrió y con-

quió numerosos archipiélagos , halló hácia la punta meridional del nuevo emisferio un estrecho , por el que se comunican los dos grandes oceanos , y en fin con sus viages y descubrimientos llegó á presentar la noticia de la extension y figura de la tierra.

Aquí nos indica el autor los principales viages marítimos , nombra á los mas célebres marineros , y da noticia de sus hazañas , conquistas y victorias , tanto en el oceano , quanto en el mediterraneo , hasta llegar á la desgraciada época en que destruida la esquadra invencible comenzaron á decaer nuestras glorias marítimas que fueron renaciendo algun tanto desde el illustre reynado de Felipe V.

Las principales razones que en la segunda parte dá para que esta historia sea escrita por un marino , vienen á reducirse á la comun de *Tractent fabrilia fabri* , que sirve tambien de epígrafe á la obra , lo qual se verifica con mas razon en la historia de la marina , por reunir esta ciencia tantas otras , y tantos y tan varios conocimientos.

La historia de la marina , dice en la tercera parte , debe dividirse en siete épocas : " primera , que comprehende el espacio de mil y cien años , hasta los quatrocientos antes de Jesucristo , y debe contener los viages de los españoles fenicios , de los españoles griegos , y españoles cartagineses ; esto es , aquel período de que constan las expediciones , aunque con poquísimas noticias del modo como se practicaban , y que llamaremos marina primitiva. Segunda , hasta el

año de 400 de nuestra era, que abrazará toda la dominacion romana desde la conquista de España en tiempo de la república, hasta la decadencia del imperio é irrupcion de los setentrionales, esto es toda la marina costanera de biremes y triremes, naves rostratas, liburnas y demas que se debe llamar marina antigua. Tercera, el señorío de los godos y árabes y de los reyes que se dividieron la península hasta el año de 1322, época del descubrimiento de las Canarias, que es la marina propiamente de galeras ó marina del tiempo medio. Cuarta, desde aquel descubrimiento, hasta el de la América ó primer viage de Colon á fines del siglo quince, esto es los principios de la marina moderna. Quinta, todo el siglo diez y seis hasta fines de Felipe II. Sexta, hasta la extincion de la casa de Austria en España y fines del siglo diez y siete. Y septima, la marina de la casa de Borbon, hasta la ereccion del almirantazgo."

La quarta de estas épocas debe subdividirse en historia marítima de castellanos, aragoneses, mallorquines, catalanes y árabes, refiriendo sucesivamente las hazañas de cada una de estas naciones. "Tambien debe subdividirse la quinta, pues aunque se unieron todas estas marinas, fueron muy diferentes, como dexamos manifestado, las ocupaciones á que se destinaron: en el mediterraneo á empresas militares, á combates y conquistas: en el oceano á descubrimientos, á viages dilatados, al tráfico y comercio, y segun estos fines habia una separacion formal en la misma monarquía, no solo de destinos é in-

dividuos, sino de construccion de buques, de su armamento y disciplina, y aun de su administracion: asi es preciso conservar dividida la historia, tratando de la marina del mar grande, y sus dependencias separadamente de la del mar interior. Esta subdivision debe continuar en la sexta; pues aunque todos los acaecimientos memorables fueron en el oceano, y todas las atenciones se fixaron en él, continuó aquella separacion de fuerzas y distincion de gobierno."

"Para abrazar en esta obra lo científico, militar y económico de la marina, se hace indispensable extenderse á sus muchos ramos: quales han sido los géneros de construcciones, por qué pasos se han ido adelantando, quando han tenido sus incrementos y á qué pueblos se deben: los distintos métodos de su manejo, cómo se ha aumentado y simplificado la maniobra, mejorando sus materiales, creandose las tácticas, en qué siglos y por qué generales; qual era la ciencia del piloto, qué progresos han hecho las luces en este esencial estudio, en qué tiempos y por quiénes: quáles los diversos modos de combatirse, cómo se han introducido unos y desechado otros, en qué mares y por qué marinas. El diverso sistema de gobierno, las varias ordenanzas, el orden económico, las consignaciones para la manutencion de la nuestra, tendrán tambien lugar en sus respectivas épocas."

Dice tambien que conviene formar continuos paralelos de los generales y esquadras que mandaban, y nos presenta dos exemplos dignos de ser trasladados aquí.

“¿Quién al ver en distintos siglos, y con uno cabal de intervalo á uno y otro Don Juan de Austria, de generalísimos de mar, podrá omitir su paralelo y el de las marinas de su mando? Los dos, hijos naturales de nuestros monarcas con un nombre comun tuvieron dignidades semejantes, y con todo ¡quán desemejantes en el uso de ellas, en su éxito, y en el estado en que dexarán las fuerzas navales! El primer Don Juan empleó su valor y pericia en libertar el mediterraneo y la Europa de bárbaros musulmanes: el segundo en debelar provincias de nuestro propio reyno, rebeldes á su propia metrópoli. Aquel no vertió otra sangre que la enemiga; este la de españoles compatricios suyos. Uno fue el ídolo de la nacion y solo perseguido en el palacio; el otro blanco del desamor del pueblo, contó por suya la corte. El hijo de Carlos tuvo por segundo de sus armas á Toledo y á Bazan: del hijo de Felipe fue segundo en el generalato de los mares el cardenal Portocarrero. Y si el uno dexó la marina nacional en el punto mas alto de poder y gloria, el otro la dexó agonizando y próxima á extinguirse.”

“En 1705 por el primer reglamento de la casa de Borbon, se reduxeron á seiscientos los marineros; á seis los generales incluso el Almirante general; á sesenta y seis los oficiales de guerra; á siete mil quatrocientos sesenta escudos al mes el total de sueldos de toda la marina regia; y á mil quatrocientos quarenta y ocho raciones el total de su consumo. ¡A qué estado de apocamiento vino á reducirse aquella marina,

que en 1574 ostentaba solo de Bermeo á Fuente-
rabía doscientos setenta y seis buques de gavias,
que midieron 35,473 toneladas! Entonces que
de solo Pasages salian treinta navios á la pesca de
ballenas, y en su comarca se alistaban dos mil
marineros: que solo de San Vicente de la Bar-
quera sesenta chalupas de á ochenta toneles fre-
qüentaban la pesca en la costa de Irlanda; quan-
do al mismo tiempo treinta lanchones de á se-
senta remos salian diariamente de la Coruña
pescando allí la sardina, que les valia ochenta
mil ducados cada año: que solo Portugalete,
perdió treinta galeones de hasta seiscientas to-
neladas en menos de ocho inviernos; y que en
solo Guipuzcoa habia veinte astilleros en conti-
nua accion, para reemplazarlos."

Se concluirá.

BIOGRAFIA.

*Tomo octavo de la vida de Napoleon I, emperador de los
franceses y rey de Italia.*

Contiene la conquista del reyno de Nápoles, el
discurso de Napoleon al cuerpo legislativo, el estado
de la Francia en 1805. Las leyes de la familia imperial
de Francia, la declaracion de feudos en los estados
conquistados del gran duque de Berg, y de otros prin-
cipados; la creacion del rey de Holanda; el tratado
de la confederacion del Rhin; providencias para me-
jorar las costumbres de los judios; la marcha de Na-
poleon al ejército; la declaracion de guerra á la Pru-
sia; declaracion de Prusia; declaracion de Inglaterra;
noticia de la negociacion de los ingleses.