

figura del Asia no es menos errónea, y la de la Europa, no vale mucho más. Pero al norte de ésta se hallan marcadas la Islandia y la Frislandia, y al Noroeste otra isla, llamada *Stokafixa*, que probablemente es Terranova, en donde abunda el stokfish (bacalao). Lo más chocante es, que el occidente de las Canarias se ve una tierra que forma un cuadrilátero muy prolongado, indicado con el nombre de Antilla. Pudiera creerse que era una adición hecha á la carta después del descubrimiento de América, si no la encontrásemos en las cartas de Picignano de 1367. Quizá estas indicaciones no debieron sin duda su origen más que á las fábulas árabes y españolas, que refieren, que cuando la invasión de los sarracenos, muchos cristianos huyeron, y fueron á buscar asilo en una gran tierra situada al Occidente, en medio del mar. La isla de la *Mano de Satan*, que el mismo Bianco coloca al norte de la Antilla, debe contarse también en el número de las fábulas.

Zanetti asegura que desde el año 1317 señalaban los venecianos los grados de longitud y latitud en sus cartas marítimas. La introducción de éstas contribuyó en gran manera al perfeccionamiento del arte, pues como se requieren en ellas mayor exactitud que en las terrestres, se rectificaban inmediatamente los errores cometidos en su construcción. El célebre historiador Ebn-Caldun, que vivió desde el 1332 hasta

el 1406, habla como de cosa corriente en su época de los diseños de las costas del Mediterráneo en cartas llamadas *al-kambas*, en que estaban marcadas la dirección de los vientos para regularizar los viajes de los navegantes.

Se atribuye al infante don Enrique de Portugal, la primera academia náutica establecida en Sagrés, en los Algarbes, en 1415, y la invención de las cartas planas, cuando antes sólo se hacían de meridiano inclinado; más parece que en esto se le anticiparon los catalanes. Este pueblo, considerado como el más ilustrado de España, adquirió grande prosperidad cuando sus condes subieron al trono de Aragón y Jaime I quitó á los moros el reino de Valencia y la isla de Mallorca. Los catalanes tenían frecuentes relaciones con el África. A consecuencia de su romántica expedición al imperio de Oriente habían fundado en él numerosos establecimientos desde los que frecuentaban los puertos del mar Negro. Fundaron en Mallorca una escuela de matemáticas, y allí se encontró un mapa anterior al año 1375 (43), que es el segundo en antigüedad, y que sólo cede al Atlas geohidrográfico de la biblioteca de Viena, formado por Pedro Visconti de Génova en 1318.

(43) Véanse las adiciones de Huot, á la *Historia de la Geografía* de Malte-Brun, libro XIX.

## CAPÍTULO II

### EL COMERCIO ANTES DE LOS GRANDES DESCUBRIMIENTOS.

Las expediciones y descubrimientos tenían siempre por principal móvil el comercio, cuya historia forma el vínculo entre los tiempos antiguos y los modernos, da la clave de muchos acontecimientos políticos como también del acrecentamiento ó decadencia de ciertas naciones y cambios operados en su carácter; cambios que, de ambiciosas é inquietas que eran, las han hecho pacíficas é industriosas (1).

Hemos visto que desde los tiempos más remotos de que habla la historia, se iba á la India en busca del algodón, los diamantes, las especias y las más ricas telas, así como de la Arabia se extraían los perfumes, el marfil, las perlas, que eran llevadas por medio de caravanas á las capitales de los reinos más famosos ó á los puertos más concurridos. Desde muy temprano se empezaron también á aprovechar los mares y los ríos para establecer comunicaciones comerciales: á estos últimos debió la Mesopotamia su grande importancia, así como á su situación á orillas del mar debieron su riqueza y poderío la Fenicia, la Arabia y sucesivamente todos los demás países que forman las costas del Mediterráneo. Las muchas colonias fundadas por los griegos y por los cartagineses favorecían igualmente las comunicaciones entre los diferentes países, y el cambio recíproco de las mercancías. El afán de obtener productos extranjeros hizo emprender á los antiguos, según dejamos apuntado, viajes

mucho más largos que lo que podía esperarse de sus escasos medios de transporte y de la imperfección de sus instrumentos. Mientras la silla del Imperio estuvo en Roma, fué esta ciudad el mercado principal del mundo. El inmenso consumo de aromas y perfumes que se hacía en ella para el servicio de los templos y el placer de los ricos, así como de especias de todas clases, de perlas y piedras preciosas, de muebles de maderas exóticas, de tapices y adornos asiáticos y de millares de esclavos, atraía á los puertos de Italia naves del Euxino, del Asia Menor, de la Grecia, de la Siria, del Archipiélago, de la Libia y del Egipto. También el Norte enviaba allí sus pieles, su ámbar y sus maderas, con lo cual se acrecentó su comercio; y se abrieron por aquella parte nuevas factorías.

Con la decadencia de Roma cobró aliento Constantinopla. Esta ciudad, que estendiéndose su derecha hacía el Archipiélago, su izquierda por el Ponto Euxino hasta Palus Meótidas, con el Asia Menor enfrente y la Europa á su espalda, parece destinada á ser la metrópoli del comercio del mundo. Apenas se trasladó allí la sede del Imperio, cuando se convirtió en mercado central de las mercancías de Oriente; eran llevadas allí por el Egipto, y hasta los mismos bizantinos iban á buscarlas á la India, embarcándose en Aila, dando la vuelta al África, y ganando á Taprobana, Caliana y Malea. Traficaban en las costas de Persia en caballos, tejidos preciosos y sedas.

Este último género se sacaba del país de los seres, pueblos de la China (2) que habitaban según parece, en el Tibet, de costumbres pacíficas aunque incultas, y que evitaban en lo posible el trato con los extranjeros. Los persas se habían reserva-

(1) Véase HUOT, *Hist. del comercio*.  
SAVARY, *Diccionario de comercio*.  
G. B. DEPPING. — *Hist. del comercio entre Levante y la Europa, desde las cruzadas hasta la fundación de las colonias de América*. Paris 1830.  
PARDESSUS, *Sobre el comercio marítimo*. Introducción á su *Colección de las leyes marítimas*.

(2) Véase tom. III, pág. 8.

do el tráfico exclusivo de este género, hasta el punto que en el siglo VI negaron a los sogdianos, que habitaban en la Bukaria, el permiso de atravesar la Persia para vender la seda a los griegos. Las caravanas persas partían de Bactra y desembocaban en la región de los comedos junto a las fuentes del Yaxartes; de aquí se encaminaban a Tackend, y después de atravesar los desfiladeros de Conghez y el Kasgar, llegaban a la capital de los seres, que las estaban esperando, y que sin hablar palabra daban en cambio de la moneda europea sus lanas y sus sedas. De este modo permanecieron los griegos tributarios de los persas en el comercio de seda hasta el reinado de Justiniano, que aclimataron en su país el gusano que la cria (3). Todo el Peloponeso fué plantado de moreras, de donde le vino luego el nombre de Morea, y se establecieron fábricas por todo el Imperio, con lo cual se disminuyó, ya que no se remediara del todo, la necesidad de recurrir a los extranjeros para surtirse de este artículo.

Habiéndose apoderado los venecianos en 1018 de la isla de Arbo en las costas de Dalmacia, impusieron a sus habitantes la obligación de pagar todos los años algunas libras de seda, ó en su defecto de oro puro (4). Aclimatados en Italia los gusanos de seda y las moreras por Roger de Sicilia, se desarrolló la industria de la sedería con la invención de los tornos de hilar, y las manufacturas de este producto, juntamente con las de lana, llegaron a ser las principales fuentes de la riqueza de Italia (5).

(3) Véase tomo V, pág. 57.

(4) En 1248 prohibieron los venecianos el comercio de la seda a los recaudadores de los derechos impuestos a los fabricantes de artículos de la misma. Resulta por consiguiente que con aquella fecha había ya manufacturas de sedería.

(5) Al principio eran muy raras las moreras, tanto, que Crescencio (c. 14) se queja de que las mujeres cogiesen las hojas más tiernas de estos árboles para alimentar cierta especie de gusanos, lo cual impedía al fruto llegar a sazón. Se cree que Luis Sforza fué el primero que cultivó las moreras en su jardín de Vigevano, desde donde se propagaron por toda la Lombardia, y que de aquí le provino el sobrenombre de Moro. Muralto en su *Crónica de Como manuscrita* hace notar que la campiña que circunda a Como ofrecía la imagen de un bosque de moreras. Buonvicino de Riva, fraile de Milan, que escribió en el siglo XIII, dice que se fabricaban en esta ciudad paños de lana noble y de seda. Las fábricas de esta última florecían especialmente en Luca, pero cuando esta ciudad fué tomada a la fuerza, los operarios que había en ella se desparramaron por toda la Italia. Borghesano, natural de Bolonia, inventó en 1272 una máquina para torcer la seda, cuyo descubrimiento ocultaron los boloñeses con el mayor cuidado, hasta que en el siglo XVI la enseñó a los habitantes de Módena un tal Ugolino, siendo por ello ahorcado en efígie por sus compatriotas. En Florencia se contaba entre las artes mayores el de los fabricantes de telas de seda, desde antes del siglo XIV, y su gremio ostentaba en su bandera una puerta encarnada en campo blanco. No se pasó mucho

El Imperio de Oriente es el primero de quien sepamos que tuviera comunicaciones constantes y seguras con la China. Según asegura Cosme Indocopleutes, los navegantes griegos llegaban hasta el Celeste Imperio después de una larga y difícil travesía, y por su parte los chinos venían a los puertos de la India ó a los del Golfo Pérsico. Pero si hemos de dar crédito a los historiadores de la China, los naturales de este país frecuentaban también las costas del Japon, del Kamschatka y hasta de la California, y allí cargaban pieles que traían a los puertos de la India, a donde venían a buscarlas los mercaderes occidentales. También Alejandria conservaba el comercio con el Africa; pero los persas, émulos constantes del Imperio de Oriente, se hicieron dueños exclusivos del tráfico del Golfo Pérsico.

La primera irrupción de los árabes convertidos en mahometanos, no pudo menos de arruinar el comercio; pero tan pronto como fijaron su asiento en los países conquistados, fueron sus promovedores más ardientes. Basora, fundada por ellos, arrebató sus ventajas a Alejandria, y como por otra parte la ocupación del Egipto por los árabes excluía a los

tiempo sin que se tejieran en Venecia damascos, brocados y toda especie de telas de seda. Las frecuentes relaciones de los españoles con la Sicilia les proporcionaron la ocasión de ejercer desde muy antiguo la industria de la sedería. Zurich fué una de las primeras ciudades que se dedicó a esta industria; pero los gravísimos desórdenes que ocurrieron en esta población durante el siglo XIV, fueron causa de que pasase este arte a Como y Laris (GLOSIA SIMLER, *Rep. helvet.*, Elzevir, 1627). De aquí volvió a la Suiza en tiempo de la Reforma religiosa.

Las primeras provincias de Francia en que se empezó a fabricar telas de seda, fueron el Languedoc, la Provenza y el condado de Aviñon. En 1470 estableció Luis XI fábricas de seda en Tours, con operarios que hizo venir de Génova, Venecia, Florencia y hasta de Grecia. Sin embargo, tan escasa era en Francia la fabricación de este artículo en aquellos tiempos, que Enrique II fué el primero que usó medias de seda en las bodas de su hermana celebradas en 1559. Enrique IV estableció algunos operarios en las Tullerías y en otras partes, y dió principio a las fábricas de Lion que atrajeron tantas riquezas a la ciudad, especialmente después del maravilloso invento de Jacquard. El mismo rey hizo plantar muchos viveros de moreras, y trató de difundir en su reino la cria de los gusanos de seda; pero se necesitaba traer todos los años nueva simiente de España. De tal manera consiguió, a fuerza de desvelos, aumentar las manufacturas de seda en Francia, que se halló en el caso de poder prohibir su introducción del extranjero. Pero revocó esta medida a instancia de los mercaderes de Lion.

Octavio Ney, negociante de esta ciudad, inventó a mitad del siglo XVII el arte de dar brillo a la seda, y Falcon, natural de la misma, inventó la lanzadera en 1758. Las lanzaderas que hoy están en uso son de origen italiano; pero fueron perfeccionadas por el francés Vaucanson.

En el presente siglo se ha traído de la China nueva semilla de gusanos, y se ha estudiado la manera de obtener la seda blanca natural, para evitar el excesivo desecho que produce el blanqueo artificial.

comerciantes de Constantinopla de la posesión del Mar Rojo, no tuvieron más recurso que recibir por conducto de aquellos los productos de la India. Independientemente de las antiguas vías penetraron al oriente de la Persia en la Bukaria, hacia el lago Aral y el mar Caspio, y allende este mar en el país de los búlgaros y de los eslavos; sus monedas, desenterradas en gran número en la Rusia europea, comenzando desde el gobierno de Kazan, país de los búlgaros, hasta el obispado de Cristian-sund en Noruega, manifiestan sus multiplicadas relaciones por esta parte. Las principales son asiáticas, algunas de Africa y de España. Se saca en consecuencia que al fin del siglo IX y al principio del X el comercio de los productos del Norte se hacía principalmente con la Gran Bukaria, donde tenía por mediadores a los búlgaros del Volga, vecinos de los khazares, y por agentes secundarios a los rusos, que por una parte recibían los géneros de los búlgaros y de los khazares, y por otra, los de los países del Báltico (6). Otro camino atravesaba la Persia y la Mesopotamia, dirigiéndose al Cáucaso y al mar Negro, cuyos puertos se comunicaban con los del Mediterráneo.

También iban los árabes a la China septentrional atravesando el Cabul, el Tibet y el desierto de Cobi, ó bien por Samarcanda y el Kasgar. En Can fu (*Canton*) era tan crecido el número de árabes que se hallaban establecidos, que obtuvieron del emperador de la China la gracia de tener un cadí propio. Así es que las mercancías de aquel país y las de la India, pasaban necesariamente por sus manos. Basora era el centro de todo comercio: desde allí unas caravanas atravesaban el Tigris, y por la Persia iban a parar a Tebris, desde cuyo punto se dirigían por la Armenia a Tana (Azof) en el mar Negro; otras partiendo de Bagdad ó de Tauris iban a Damasco, Alepo, Tiro ó Antioquia; algunas se encaminaban al mar Caspio y a los países circunvecinos, actualmente pertenecientes a la Rusia, en donde cambiaban sus mercancías por granos, lanas, cueros, pescado, metales, esclavos y sobre todo pieles. Importaban del Africa marfil y oro, y penetraban dentro de este país hasta las orillas del Níger.

Las mercancías de la China meridional, de la India y de la Arabia, eran trasportadas por mar a Cambaya en el Guzerate, situada en las bocas del Sind; desde aquí subiendo río arriba hasta donde era navegable, se llevaban a Cabul ó a Gazna, desde cuyo punto pasando por Candahar y la Bukaria, eran conducidas por el Djihun (Oxó) al mar Caspio. Cuando los tártaros encaminaron

(6) LEDEBUHR, *Pruebas encontradas bajo de tierra, en los países del Báltico, del comercio de esta comarca con el Oriente, bajo el dominio de los árabes* (alemán). Berlin, 1840. Frahen leyó en octubre de 1841, a la Academia de Ciencias de San Petersburgo, una disertación sobre las monedas árabes desenterradas en Rusia.

la corriente de este río hacia el lago de Aral, las mercancías fueron trasladadas por tierra al mar Caspio, ó a la gran vía central al mediodía de este mar, ó al Volga hacia el Norte, en dirección de la vía septentrional.

Otras veces se traían las mercancías a la desembocadura del Tigris ó del Éufrates; de allí eran generalmente trasladadas a Basora, situada a corta distancia, y luego a Tebris, ó bien remontaban el Tigris y eran conducidas a Trebizonda en el mar Negro, ó a Ayaccio en el Mediterráneo.

Según parece, las embarcaciones chinas llegaban hasta Malacca y Sumatra, donde cambiaban por drogas el aloe y otras producciones de estos países, telas de seda, alumbre de roca, ruibarbo y obras de ebanistería. El punto más importante de la costa occidental de la India era la isla de Ceilan: a ella venían a traficar los árabes, africanos, indios, malayos y chinos, que eran admitidos indistintamente por el rey de la isla, que sacaba de ellos grandes ganancias. Las mercancías que los mercaderes de éstos diferentes países exportaban de Ceilan, eran la nuez de la areca, drogas medicinales, incienso, raíz de chaya para teñir las telas de algodón de color de naranja, aceite y azúcar de palma, gengibre, tamarindo, goma laca, índigo, pimienta, palo de sándalo y de sapan, brocados de oro y plata y telas de algodón.

Escluidos los bizantinos de los puertos árabes, se decidieron, para satisfacer la inevitable necesidad de las mercancías de la India, a hacer un larguísimo viaje, remontándose hasta Kiev, en Rusia, ciudad que los escritores del Norte dicen ser la rival de Constantinopla, y donde se hacía un comercio muy activo de pieles. Se cambiaban, por la mediación de los búlgaros, por mercancías indias y chinas, que a pesar de un largo y difícil camino y onerosos derechos, llegaban a Constantinopla en bastante cantidad para proveer a todo el Occidente.

Sin embargo de que la Europa había sido trastornada por las incursiones de los bárbaros y fraccionada después por el feudalismo, que convirtiendo en extranjero al propietario del campo limitrofe, impedía las comunicaciones y la confianza, que es la vida del comercio, no llegó éste a paralizarse del todo. Protegiéronlo los papas y Carlomagno procuró darle actividad. Los pueblos del Norte, que hemos visto tan audaces en sus correrías, seguían traficando, y ya desde aquellos tiempos eran concurridos los mercados de Troso en la Esthonia, de Berghen en la Noruega, de Sleswig en la Judlandia, de Halerik, Odensea, Roskil en las islas Danesas, de Land y de Helsingburg en la Escania, de Sigtuna en la Suecia. Estos puntos conservaban relaciones de un lado con la Permia Glacial, y de otro con los países que producen la seda.

Las cruzadas comenzaron, no obstante, a hacer que se considerase a la Europa como a una sola nación, reunieron a los hombres en empresas co-

munes, y los acercaron á los países de donde se sacaban las mercancías preciosas. Aumentaron los beneficios, los privilegios, las ocasiones de lucro para las ciudades marítimas, que protegieron sus especulaciones con el estandarte de la cruz. Después declinó el feudalismo á medida que se constituyeron las naciones, y los concejos adquirieron la libertad que da el valor de tentar empresas, y la confianza en la indagación de las mejoras.

La Europa podía ser considerada entonces, con respecto al comercio, como dividida en dos partes; la una en rededor del Mediterráneo, la otra el del Báltico, del mar de Alemania y del Océano Atlántico. Asignamos á la primera la Italia, la Provenza, el Languedoc, Cataluña y Valencia; á la otra los Países Bajos, las costas de Francia, Alemania, Escandinavia y los condados marítimos de la Inglaterra; las primeras se dirigían al Mediodía y á Levante, las otras al Norte y hacia el mar Glacial.

Hemos dado un bosquejo del comercio italiano (7); pero poco á poco los genoveses y los venecianos se hicieron los principales agentes, si no los únicos, del comercio de la Europa con la India: cuando las conquistas mahometanas y las guerras religiosas sucesivas impidieron ir por Egipto, se dirigieron por la Siria y el mar Negro. Se atribuye al dux Andrés Dandolo, el historiador, la gloria de haber vuelto á abrir el Egipto á sus compatriotas, enviando una embajada al soldan, en ocasión de las diferencias que se habían suscitado entre él y los tártaros, y que el dux apaciguó. Francisco Balducci nos describe el viaje que hacían entonces los venecianos para ir desde Tana á Catay, donde debían dejarse crecer la barba, y procurarse un buen intérprete, como también servidores que supiesen hablar el tártaro. Un mercader llevaba comunmente consigo, tanto en dinero metálico como en mercancías, veinte y cinco mil ducados de oro; y el gasto de la travesía hasta Pekin, comprendidos los salarios de los servidores, no escudía de trescientos á trescientos cincuenta ducados.

Los venecianos iban á buscar al Norte cañamo, madera de construcción, cables, pez, sebo, cera, pieles, que esportaban por la Pequeña Tartaria. Para asegurar este camino, Venecia y Génova concluyeron al efecto frecuentes tratados en el siglo XIII con los sucesores de Oktay y de Gengiskan, que habían conquistado la Rusia, la Polonia, la Hungría y la Moldavia (8). Caffa y Tana eran los dos mercados de aquel comercio. En esta última tenían factorías Génova, Venecia, Florencia y otras ciudades. Habiendo obtenido los genoveses permiso para residir en Caffa, concluyeron por hacerse dueños de esta ciudad, que era la llave

(7) Véase el libro XII, cap. XXIII.

(8) MARSIGLI, *Investigaciones sobre el comercio veneciano*.

FANUCCI, *Historia de los tres célebres pueblos marítimos de la Italia*.

del camino de Oriente; después excluyeron á los venecianos del mar Negro, haciéndose ceder á Pera, arrabal de Constantinopla (1261). Esta colonia llegó á ser tan poderosa, que más de una vez asustó á los emperadores; se gobernaba por un podestá propio enviado de Génova, un consejo de veinte y cuatro, y otro de sabios. Cuando cayó Constantinopla en poder de los turcos, esta colonia tan floreciente vino muy á menos, y únicamente pudo sostenerse á fuerza de humillaciones.

Los venecianos se establecieron principalmente en Alejandria, otro puerto muy favorable, donde las mercancías llegaban, con una corta travesía por tierra, entre el golfo Arábigo y el Nilo. Un canal que comunicaba con este río facilitaba las comunicaciones de Alejandria con el mar Rojo y con el Cairo, á cuya ciudad venían todos los años caravanas de lo interior del Africa con gomas, colmillos de elefante, tamarindos, papagayos, plumas de avestruz, oro en polvo y negros. Desde aquí continuaban las caravanas su camino á la Meca, ó hacia el monte Sinaí, lo que les proporcionaba nuevos cambios. Muchos europeos atravesaban el Egipto en compañía de estas caravanas; pero los comerciantes que desembarcaban en Alejandria eran mirados con tan gran recelo, que se quitaban las velas y el timon de sus embarcaciones, y se inscribían sus nombres en un registro. Los mameucos, cuya única renta consistía en los derechos que devengaban en aquella travesía, los favorecieron, y por su parte los venecianos, sin asustarse de las bulas pontificias que prohibían todo trato con los mahometanos, usaban con respecto á ellos los mejores procedimientos posibles. Si ocurrían algunas diferencias entre ellos, se les veía presentarse en las costas con amenazadoras fuerzas de la misma manera que actualmente lo hace la Inglaterra. Comercian con Africa los italianos, los marseleses y los catalanes. El rey de Túnez cedió á los pisanos la isla de Tabarca, donde se hacia la pesca del coral; también tuvieron relaciones con el imperio de marruecos, de las cuales todavía se conservan documentos.

Los venecianos habían obtenido también grandes privilegios entre los armenios, pueblo sóbrio, industrioso, activo, que habiendo reconquistado su libertad en tiempo de las cruzadas, había buscado la alianza de los europeos. Sólo los venecianos tenían el derecho de llevar al país camelotes y de extraer el pelo de las cabras de Angola; gozaban exención de derechos, tenían sus magistrados aparte y una franquicia absoluta para las mercancías, que sacadas de la Táuride y de la Persia, atravesaban el país (9). Aprovechábase Trebizon-

(9) Poseemos la relación de los viajes del genovés Sanstefano publicada en 1496. Este viajero fué á la India por la vía de Egipto, llegando hasta Sumatra. De vuelta á Cambaya, se puso á servir á un mercader de Damasco. En Ormuz se unió á unos armenios que se dirigían á Trebizon-

da de aquel tránsito para poblarse con numerosas colonias que hacían el comercio de especiería. Constantinopla estaba mejor situada para sacar partido de él; pero en su aniquilamiento dejaba á los italianos la fatiga y los beneficios de su comercio.

La conquista de aquella ciudad por los latinos pareció deber animar con colonias europeas el litoral de Levante, lo cual hubiera dado un nuevo impulso á la civilización y un acrecentamiento incalculable al comercio; pero los reinos latinos no tardaron en perecer. Después, se pudo creer por un momento que las conquistas turcas tendrían por resultado arrojar de Levante á los europeos é interrumpir las antiguas comunicaciones con Oriente; pero los príncipes musulmanes establecidos á lo largo de la costa septentrional y oriental de Africa, como también en el golfo Arábigo y el Pérsico, no habían hecho causa común con sus hermanos de Siria, y en su consecuencia no alimentaban odio contra los cristianos. Así es, que las ventajas de las cruzadas no desaparecieron por completo á pesar de su éxito desgraciado.

El dux Mocénigo calculaba que Venecia debía tener constantemente en circulación diez millones de zeques, es decir, tres mil barcos de cien á doscientas toneladas, tripulados con diez y siete mil marineros, trescientas naves del Estado con ocho mil hombres de tripulación, y cuarenta y cinco galeras con once mil. Aparte de los buques de particulares ocupados en la importación y exportación de mercancías, la república enviaba cada año veinte ó treinta galeras de transporte, de mil á dos mil toneladas cada una, con un cargamento de cien mil ducados. Una flota acudía al mar Negro, otra á Siria, y una tercera á Egipto. La cuarta y más importante cargaba de azúcar en Siracusa, y desde allí se dirigía á Africa para encontrarse en las ferias de Trípoli, de la isla de Gerbi, de Túnez, de Argel, Oran, Tánger, con objeto de cambiarlas con las producciones del país, como trigos, marfil, esclavos, polvos de oro. Pasando después el estrecho de Gibraltar proveía á Marruecos de hierro, cobre, armas y utensilios. Costeaba también el Portugal y la España, donde compraba en los puertos de Almería, Málaga, Valencia, lanas, seda y trigo; después, costeando la Francia, llegaba á Brujas, á Amberes, á Londres, y llevaba, en fin, á la liga anseática los productos del Asia, en cambio de lanas, pieles y otros géneros del Norte (10). Así es como la marina del Estado, al paso que se-

zonda, se embarcó para el Laristan, provincia persa, en donde solían atracar las naves salidas de la embocadura del Eufrates con dirección á la India. Esperó en el país de los azamemos á las caravanas, y pasando por Ispahan, Kasbin y Soldania, llegó á Tebriz, desde cuyo punto marchó á Alepo.

(10) Véase t. VI, pág. 471.

cundaba las empresas mercantiles de los particulares que no podían armar bajeles por su propia cuenta, conseguía también mantenerse en ejercicio.

Nápoles cambiaba sus variados productos en Constantinopla, en el mar Negro y en Marsella. Trani era un gran mercado de géneros asiáticos: Gaeta comerciaba con Berberia, y la Sicilia con Cataluña, Valencia y Murcia. Marsella, que desde su origen no había descuidado nunca el comercio, aumentó el suyo, merced á los cruzados que con frecuencia iban á embarcarse en aquel puerto ó fletaban allí barcos. Balduino II (1117) concedió á los marseleses un establecimiento en Jerusalem, con esclusión de todo el que no había nacido su conciudadano; y en 1190 poseían bastantes buques para trasportar el ejército de Ricardo Corazón de Leon. Las diferencias de la Francia con Aragon, en que fueron envueltos por Carlos de Anjü, no perjudicaron poco á su poder en el Mediterráneo.

El comercio de Francia fué escaso, hasta que Luis IX se apoderó de Aigues-mortes. En Languedoc se fabricaban paños; Aviñon, que se había enriquecido con la residencia de los papas, hacia operaciones de giro, y se conservan tratados de comercio entre las ciudades italianas y las de Niza, Grasse, Prejus, Antibio y Arlés. Los paños de Ruan, Caen y Louviers eran muy estimados, así como las tapicerías de Beauvais y de Arras y las telas de Cambray y de Laval. Antes de que Lyon se hiciera famosa por sus tejidos de seda, era el depósito de los productos de los países situados á orillas de los dos ríos que pasan por aquella ciudad. También era muy nombrada la feria de Champagne, y aun más la de Troyes, en las que se hicieron comunes las medidas y se adoptó la libra tornesa. Los ingleses se apoderaron en una sola vez de ciento veinte naves de la Normandía á la entrada del siglo XIV.

Los árabes llevaron á España las industriosas costumbres de su país, y apropiándolas al suelo, le hicieron estremadamente floreciente. Introdujeron el cultivo del azúcar, del algodón, del azafrañ, los procedimientos para la preparación del cordobán, del alumbre, del papel de algodón; y dieron estos productos á los europeos en cambio de hierro en barras, alambre, cobre, plomo, armas, vasos de cobre, madera de construcción, papel de hilo. Cataluña participaba de aquella industria, y lo que los árabes habían fabricado para la Francia, la Italia y los Países Bajos, era llevado á Barcelona, donde se trabajaban además las telas de algodón y el fustán.

Fernando el Católico, con el objeto de aumentar enormemente el beneficio ya considerable que le procuraban los venecianos arribando á sus Estados, impuso una contribución de diez por ciento sobre todas las exportaciones. Los ministros de su sucesor duplicaron este derecho y establecieron otro sobre las importaciones. De esta manera fué víctima Venecia del sistema esclusivo que hacia

introducido; pero los españoles en lugar de cuadruplicar sus rentas como lo creían, destruyeron el comercio y la agricultura (11).

La costa septentrional de Africa estaba dominada por los berberiscos, que impedían a los europeos internarse en el país que ellos recorrían hasta más allá del cabo de Nun, y hasta la Nigricia y Tumbuctú.

Si queremos saber en qué consistía principalmente el tráfico del Mediterráneo, encontramos que las especias eran muy buscadas, sobre todo la pimienta, tan indispensable entonces como lo fué dos siglos después el azúcar. Las más pequeñas ciudades tenían almacenes de ella; en algunas los derechos sobre este género suplían a todos los demás. En 1299 los señores de Basilea concedían el derecho de vender pan, mediante la retribución de una libra de pimienta al año (12). La canela, el clavo, la *curcuma* ó azafrán de la India, el gengibre, la cubeba, el anís, las hojas de laurel, el cardamomo, la nuez moscada, eran para los sentidos, agradables estimulantes, sin contar las flores de lavanda cogidas en Italia. El alumbre era llevado de la Caramania, porque las minas de Europa no se conocieron antes del siglo xv. La gran *galanga*, cuya raíz es para los habitantes del Malabar un alimento sazonado y un remedio, por su reducción a harina que se mezcla con el jugo del coco, y de la que se hace una especie de torta, era recibida con avidez, sobre todo en Francia. Añádase a esto la paja de la Meca (*andropogon schœnanthus*), la escamonea, la goma laca, el gálibano, el laserpicio, la sarmentaria, el aloe, la mirra, el alcanfor del Japon, el ruibarbo de la Siberia meridional, además el sen, la cañafistola, el badegnar, las agallas de las hojas del espinoso blanco, el cisto de Creta del que se extrae el láudano, el aceite de sésamo, la goma de astragalo, la sandaraca de Africa, la almáciga, la goma arábiga, la sangre de drago de las Canarias. Además de estos productos, exóticos en su mayor parte, se traficaba con los frutos de Italia, España y Grecia, y especialmente con el aceite, el vino y el arroz; este último artículo era hasta vendido por los especieros como se llamaba a los que vendían los productos extranjeros que dejamos mencionados. Venecia hacía un comercio importante de sal. El café no se conocía, el azúcar tenía pocos usos.

La seda, tan escasa en tiempo de la caída del imperio romano, se extendió cuando se dedicaron a criar gusanos de seda en los confines de Europa, y después en España donde los árabes enriquecieron con afamadas manufacturas a Almería, Lisboa y Granada. Después, cuando la toma de Constantinopla, los venecianos extendieron la producción de las sedas, cuyo monopolio aseguraron

(11) PARUTA, *Historia de Venecia*, IV, 257.

(12) HERGOTT, *Geneal. dipl. gentis Habsburgo*, t. III, página 570.

por tratados con los príncipes de Acaya. Las manufacturas de seda fueron causa de la grandeza de Luca hasta el momento en que la tiranía de Castuccio produjo la ruina de aquella industria; entonces de novecientas familias espulsadas del país, treinta y una de obreros de seda fueron acogidas en Venecia. Encontróse en esta ciudad el medio de hilar el oro y la plata. Bolonia conservaba con cuidado el secreto de sus talleres de hilar la seda, y se trataba de imitar en Italia las telas y alfombras que enviaba Mosul, Balzac y Damasco.

Las pieles, señales distintivas de los caballeros y de algunas dignidades civiles y eclesiásticas, eran consideradas al igual de la seda. Las más comunes venían de Suecia y Noruega; las más preciosas de Rusia, y eran preparadas en Magdeburgo, en Brunswick, en Brujas, en Estrasburgo, como también en Venecia, en Bolonia, en Florencia; desde allí se enviaban en gran cantidad a Oriente.

No teniendo los príncipes ejércitos permanentes, no poseía el Estado fábricas de armas; y esta clase de trabajo ocupaba gran número de obreros, en atención a que cada feudatario debía proporcionarlas a sus hombres, cada individuo libre procurárselas para sí mismo, cada armador proveer a su buque. Se hacían muchas en Estrasburgo y Magdeburgo, como también en Bruselas, Malinas y Brujas, que por el Rhin y el Mein las dirigían por el Danubio a Grecia; Venecia, Barcelona, Milán, tenían también manufacturas de armas afamadas. En un tiempo donde se hacía grande uso de los caballos, debía haber gentes dedicadas a tener cuidado de las razas, como también zurradores y guarnicioneros. Los Países Bajos, Estrasburgo, Zurich, Marsella, que sacaban del Norte los cueros y el aceite de foca para prepararlos, tenían gran reputación en esta última industria.

Los molinos de papel del Friul y de Brescia proporcionaron un nuevo objeto de exportación a los venecianos, que no tardaron en añadir el arte de la imprenta a los de preparación de drogas medicinales, refinamiento del azúcar y fabricación de vidrios, espejos y objetos de bisutería en que de antiguo se ejercitaban. Las minas de la isla de Elba y de Pietrasanta enriquecieron la Toscana, así como a Venecia las de hierro y cobre del Friul y de la Carintia.

Nuevas necesidades se habían introducido por el culto; los días de vigilia hicieron se buscasen los pescados. En el siglo duodécimo se pescaban arenques en el Rhin, si es que no era la saboya que, una vez salada, pasaba con este nombre en el comercio. Se encontraba en abundancia en las costas de la Escandinavia, pero rara vez en las partes meridionales del mar del Norte y en el Atlántico. De repente, sin que se sepa por qué revolución, este pescado se trasladó a las costas de la Holanda y de Inglaterra. Entonces se ocuparon millares de barcos en pescarlo, y aun mucho más cuando Guillermo Beukelszoon, de Biervliet, cer-

ca de la Eclusa, encontró el medio de conservarlo (1449).

Se necesitaba también, para los ritos de la Iglesia, cera y ámbar amarillo. La primera era preparada por las abejas en las inmensas selvas de la Polonia y de la Lituania y trabajada luego por los venecianos; el segundo, arrojado por el mar en las costas de Prusia (13), se empleaba en lugar de incienso; en Lubeck, Hamburgo, Amberes, Brujas y Venecia se hacían crucifijos y rosarios. Se fabricaban para los trajes y vestidos de los clérigos, telas de pelos de cabra, seda y lana. Trípoli de Siria, Arringán en Armenia y la isla de Chipre, suministraban el bucaran, la Italia el camelote, y Ratisbona el barragan.

Poco adelantada la Gran Bretaña en el comercio marítimo, estuvo recibiendo los productos que necesitaba por conducto de los extrangeros, hasta que en el siglo xiii se formaron compañías de nacionales para ir a comerciar a Flandes. Al contrario, este país unía a la fertilidad de su suelo, la gran extensión de su comercio, que aumentó especialmente después que los cruzados belgas de vuelta de su expedición ponderaron el lujo de Italia y de Levante. De aquí resultó que los Países Bajos adquirieron con el comercio una vida, si bien artificial, en extremo animada, especialmente en la parte valona ó meridional. Si hemos de creer a Mateo de Westminster, todo el mundo vestía de lanas inglesas tejidas en Flandes, y no tan solamente los cristianos, sino hasta los turcos se afligieron de la aciaga lucha que estalló en 1380, entre las ciudades de aquel país y su conde, en atención a que Flandes era el mercado general de todos los pueblos. La sola ciudad de Gante podía poner en campaña tres ejércitos; sus armas eran un león con collar de oro teniendo entre sus garras un escudo negro, que indicaba el baluarte que protegía al león popular. El 1156 tuvo esta ciudad dinero bastante que dar a su príncipe para rescatar el condado que tenía empeñado, después llegó a contar hasta cuarenta mil telares de sargas y tapices. Courtray mantenía seis mil tejedores de paños y cuatro mil Ipres. Los tapices de Oudenarde rivalizaban con los de Arras. En Lovaina trabajaban cuatro mil telares a mediados del siglo xiv, y otros tantos en Malinas. Brujas en su época más floreciente contaba cincuenta mil obreros; comerciantes de diez y siete distintos países tenían allí sus establecimientos mercantiles y aun se cree que había en ella una cámara de seguros. Ya desde el año 958 el conde Balduino había establecido mercados en la mayor parte de las ciudades flamencas.

(13) En abril de 1840 escribían de Dantzic, refiriéndose a la recolección del ámbar, que en la sola aldea de Weichselmund se habían recogido 1,500 libras por día, de modo que se temía que la abundancia disminuyese su valor.

Los belgas compraban a la Inglaterra sus lanas crudas, y se las volvían a vender trasformadas en paños, pagando aquéllos la diferencia en objetos de estaño, que eran un lujo en las mesas alemanas. Desde 1220 habían establecido en Londres una casa de giro, al mismo tiempo que a orillas del Rhin, hacía centro de su comercio a Colonia. Más tarde lo fué Amberes, situada en el centro de la Bélgica, y con un hermosísimo puerto, que en breve fué la escala del comercio del mediodía de Europa con el norte. Amsterdam llegó a ser una ciudad marítima, cuando el Zuyderzée, lago situado entre las provincias de Holanda, de Utrech y de Frisia, se encontró unido a un golfo que formó el mar, penetrando furioso entre la primera y la última de estas tres provincias, por el paso del Texel.

La Holanda se dedicaba también al tráfico de las lanas inglesas, y en 1285 se estipuló entre Eduardo I y el conde Florencio V que se establecería el mercado en Dordrecht; al mismo tiempo convinieron en que sólo holandeses y zelandeses pescarían en la costa de Yarmouth. Los ingleses por su parte preferían a los puertos de Zelanda los de Flandes, como mejores y más conocidos; pero casi todo su comercio consistía en la venta de las lanas que les proporcionaban sus numerosísimos rebaños.

El valle del Danubio era la vía más fácil para introducir las mercancías de Oriente en la Alemania central y meridional. Ya desde el siglo ix servía de primera estación en esta ruta la abadía de Lorríck; desde aquí se remontaba el río hasta Ratisbona, luego se continuaba por tierra hasta la Sojonia, ó bien siguiendo río arriba se atravesaban los países que ahora se llaman de Wurtemberg y de Baden, hasta llegar a Estrasburgo.

Los habitantes de las orillas del Rhin se dedicaron también a la industria de telas de lana ayudados por las franquicias locales; mientras que las ciudades de Francia tardaron mucho en aplicarse a ella, bien fuese por las trabas que las imponían los señores, ó por las guerras que tuvieron que sostener con la Inglaterra. No enviaban al Norte más que sal, porque sus vinos eran menos estimados que los del Rhin.

Desde el siglo xii eran ya frecuentadas las ferias de Francfort sobre el Mein, así como las de Maguncia, Colonia y Nuremberg.

El descubrimiento de las minas de Hartz aumentó el numerario. Multiplicóse la industria de telas entre los alemanes y flamencos, y la Frisia exportaba en gran cantidad sus lienzos que sustituyeron con ventaja a las telas de lana que usaban interiormente los antiguos y a las de algodón de los árabes.

Por todas partes mejoraban las condiciones del comercio, porque si no tenía en un principio más protectores que la Iglesia y el secreto, pudo entonces presentarse claramente. Los progresos del entendimiento humano hicieron que se escribiese so-