

la cantidad excesiva de lo que puede enviar: las cosas se equilibrarán, como si la importacion y exportacion fuesen moderadas; y por otro lado, esta especie de hinchazon traerá mil beneficios al estado; hay mayor consumo, mas cosas en que puedan exercerse las artes, y mas medios de adquirir poder: y pueden ocurrir casos en que se necesite de un pronto socorro, que un estado tan lleno puede dar mejor que otro. Es difícil que un pais no tenga cosas sobrantes; pero la naturaleza del comercio es convertir en útiles las superfluas, como en necesarias las útiles. El estado podrá dar las cosas necesarias á un número mayor de súbditos.

Digamos pues que las naciones que pierden en hacer el comercio, no son aquellas que no necesitan de nada, sino las que necesitan de todo; y que los pueblos que sacan utilidad de no traficar con nadie, no son aquellos que tienen lo suficiente para sí, sino los que nada tienen.

LIBRO XXI.

De las leyes relativas al comercio, considerado segun las diversas revoluciones que experimento en el mundo.

CAPÍTULO PRIMERO. — *Varias reflexiones generales.*

Aunque el comercio está sujeto á grandes alte-

raciones, puede acontecer que ciertas causas físicas, y la calidad del clima ó terreno, fixen su naturaleza para siempre.

Hoy dia no hacemos comercio con la India mas que con el dinero que á ella enviamos. Los romanos llevaban anualmente á allá unos cincuenta millones de sestercios; cuya suma, como la nuestra actual, se convertia en mercaderías que ellos traian á Occidente. Quantos pueblos traficaron con la India, llevaron siempre metálico á ella, y tornaron con mercaderías. La naturaleza misma produce semejantes efectos. Los Indios tienen sus artes, que se hallan adaptadas á su modo de vivir. Nuestro luxo no puede ser el suyo, ni nuestras necesidades las suyas tampoco. El clima no les pide, ni permite ninguna cosa de las que van del producto nuestro. Andan casi en cueros; el pais abastece competentemente de aquellos vestidos que allí se llevan; y su religion, que tanto dominio exerce en sus ánimos, les hace mirar con repugnancia las cosas que nos sirven de sustento. Luego no necesitan mas que de nuestro metálico, signo de los valores, y por el qual dan aquellos géneros que su sobriedad y naturaleza del pais les proporcionan con la mayor abundancia. Los antiguos autores que nos han hablado de la India, nos la pintan qual la vemos hoy dia, con respecto á la policia, modales, y costumbres. Las Indias orientales fueron, y serán lo mismo

que al presente; y los que comercien con ellas, les llevarán dinero en todos tiempos, y no le traerán.

CAPÍTULO II. — *De los pueblos de Africa.*

La mayor parte de pueblos de la costa de Africa se compone de salvages ó bárbaros. Discurre que esto nace mucho de que unos países, casi inhabitables, dexan separados cortos territorios en que puede habitarse. Sus naturales carecen de industria; no conocen las artes; y poseen abundantemente preciosos metales que reciben de primera mano de la naturaleza. Todos los pueblos cultos pues se hallan en estado de traficar útilmente con tales salvages; pueden hacer que estimen mucho cosas de un valor nulo, y recibir uno subidísimo en cambio de ellas.

CAPÍTULO III. — *Que las necesidades de los pueblos meridionales se diferencian de las de los septentrionales.*

Hay en Europa un cierto balance entre las naciones del mediodía y las del norte. Las primeras tienen todas las comodidades de la vida y cortas necesidades; y las segundas, muchas necesidades y pocas comodidades de la vida. La naturaleza dió mucho á las unas, quando no le piden sino poco; y dió poco á las otras, que es-

tan pidiéndole mucho. Consérvase el equilibrio con la pereza que les es natural á las naciones del mediodía, y con la industria y actividad que distinguen naturalmente á las del norte. Estas últimas se ven obligadas á trabajar mucho; y sin ello carecerian de todo, y se volverian bárbaras. De esto nace que la servidumbre se ha conaturalezado en los pueblos meridionales; porque como pueden fácilmente pasarse sin riquezas, pueden pasarse sin libertad todavía mejor. Pero las naciones septentrionales necesitan de la libertad, la qual les facilita todos los medios de satisfacer quantas necesidades les dió la naturaleza. Luego estas naciones se hallan en una situación violenta, siempre que no son libres ó bárbaras; y casi todas las meridionales se hallan violentadas en algun modo, quando no son esclavas.

CAPÍTULO IV. — *Principal diferencia entre el comercio antiguo y moderno.*

De quando en quando se coloca el mundo en situaciones que alteran el comercio. El actual comercio de Europa se hace mas especialmente de norte á mediodía. En cuyo caso hace la diferencia de climas, que unos pueblos necesiten en extremo de las mercaderias de los otros. Llevadas al norte, verbigracia, las bebidas del mediodía, forman un tráfico que los antiguos conocian

apénas. Por lo tanto, la cabida de los barcos, que en otros tiempos se media por fanegas de trigo, se mide en los presentes por toneladas de licores. Haciéndose de uno á otro puerto del Mediterráneo, quanto comercio antiguo nos es conocido, se limitaba casi todo él al mediodía; y es así que hallándose los pueblos de un mismo clima casi con la posesion de unas mismas cosas, no necesitan tanto de comerciar entre sí como aquellos que son de diferente clima: luego el comercio de Europa era ménos extenso en otros tiempos que en los actuales. No es esto contradictorio con lo que llevo dicho de nuestro tráfico con la India: pues la descompasada diferencia del clima hace nulas nuestras necesidades relativas.

CAPÍTULO V. — *Otras diferencias.*

El comercio, tan pronto destruido por los conquistadores como molestado por los monarcas, va recorriendo la tierra, huye de donde le oprimen, y descansa en donde le dexan respirar: reyna hoy día en donde no se veian sino desiertos, mares, y riscos; y no presentan ya mas que vastas soledades, aquellos sitios que eran su imperio.

Al ver uno hoy día la Cólchida, que ya no es mas que una inmensa selva, en que el pueblo, que por dias va disminuyéndose, defiende su li-

bertad únicamente para vender sus personas en particular á los Turcos y Persas, no diria jamas que este pais, en tiempo de los Romanos, hubiese estado cubierto de poblaciones á las que el comercio atraia á todas las naciones de la tierra. No se halla monumento ninguno de ello en todo aquel pais; y aun sus cortos vestigios se hallan únicamente en Plinio y Strabon.

La historia del comercio es la de la mutua comunicacion de las naciones; y las varias destrucciones de estas, y una cierta vicisitud continua de poblaciones y devastaciones, forman los mayores acontecimientos mercantiles.

CAPÍTULO VI. — *Del comercio de los antiguos.*

Los inmensos tesoros de Semiramis, cuyo cúmulo no hubo de formarse en un solo día, nos hacen discurrir que los Asirios mismos habian pillado á otras naciones opulentas, como otras les pillaron á ellos en lo sucesivo. Las riquezas son un efecto del comercio; á ellas se sigue el lujo; y á este, la perfeccion de las artes: las que llevadas al grado en que las vemos en el imperio de Semiramis, nos muestran establecido ya un dilatado comercio.

En los imperios del Asia habia un comercio grande de lujo. La historia de este formaria una buena parte de la mercantil; y el lujo de los

Persas era el de los Medos, como el de estos era el de los Asirios.

Sucedieron grandes alteraciones en el Asia. La parte de la Persia que está al nordeste, la Hircania, Margiana, Bactriana, etc.; estaba cubierta en tiempos antiguos de ciudades florecientes que ya no existen; y el norte de aquel imperio, es decir, el istmo que separa el mar Caspio del Ponto Euxino, se hallaba plagado de naciones y pueblos que tampoco existen ya.

Eratóstenes y Aristóbulo tenían oído decir á Patroclo, que las mercancías de la India pasaban por el Oxó al mar del Ponto. Marco Varrón nos dice que en tiempo de Pompeyo se supo durante la guerra contra Mitridates, que en siete días iban desde la India á la Bactriana, y al río Icaro que desagua en el Oxó; que por este medio los géneros de la India podían atravesar el mar Caspio, entrando después en el Ciro; y que desde este había solamente una travesía de cinco días, para restitirse al Phásis que en derechura conducía al Ponto Euxino. Sin duda que por medio de las naciones que poblaban estos varios países, tenían los grandes imperios de los Asirios, Medos, y Persas una expedita comunicación con las mas remotas regiones de oriente y occidente.

Desapareció ya del todo semejante comunicación. Los Tártaros asolaron todos aquellos territorios; y esta nacion asoladora hace su mansion

en ellos todavía para infestarlos. No va ya tampoco el Oxó al mar Caspio; por razones particulares diéron nueva direccion á sus aguas los Tártaros; y va á perderse en ardientes arenas.

El Saxarte, que servia otras veces de antemural entre las naciones cultas y las bárbaras, recibió tambien nueva madre de la mano de los Tártaros, y no desagua ya en el mar.

Seleuco Nicator había formado el plan de unir el Ponto Euxino con el mar Caspio. Este proyecto, que hubiera acarreado muchas conveniencias al comercio que en aquella sazón se exercia, se desvaneció á la muerte de su autor. Se ignora si Seleuco hubiera podido llevar adelante su empresa en el istmo que divide ámbos mares. Aquel país es conocido poquisimo actualmente; está despoblado, y cubierto de selvas; no es escaso de aguas, porque son innumerables las vertientes que baxan del monte Caucaso; pero este monte mismo, que forma el norte del istmo, y que en figura de brazos se extiende hácia el mediodía, hubiera presentado los mayores obstáculos, en aquella época mas particularmente, en que el arte no conocia todavía las esclusas. Podria creerse que Seleuco llevaba la mira de reunir ámbos mares en el sitio mismo en que el Zar Pedro I.º lo realizó despues; esto es, en aquella lengua de tierra en que el Tanais se acerca al Volga: pero aun no se había descubierto el norte del mar Caspio.

Mientras que en los imperios asiáticos se hacía un comercio de lujo, hacían el de economía los Tirios en toda la tierra. Bochart ha empleado el primer libro de su Canaan en la numeración de las colonias Tirias, que se enviaron á quantos países había inmediatos á los mares; las quales pasaron las columnas de Hércules, y se establecieron en las costas del Océano (1).

Los navegantes de aquellos tiempos estaban precisados á seguir las costas, que les servían, digámoslo así, de brújula; y eran largas y penosas las navegaciones. Así los trabajos de la navegación de Ulises ofrecieron materia abundante al mejor poema del mundo despues de aquel que es el primero de todos.

El escaso conocimiento que los mas de los pueblos tenían de las naciones que estaban remotas de ellos, era muy favorable á los países que exercian el comercio de economía. Usaban estos en su tráfico de quantas obscuridades se les antojaba; y tenían todas las ventajas que llevan los hombres inteligentes á los ignorantes.

El Egipto, separado por la religion y costumbres de todo trato con los extrangeros, hacia un cortísimo comercio exterior; y gozaba de un terreno fértil y de una suma abundancia. El Egipto era el Japon de aquella época, pues tenía lo sufi-

(1) Fundaron Tartesio, y se establecieron en Cadiz.

ciente para sí. Eran los Egipcios tan poco celosos del comercio exterior, que dexaron el del mar Roxo á todas las cortas naciones que tenían puertos en sus aguas; y sufrieron que los Idumeos, Indios, y Sirios fondeasen sus flotas en ellas. Salomon se valió para esta navegación de los Tirios que eran expertos en aquellos mares.

Josefo dice, que ocupada su nacion en la agricultura únicamente, conocía poco los mares: y por esto mismo fué casual el tráfico de los Judíos en el mar Roxo. Estos hicieron contra los Idumeos la conquista de Elath y Asiongaber, que les proporcionaban el comercio con aquel mar: y habiendo perdido ámbas ciudades, perdieron también semejante comercio.

No sucedió lo mismo á los Fenicios, quienes no exercian un comercio de lujo, ni fundaban su tráfico en la conquista; y su frugalidad, destreza, industria, peligros, y faenas los hacian necesarios á todas las naciones de la tierra.

Los pueblos inmediatos al mar Roxo no traficaban mas que en aquel mar, y en el de Africa; lo qual está sobradamente probado en el asombro que el universo manifestó al descubrimiento del mar de la India, hecho en el imperio de Alexandro. Dexamos dicho (1) que se llevan siempre metales preciosos á la India, y de la qual no se

(1) En el capítulo primero de este libro.

trae ninguno (1): las flotas Indias que traían plata y oro por el mar Roxo, volvían no de la India, sino del Africa. Aun digo mas; esta navegacion se hacia en la costa oriental del Africa; y el estado en que á la sazón se hallaba la marina, prueba suficientemente que no iban á parages bien remotos. No se me oculta que los flotas de Salomon y Josaphat no volvían mas que á las tres años; pero no veo que la dilacion de un viage pruebe la lejanía de una distancia. Plinio y Strabon nos dicen que una nave griega ó romana hacia en siete dias el viage que una galera de la India y mar Roxo, construida de junco, hacia en veinte. Segun esta proporcion, una navegacion de un año para las flotas griegas y romanas, era de unos tres para las de Salomon.

Dos naves de una celeridad desigual no hacen su viage en un tiempo proporcionado á ella; y una lentitud produce otra mayor con frecuencia. Quando se trata de seguir las costas, y que uno se halla á cada instante en diferente posicion; y que necesita esperar un viento bueno para salir de un golfo, y tener otro para seguir la ruta; se aprovecha un navio velero de todos los buenos temporales, mientras que otro permanece en

(1) La proporcion establecida en Europa entre el oro y la plata puede hacer á veces que resulte beneficio de tomar oro por plata en la India.

unos parages mal situados, y pasa dias y mas dias en esperar nuevos vientos.

Esta lentitud de los navios de la India, que en igual tiempo no podían andar mas que un tercio del derrotero que hacían los de los Griegos y Romanos, puede explicarse por medio de lo que hoy observamos en nuestra marina. Los buques de la India que eran de junco, hacían ménos agua que los de los Griegos y Romanos, que eran de madera y unidos con hierro.

Pueden compararse aquellos navios de la India con los de algunas naciones actuales, cuyos puertos tienen poco fondo; quales son los de Venecia, y aun en general los de Italia (1), mar Báltico, y provincia de Holanda (2). Los navios de todos estos paises, que han de salir de sus puertos, y volver á ellos, son de una forma redonda y ancha de fondo; en vez de que los buques de las demas naciones que tienen buenos puertos, son en la parte inferior de una construccion que los hace entrar bien adentro del agua. Este mecanismo es causa de que estos últimos buques naveguen mas inmediatos al viento, y de que los primeros no naveguen casi nunca mas que quando tienen

(1) Casi no tiene radas la Italia, pero sí muy buenos puertos la Sicilia.

(2) Digo de la provincia de Holanda; porque los puertos de la de Zelanda son muy profundos.

viento en popa. Una nave que entra mucho en el agua, navega hácia el mismo costado á todos los vientos casi, lo que dimana de la resistencia que halla en el agua el buque impelido por el viento, que forma un punto de apoyo, y de la forma larga del buque mismo, que por su parte se presenta al viento, mientras que por un efecto de la figura del gobernalle se vuelve la proa hácia el lado que se quiere; de suerte que uno puede ir muy inmediato al viento, es decir, al lado de donde viene el viento. Pero quando la nave es de figura redonda, y ancha de fondo, y que por consiguiente entra poco agua adentro, carece ya de punto de apoyo: se ve impelida por el viento, no puede resistirle, ni ir apénas mas que del lado opuesto al ayre. De lo que se sigue que los barcos construidos con fondo redondo son mas tardíos en sus viages: 1.º Pierden mucho tiempo en esperar el viento, y especialmente si están precisados á mudar de direccion con frecuencia; 2.º Navegan mas lentamente, porque no teniendo un punto de arrimo, no pueden ir á tanta vela como los otros. Y si son conocidas todas estas diferencias en un tiempo en que tanto se ha perfeccionado la marina; en que se comunican las artes; y en que estas mismas corrigen así sus propios defectos como los de la naturaleza ¿qué no habria de ser en la marina de los antiguos?

No puedo dexar esta materia. Las naves de la India eran pequeñas, y las de los Griegos y Romanos, exseptuando aquellas grandes máquinas que fueron hijas de la ostentacion, eran menores que las nuestras. Además, quanto menor es un navío, tanto mayor peligro corre en los malos temporales; y tormenta hay que hace fracasar á una nave, que solo le causaria alguna avería si fuera mayor. Quanto mayor exceso lleva un cuerpo á otro en magnitud, tanto menor superficie relativa tiene; de lo que se sigue, que en una nave pequeña hay menor razon, es decir, mayor diferencia, de la superficie del buque al peso ó carga suya, que en una grande. Sabido es que en virtud de una práctica casi general, se carga una nave con un peso igual al de la mitad de agua que podria caber en ella. Supongamos que una nave cupiese ochocientas toneladas de agua, seria de quatrocientas su carga; y la de otra que no cupiese mas que quatrocientas, seria de doscientas. Así la magnitud del primer buque seria con respecto á su peso como 8 es á 4; y la del segundo, como 4 es á 2. Supongamos que la superficie del mayor tenga con la del menor la conformidad de 8 con 6, la de este (1) tendrá

(1) Es decir, para comparar magnitudes del mismo género, la accion ó empuje del fluido será con la resistencia del mismo navío como, etc.

con su peso la relacion que tiene 6 con 2, mientras que la superficie de aquel otro no tendrá con su peso mas que la conformidad de 8 con 4; y no obrando, tanto los vientos como las olas, mas que sobre la superficie, hará mas fácilmente resistencia á sus impetus el mayor con su peso que no el menor.

CAPÍTULO VII. — *Del comercio de los Griegos.*

Los primitivos Griegos eran todos piratas. Minos, que habia tenido el dominio de los mares, lo habia debido quizas á su buen éxito en los latrocinios; y su imperio estaba limitado á las inmediaciones de su isla. Pero convertidos en un gran pueblo los Griegos, les tocó á los Atenienses el poderio de los mares, porque Aténas, mercantil y victoriosa, puso la ley al monarca mas poderoso de aquella era, y abatió las fuerzas marítimas de la Siria, Fenicia, é isla de Chipre.

Me es preciso hablar de este imperio sobre los mares que logró Aténas. « Los Atenienses, dice Xenofonte, dominan en los mares; pero como el Atica esta unida á la tierra, la desuelan sus enemigos, mientras que los Atenienses se ocupan en lejanas expediciones. Dexan abandonadas sus posesiones los principales de la república, y aseguran sus bienes en alguna isla; y el populacho que carece de heredades, vive

sin inquietud ninguna. Pero si los Atenienses habitasen en una isla y tuviesen ademas el dominio de los mares, se hallarian con la facultad de perjudicar á los otros, sin que ellos pudiesen serlo, y serian señores del mar al mismo tiempo. » Diria uno que Xenofonte quiso hablar de la Inglaterra.

Aténas, ocupada toda con planes de gloria, que aumentaba los celos en vez de aumentar su influxo, mas solicita en extender su dominio marítimo que en gozar de él, y con un gobierno político de tal naturaleza, que el pueblo infimo se repartia á sí mismo el erario público mientras vivian oprimidas las gentes ricas, no hizo aquel vasto comercio que ella podia prometerse del beneficio de sus minas, sin número de esclavos, infinitos marinos, influencia suya en toda la Grecia, y mas particularmente de las admirables instituciones de Solon. Casi todo el comercio de los Atenienses se limitó á la Grecia y Ponto Euxino, de donde sacaban su sustento.

Corinto se halló situada de una manera admirable: dividió dos mares, abrió y cerró el Peloponeso, y abrió y cerró la Grecia. Fué una ciudad de la mas alta importancia en unos tiempos, en que el pueblo griego formaba todo un mundo, y las poblaciones Griegas naciones; y su comercio se extendió mas que el de Aténas. Corinto tenia un puerto para recibir las mercancías del Asia, y