

en la suerte sufrida por la unificación de los pesos, de las medidas y de las monedas establecida por Carlomagno. Al fin del siglo IX, la diversidad reemplazó a la unidad. Cada territorio tuvo sus pesos, sus medidas y sus monedas propias. Esta regresión no hubiera podido realizarse si el comercio hubiera tenido alguna importancia. Pero lo que acontecía en el imperio carolingio no sucedía en los dos únicos puntos de la Europa occidental que pertenecían aún al imperio bizantino: Venecia y la Italia meridional. Los puertos de Campania, de Apulia, de Calabria y de Sicilia seguían manteniendo relaciones regulares con Constantinopla. Llegaba hasta ellos la atracción de la gran ciudad. Bari, Tarento, Amalfi y, mientras Sicilia no fue conquistada por los musulmanes, Mesina, Palermo y Siracusa, enviaban regularmente hacia el "Cuerno de Oro" sus navíos cargados de trigo y de vinos y traían de allí los productos de las manufacturas orientales. Su comercio no tardó en ser superado por el de Venecia. Fundada en las lagunas por los fugitivos, en la época de las invasiones lombardas, refugio de los patriarcas de Aquilea, la ciudad no fue al principio más que una aglomeración de pequeñas islas separadas unas de otras por brazos de mar, y la principal de las cuales era Rialto. Todo este conglomerado recibió el nombre de Venetia, que había sido hasta entonces el de la costa. La llegada de las reliquias de San Marcos de Alejandría, en 826, le dio un patrono nacional. La pesca y la refinación de la sal marina constituyeron en principio los primeros recursos de sus habitantes. Su mercado natural fue no Italia, tan próxima como rezagada en la organización dominial y agrícola, y que carecía de necesidades, sino la lejana y absorbente Bizancio. Y nada atestigua mejor el contraste de las dos civilizaciones que esta inclinación de Venecia hacia el Oriente. Los progresos del Islam en el Mediterráneo, restringiendo el número de puertos que aprovisionaban la gran ciudad, fueron muy útiles a los marinos de las lagunas. Su comercio superó bien pronto en las riberas del Bósforo al de todos sus competidores. Su ciudad, sin tierras y sin más perspectiva que los mares, trajo al mundo de entonces algo que recordaba a la antigua Tiro. Con la riqueza, ganó la independencia, sacudió sin ruptura la dominación bizantina y constituyó, bajo el mando de un Dux, una república mercantil, de tipo único en el mundo. Desde el siglo X tuvo una política dirigida exclusivamente por el interés comercial. Por su fuerza puede uno darse una idea cabal de su riqueza. La navegación le impuso el dominio del Adriático, agitado por los piratas dálmatas. En el año 1000, el Dux Pedro II Urseolo (991-1009) conquistó la costa de Ragusa a Venecia y tomó el título de duque de Dalmacia. Esta no podía permitir que los normandos, después de la

conquista de la Italia del sur, se establecieran en la costa griega. También la flota cooperó con el emperador Alejo para rechazar de Duzazzo a Roberto Guiscard. Y supo, por otra parte, hacerse pagar generosamente su colaboración. En 1082, los venecianos obtuvieron el privilegio de vender y comprar, sin pagar derechos, en todo el imperio bizantino, y lograron como residencia un barrio especial en Constantinopla. Puramente comerciantes, no vacilaron en tratar con los enemigos. Pero en aquella época sus navíos tropezaban ya en el Mediterráneo oriental con nuevos competidores. Los pisanos y los genoveses habían comenzado a combatir, durante el siglo X, a los piratas musulmanes en el mar Tirreno. Acabaron por apoderarse de Córcega y Cerdeña, y los pisanos, después de haber combatido en las costas de Sicilia, se aventuraban ya, a mediados del siglo XI, amenazando las de Africa. Mientras que los venecianos fueron mercaderes desde un principio, los pisanos y los genoveses recuerdan más bien a los cristianos de España. Como ellos, se consagraron con pasión a la guerra contra el infiel. Guerra Santa, pero también guerra lucrativa, porque el infiel es rico y opulento el botín. El sentimiento religioso y el afán de provecho se confunden en ellos en un mismo espíritu de empresa, del cual se encuentra una curiosa y enérgica expresión en sus antiguas crónicas. Estimulados por el éxito, se atrevieron a penetrar más allá del estrecho de Mesina, haciendo el recorrido del archipiélago. Pero los venecianos se interesaban muy poco en el conflicto de la Cruz y de la Media Luna. Pensaban reservarse el mercado de Constantinopla y la navegación de Levante. Y sus flotas no sintieron escrúpulos incluso en asaltar los navíos pisanos que abastecían a los cruzados.

Resultaba imposible, después del establecimiento de los cristianos en Palestina, persistir en tal actitud. De grado o por fuerza, fue preciso dejar que los barcos de Pisa y de Génova colaboraran en el tráfico marítimo entre los Estados cruzados de la costa siríaca y el occidente. El continuo transporte de peregrinos, de refuerzos militares, de víveres y de aprovisionamientos de toda clase, hizo de esta navegación una fuente tan abundante de ganancias que el espíritu religioso, que había animado en un principio a los marinos de las dos ciudades, se subordinó al espíritu comercial. Bien pronto no fue solamente hacia los puertos cristianos, sino también hacia los musulmanes, donde se dirigieron sus navíos. Desde el siglo XII frecuentaron asiduamente Keruán, Túnez, Alejandría.

Los pisanos, en 1111, y los genoveses, en 1155, obtuvieron

privilegios comerciales en Constantinopla. En los centros mercantiles del Levante se establecieron colonias venecianas, pisanas y genovesas, agrupándose cada una bajo la jurisdicción de cónsules nacionales. Y el movimiento no tardó en extenderse. Marsella y Barcelona actuaron a su vez; los provenzales y los catalanes se aventuraban en las rutas abiertas por los italianos. Puede decirse que desde el fin del siglo XI, el Mediterráneo fue reconquistado para la navegación cristiana. En tanto los musulmanes y los bizantinos se limitaban al cabotaje, la navegación de gran envergadura quedó totalmente en poder de los occidentales. Sus navíos recorrían los puertos de Asia y de Africa, mientras que no se veían barcos griegos o musulmanes en los de Italia, Cataluña y Provenza. La segunda Cruzada se hizo aún por tierra, pero la tercera y todas las siguientes se emprendieron por mar. Eran fructuosas empresas de transporte. La cuarta fue, además, otra cosa, al ser desviada por Venecia en provecho propio y de otras ciudades marítimas.

El plan consistía en atacar a los musulmanes en Egipto, y desde allí tomar la costa de Palestina. Los cruzados estaban de acuerdo con el Dux Enrique Dandolo: la flota veneciana debía transportar los 30,000 hombres del ejército de los cruzados, mediante el pago de 85,000 marcos de plata. Pero los cruzados no pudieron pagar la suma fijada. Venecia, entonces, les propuso como arreglo que se apoderaran para ella de Zara, puerto cristiano pero rival de Venecia. Zara fue tomada, y la flota se disponía a zarpar rumbo a la Iglesia, cuando el príncipe griego Alejo, cuyo padre, el emperador Isaac, había sido destronado poco antes (1195), propuso a los cruzados que le restableciese en el trono de Constantinopla. Pese al Papa Inocente III, que llegó incluso a excomulgar a los venecianos, los cruzados aceptaron. El 6 de julio de 1203 la flota forzaba el puerto y los cruzados ocupaban Constantinopla, coronando al príncipe Alejo. Después, habiendo surgido dificultades con el nuevo emperador, la ciudad fue tomada nuevamente, el 12 de abril de 1204, fundándose el Imperio latino. Venecia obtuvo para sí todo lo que podía favorecer su comercio marítimo: una parte de Constantinopla, Andrinópolis, Gallípoli, la isla de Eubea y otras varias islas, las costas sur y oeste del Peloponneso y toda la del mar del golfo de Corinto a Durazzo. El mar Negro fue abierto para el comercio italiano y bien pronto se fundaron allí establecimientos venecianos y genoveses.

No puede decirse que el Mediterráneo hubiera vuelto a ser, como en la Antigüedad, un lago europeo. Pero no era ya una

barrera para Europa, sino el gran camino que la ponía en contacto con el Oriente. Todo su comercio se dirigió hacia Levante. Las caravanas que traían especias y seda de Bagdad y de China a las costas de Siria llegaban entonces a los navíos cristianos que las esperaban.

El comercio del norte.

Esta pujante expansión, cuyas consecuencias fueron incalculables para la civilización europea, tuvo su causa fuera de Europa, o al menos de la Europa occidental. Sin la atracción ejercida sobre ella por Bizancio, sin la necesidad de combatir a los musulmanes, hubiese persistido sin duda largos siglos aún en su civilización puramente agrícola. Ninguna necesidad interna la impulsaba hacia el exterior. Su comercio no era una manifestación espontánea del desarrollo natural de su vida económica. Puede decirse que, gracias a las incitaciones venidas de fuera, adelantó el momento en el cual hubiera debido desenvolverse naturalmente.

Y, por muy extraño que tal cosa nos parezca a primera vista, esto aconteció así no solamente en el Mediterráneo, sino también en el Mar del Norte y en el Báltico. Sus aguas, en la Antigüedad, habían aislado al mundo romano tan completamente como las del Atlántico. Más allá del mar de la Mancha, llena de barcos que unían la Galla a la Bretaña, no existía navegación, al menos la navegación comercial. Esta situación se prolongó hasta el siglo IX. Excepto Quentovic (que sustituyó a Boulogne) y Duurstede, que mantenía algunas relaciones con los anglosajones de Bretaña, toda la larga costa del imperio franco, hasta la desembocadura del Elba, era una costa amortecida, casi desierta. Más lejos, en el Báltico, penetraban en el dominio desconocido de la barbarie pagana. Allí la situación era exactamente la contraria de la existente a orillas del Mediterráneo. En vez de relacionarse con las civilizaciones más avanzadas, el Occidente cristiano sólo mantenía contacto con pueblos que todavía se encontraban en la infancia. Sin embargo, fue bajo la influencia de estos pueblos cuando la actividad comercial se despertó en las aguas septentrionales. Cosa curiosa: su centro se encontraba no en las costas de Flandes y de Inglaterra, como podría creerse, sino en el golfo de Botnia y en el de Finlandia. Y si esto aconteció así, fue porque la atracción oriental y la bizantina se hicieron sentir hasta en esas lejanas comarcas, aunque este mismo estímulo exterior que provocó el desarrollo de la

navegación italiana fue también el benéfico iniciador de la navegación del Norte.

Ya señalamos este hecho al hablar de las invasiones escandinavas, y hemos visto cómo los suecos, semi-conquistadores y semi-mercaderes, aparecieron, a mediados del siglo IX, en las aguas del Dnieper y cómo fundaron allí los primeros centros políticos, alrededor de los cuales se cristalizó la masa todavía amorfa de esos eslavos orientales que les prestó su nombre de "rusos". Estos establecimientos continuaron hasta el fin del siglo XI en relación con su patria, de donde afluyó por aquella época un gran número de fuerzas de refresco. Mantenían, y muy activamente, relaciones comerciales con Bizancio y los países musulmanes de las orillas del Caspio, al menos hasta la invasión de los petchenegas. Constantinopla era el gran centro de los negocios. Allí se vendían esclavos, pieles, miel y cera. Constantino Porfirogeneta describe curiosamente este comercio ruso, hacia 950. Muestra cómo, en el mes de junio, las barcas de Novgorod, Smolensk, Lubetch, Tchernigow y Vychegrad se reunían en Kiev. Todos juntos, armados, descendían por el río, calando sus embarcaciones cuando las cascadas lo cortaban; defendiéndose siempre de los petchenegas, rodeando la costa hasta la desembocadura del Danubio, y, desde allí, hacia Constantinopla. Este comercio, armado y dirigido por el príncipe, se parecía en mucho al de los actuales mercaderes de esclavos de África. Pero, ya en el siglo X, mercaderes propiamente dichos se mezclaban en la expedición. Los rusos eran todavía paganos en aquella época. No conocían aún la propiedad territorial, pero ya, por el influjo de Constantinopla, tenían mercaderes y fundaban ciudades: éstas eran empalizadas (*gorod*) o *pagost*, es decir, lugares habitados por extranjeros (*gostj*). Kiev tenía ya, en los comienzos del siglo XI, una importancia que no tiene aún ninguna ciudad del norte de Europa. En 1018, Thietmar de Merseburg nos la describió con sus 40 iglesias (el texto dice 400, sin duda por error) y sus ocho mercados. La población estaba en gran parte compuesta por escandinavos. Estos eran aún más numerosos en Novgorod, donde los hombres de Gotland tenían, en el siglo XII, una *Gildhalle*. Aquel movimiento se expandió naturalmente por el Báltico. La isla de Bornholm (Dinamarca) era, según Adán de Brema, *celeberrimus Daniae portus et fida statia navium, quae a barbaris in Graeciam dirigi solent*. Por otra parte, ya en el siglo X, los escandinavos, iniciados en el comercio por Bizancio, se lanzaron hacia el oeste. Las monedas flamencas de los siglos X y XI, encontradas en el país, demuestran que aquéllos frecuentaron las costas del Mar del Norte. La dominación danesa en Inglaterra

debió de intensificar esta navegación. En el siglo X, un nuevo puerto, Tiel, sobre el Waal, reemplaza en Holanda al de Duurstede, y Brujas comienza a animarse con la navegación al fondo del golfo de Zwin. La conquista de Inglaterra por los normandos, uniendo aún más este país al continente, fue un nuevo fermento de actividad para la navegación de los mares del Norte y de la Mancha.

El impulso vino, pues, de Bizancio, con la mediación de los suecos. Además, la navegación escandinava comenzó a declinar en el siglo XI: por un lado, la invasión de los cumanos, al sur de Rusia, cortó la ruta de Constantinopla, y por otro, el comercio veneciano e italiano le hacía en el sur una gran competencia. Pero en tal momento, los alemanes se extendieron por el Báltico y entonces justamente el comercio se hizo tan poderoso que avanzó hacia el Norte.

Desde Venecia, y por el Brenner, este comercio se extendió, poco a poco, en la Alemania del Sur, o más bien la atrajo hacia aquella ciudad, porque los venecianos no viajaban por tierra. Pero el movimiento era aún más intenso del lado de Francia. Bajo el impulso del comercio de las costas, la industria y los negocios extendiéronse por las llanuras lombardas que, desde la mitad del siglo XI, comenzaron a transformarse bajo su influencia. Por San Gotardo y por el monte Cenis, sus comerciantes se dirigen hacia el norte. Y en el norte, lo que les atrae es Flandes, donde concluye el movimiento comercial del Mar del Norte. Desde los comienzos del siglo XII, los lombardos frecuentan las ferias de Yptes, Lille, Mesina, Brujas y Thourout. Luego, el centro de las relaciones comerciales se desliza a medio camino y los grandes mercados de los siglos XII y XIII fueron esas famosas ferias de Champagne: Troyes, Bar-Provins, Lagny, Bar-sur-Aube.

Así es como, por mediación de los flamencos y lombardos, convergen y se compenetran los dos mundos comerciales: el del Norte y el del Mediodía. De ellos, el más avanzado, perfeccionado y progresivo es el último. Y esto no resulta extraño. En relación constante con civilizaciones muy desarrolladas, los italianos se habían iniciado muy pronto en sus prácticas comerciales, en esos grandes tráficós, más intensos y más complicados que los del norte. Por esto los primeros sistemas de intercambio, que aparecen a fines del siglo XII, son italianos. Puede decirse que la organización del crédito europeo es totalmente romana. Banca, letra de cambio, préstamos a interés, so ciudades comerciales, todo ello viene exclusivamente de Italia y se

generalizó probablemente por conducto de las ferias de Champagne. Lo que el renacimiento del comercio ha provocado, sobre todo, es el despertar del dinero, la vuelta a la circulación monetaria. El stock de metal precioso no aumenta de hecho, pero las monedas vuelven a circular. Generalizado el intercambio, aparecen por todas partes donde se practica. Cosas que jamás habían sido justipreciadas en moneda, comienzan a serlo. La idea de la riqueza se transforma.

Los mercaderes.

Queda por ver -y es una cuestión esencial- como se formó la clase mercantil, que ha sido el instrumento de este comercio. La cuestión es muy difícil, a causa de la escasez de documentos que poseemos, y, sin duda, jamás será completamente esclarecida.

Comprobamos, ante todo, que los comerciantes (mercatores) son hombres nuevos. Aparecen como creadores de una riqueza nueva, al margen de los que detentan la antigua fortuna territorial, de cuya clase ellos no proceden.

En efecto, entre el ideal de la nobleza y la vida del mercader, el contraste ha subsistido durante siglos y no está aún completamente disipado. Son dos mundos impermeables. De la Iglesia, no hay ni que hablar. Es hostil a la vida mercantil. Ve en ella un riesgo para el alma. Homo mercator nunquam aut vix potest Deo placere. Prohíbe el comercio a los clérigos. Toda su inspiración ascética está en oposición flagrante con él. No condena la riqueza, pero sí el amor y la búsqueda de la riqueza. No es, pues, en absoluto, de ella de donde ha podido venir el menor estímulo a este respecto.

¿Procederían los mercaderes de la clase de los villanos, de esas gentes que teniendo marcado su sitio en los grandes dominios, viven sobre su "mansus" y llevan una existencia asegurada y protegida? No se ve tal cosa, y todo parece indicar lo contrario.

Por extraño que esto pueda parecer, no nos queda, por ende, más que una solución: los mercaderes tienen por antepasados a los pobres, es decir, a las gentes sin tierra, masa flotante que azota el país, contratándose en la época de las cosechas y corriendo aventuras y peregrinaciones. Es preciso hacer una excepción con los

venecianos, cuyas lagunas los hacen desde el principio pescadores y salineros que abastecen el mercado bizantino.

Gentes sin tierra, son gentes que no tienen nada que perder, y gentes que no tienen nada que perder, pueden ganarlo todo. Gentes sin tierra son gentes aventureras, que sólo cuentan consigo mismas y a quienes nada estorba. Son también personas instruidas y de recursos, que han visto países, que conocen lenguas y costumbres diversas y a quienes la pobreza hace ingeniosas. En esta aristocracia, no lo dudemos, es donde se encuentran las primeras tripulaciones en curso de los pisanos y de los genoveses. Y al norte de Europa, esos escandinavos que partían hacia Constantinopla ¿qué eran sino gentes sin bienes y en busca de fortuna?

En busca de fortuna, ésa es la frase. ¡Cuántos no la encontraron y desaparecieron en los combates o fueron devorados por la miseria! Pero otros la consiguieron. Sin contar con nada, es decir, sin contar con nada ajeno a su valor, a su inteligencia, su audacia, han hecho fortuna...

Esto parece fácil hoy día. Un hombre inteligente, sin otro haber que su ingenio, encuentra capitales disponibles. Pero reflexionemos bien que aquéllos no tenían capitales a su disposición. Era menester que los creasen de la nada. Es la época heroica de los orígenes. Y vale la pena detenerse ante esos pobres diablos que fueron los creadores de la fortuna mobiliaria.

He aquí un caso sencillo y que ha debido de ocurrir a menudo. Durante una expedición en curso, luego de haber saqueado un puerto musulmán, se captura un buen navío espléndidamente provisionado. Se regresa y, en seguida, se consigue contratar a unos desgraciados y empezar de nuevo, o comprar a buen precio una partida de trigo y llevarla allí donde reina el hambre, para revenderla muy cara. Porque éste es uno de los orígenes de la formación de las primeras riquezas mercantiles. Todo es local. A algunas leguas de distancia se encuentra el contraste entre la abundancia y la pobreza, y, como consecuencia, las más asombrosas fluctuaciones de precio. Con muy poco, se puede ganar mucho.

Un batelero del Rin, del Escalda o del Ródano puede, si es inteligente, conseguir magníficos beneficios en tiempos de hambre. Más de uno que ha comenzado como humilde buhonero en los merca

dos, o vendedor de candiles a las peregrinaciones, ha podido de pronto llegar a poseer una bonita cantidad de dinero y hacerse a la mar.

No hay que olvidar que, en un principio, la falta de honra debió de ser tan extremada como la violencia. La honestidad mercantil es una virtud que llega muy tarde.

Así, en esta sociedad agrícola donde los capitales duermen, un grupo de outlaws, de vagabundos, de miserables, suministra los primeros artesanos de la nueva fortuna, emancipada de la tierra. Habiendo ganado, quieren ganar más. El espíritu de lucro no existe en la sociedad establecida; pero a ellos, que están fuera de ella, les anima. Venden, compran, y no para vivir, y no porque tengan necesidad de esas adquisiciones para su subsistencia, sino para ganar dinero. No producen nada: transportan. Son nómadas, son siempre huéspedes o gosty a donde llegan. Y son también diablos tentadores que llevan adornos para las mujeres, ornamentos de altar y paños de oro para las iglesias. No se especializan: son, a la vez, chamarileros, carreteros, estafadores, caballeros de industria. No son todavía comerciantes profesionales, pero llegarán a serlo.

Y lo son cuando decididamente el comercio, entre ellos, se ha convertido en un género de vida en sí mismo, desligado de la vida azarosa y al día. Y entonces ellos afincan. Desde que verdaderamente se consagran al ejercicio normal del tráfico, tienen necesidad de una residencia fija. Se establecen en un sitio favorable a su género de vida: junto a un puerto, en un lugar de "escala" para sus navíos, en una ciudad episcopal favorablemente situada. Y allí se encuentran en compañía de sus semejantes, y a medida que su número aumenta, se les unen más. Y entonces se establece entre ellos, naturalmente, la asociación. Si quieren gozar de alguna seguridad, deben viajar en grupos, en caravanas. Se reúnen en guildas, en sociedades religiosas, en cofradías. Todo el comercio de la Edad Media hasta el fin del siglo XII es un comercio de caravanas armadas (hansas). Esto no sólo aumenta la seguridad, sino también la eficacia, porque si los compañeros se protegen recíprocamente en los caminos, compran también en común en los mercados. Gracias a la acumulación de sus pequeños capitales, emprenden negocios de bastante envergadura. Desde principios del siglo XII se impone el acaparamiento de granos. En esta época muchos de ellos han conseguido ya fortunas que les permiten compras de inmuebles importantes. En otros sitios, es su gremio el que, en la ciudad donde habitan, subviene a los

trabajos de fortificación. Es absolutamente seguro que entre ellos existe un áspero espíritu de lucro. No hay que creer que se trata de gentes honestas que buscan sólo cubrir sus necesidades. Su fin es la acumulación de la riqueza. En ese sentido están animados por el espíritu capitalista, que la rudimentaria psicología de los economistas modernos se esfuerza en hacer tomar como algo muy misterioso, nacido en la penuria o en el calvinismo. Calculan y especulan; a sus contemporáneos se les antojan lo bastante temibles para no asombrarse de que tuvieran un pacto con el diablo. Sin duda, la mayor parte de ellos no sabe leer. Esto no es necesario para hacer grandes fortunas. Negarles espíritu comercial es tan ingenuo como sería negar espíritu político a los príncipes, sus contemporáneos. En realidad, el espíritu capitalista aparece con el comercio.

En resumen, la historia del comercio europeo no nos ofrece, como nos gustaría creerlo, el espectáculo de un hermoso crecimiento orgánico hecho a placer para los amantes de las evoluciones. No comienza por los pequeños negocios locales que se desenvuelven poco a poco en importancia y en extensión. Nace, por el contrario, conforme a los estímulos que recibe del exterior, por el comercio lejano y por el espíritu de los grandes negocios (grandes en sentido relativo). El espíritu capitalista lo domina, y es más fuerte en sus principios que después. La que ha provocado, dirigido y hecho penetrar el comercio en Europa, es una clase de comerciantes aventureros. Ella es la que ha reanimado la vida urbana y, en este sentido, se enlaza con ella el nacimiento de la burguesía como el proletariado moderno se enlaza a los grandes industriales...

Séptima parte: La formación de las ciudades.

Las ciudades y los burgos.

Una sociedad cuya población vive de la tierra que explota, consumiendo allí mismo los productos que recoge, no puede ser origen de aglomeraciones humanas de importancia, porque cada uno está ligado, por la necesidad de vivir, a la tierra que cultiva. Por el contrario, el comercio supone necesariamente la formación de centros en los que se aprovisiona y desde los cuales se proyecta al exterior. El juego de las importaciones y exportaciones da por resultado la formación, en el cuerpo social, de lo que podríamos llamar nudos