

rado del país interior por colosales cordilleras, cuyos medios de comunicación por tierra eran escasos, mientras que el agua y los vientos periódicos reinantes en aquellas costas invitaban al tráfico marítimo como más cómodo y más rápido. Los bosques del Líbano les proporcionaban magníficos cedros que empleaban como materiales de construcción, y si á esto añadimos que de día en día aumentaba la población en aquella costa, que la madre patria llegó á ser estrecha para los indígenas, y que los medios de subsistencia probablemente escasearían, es muy natural suponer que los fenicios corrieron el riesgo de las expediciones marítimas aguijoneados por sus grandes necesidades. Análogas causas concurrieron en Egipto. En el Nuevo Mundo, desde los límites chilenos hasta las playas del Ecuador, las costas del Sur de América son análogas á las de Siria; mas la escasez de maderas se hizo tan sensible como en Egipto, á pesar de lo cual Francisco Pizarro, al llegar en 1526 con el piloto Bartolomé Ruiz á la bahía de San Mateo, vió balsas en ella y tropezó con mercaderes inca-peruanos que traían pañuelos y artículos de bisutería. En Atacama, donde la madera escaseaba mucho, se servían para la pesca de odres hinchados, unidos entre sí por pértigos de madera. Balsas semejantes, construidas con pieles, cuerdas y tablas, encontraron los romanos entre los indígenas de España (1). Todos estos hechos nos muestran que los primeros ensayos de navegación se realizaron bajo circunstancias muy diversas, y una vez vencidos los obstáculos de estos primeros ensayos se desarrollaron las habilidades marítimas en proporción de la naturaleza geográfica é hidrográfica del país. Las costas entrecortadas y peligrosas, los mares impetuosos y las playas expuestas á la inclemencia de las tempestades, las islas fronterizas, los bajíos y arrecifes son muy á propósito para formar diestros marinos. Los viajes de los normandos nos dan de ello testimonio; la cercanía de Elba, y desde Elba la de Córcega, atrajo á los etruscos hacia el Mediterráneo mucho antes que á los romanos. Los célebres marineros austriacos proceden de las costas del Quarnero y de la Dalmacia, abundantes en

(1) Fernández de Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica*.

islas. En siglos pasados las islas Británicas han atraído poco á poco pobladores que rivalizaban en habilidad marítima. Los caribes del Nuevo Mundo, antes del descubrimiento de América habían conquistado las pequeñas Antillas y la parte oriental de Puerto Rico, extendiendo sus piraterías hasta las costas de Haití. En la costa occidental del Norte encuéntrase marineros tanto más hábiles cuanto más se avanza al Norte partiendo de la isla Vancouver.

55.—Suponen algunos autores que los padres primitivos de los cananitas habitaban las playas del mar Rojo, y por la esterilidad del terreno se vieron obligados á dedicarse á la pesca (1); y otros entienden que cuando los hebreos habían conquistado la mayor parte de la tierra de Canaan, los habitantes de Palestina, perseguidos por las tropas de Josué, huyeron hasta el mar; y como solamente Sidón podía ofrecerles un refugio seguro, se reunió allí tal muchedumbre que llegaron á escasear los víveres, y de aquí numerosas emigraciones y el establecimiento de los fenicios en varios puntos del Mediterráneo (2). Se fijaron en Chipre, en Rodas, Grecia, Cerdeña, Sicilia, España y otros puntos. Mientras la navegación quedó limitada á la parte oriental del Mediterráneo, sólo pudo desarrollarse poco á poco, puesto que con excepción del trigo, los productos de todos los demás países eran casi de la misma naturaleza y suficientes para las necesidades respectivas; pero cuando anclaron en Sidón los primeros buques cargados de oro y plata, se transformaron súbitamente las relaciones comerciales y centenares de barcos cruzaron el Mediterráneo en toda su extensión y direcciones. De todos los pueblos de la Siria, dice Maspero (3), ninguno como los fenicios se aprovechó de la conquista egipcia. Las gentes de

(1) Theophil Friedrich Ehrmann, *Geschichte des Merkwürdigen Reisen Frankfurt*, citado por Geleisch.

(2) Acerca del antiguo comercio de los fenicios en el Mediterráneo, puede consultarse, además de las mencionadas más arriba que tratan de la Fenicia, la notable obra de R. Bosworth Smith, *Carthage and the Carthaginians*, by R. Bosworth Smith, second edition; Londón, Longmans Green and C.^o, 1879. Se ocupa especialmente de los fenicios, de sus relaciones con los israelitas y de su comercio en las costas del Mediterráneo.

(3) *Histoire ancienne des peuples de l'Orient*; 3.^e edition, pág. 232.

Arad y de Simyra bajo Tutmosis III tomaron parte en las revueltas de los Rotennons, habiendo sido castigados duramente por Gebel y Berouth. Sidón y Tiro habían permanecido fieles desde Tutmosis I hasta Ramsés II. Obtuvieron el privilegio de hacer el comercio en Egipto por cuenta de los extranjeros y en el extranjero por cuenta de Egipto. En este sentido los fenicios fueron el primer pueblo comerciante de la antigüedad. El comercio que se limita á satisfacer las necesidades del consumo de la población es siempre pequeño y de escasa importancia; el gran comercio, el comercio que enriquece á las naciones y que hace á las unas poderosas y fuertes sobre las otras es el gran comercio, por el cual una nación lejos de limitarse á satisfacer las necesidades del propio mercado, abastece á los demás y se apodera de su consumo. Esto es lo que hicieron los fenicios en la antigüedad, esto es lo que hacían Venecia, Florencia y Barcelona en la Edad Media, y esto es lo que hace la moderna Inglaterra.

Merced, pues, á este privilegio de que disfrutaron los fenicios de comerciar con Egipto por cuenta de los extranjeros y en el extranjero por cuenta de los egipcios, Sidón, que había sucedido á los gibilitas en la supremacía de la nación fenicia, pudo desarrollar su marina y llegó al más alto grado de poderío; con esto continuó sintiendo este pueblo la necesidad de extenderse, apareciendo Tiro tan rica y poderosa como Sidón y quizás más; y como si en su país natal no hubiesen tenido bastante ocupación, fueron buscados los fenicios para servir de marineros á los israelitas, en términos que Hiram no sólo proporcionó la madera para el templo de Salomón, sino que también la transportó en balsas propias con marineros fenicios; Salomón conoció la favorable situación de su reino en el Mediterráneo y quiso abrir camino al tráfico marítimo é hizo construir buques en Ezion-Gezer; pero cuando se trató de equiparlos tuvo que acudir á los fenicios, pues los judíos tenían horror al mar (1). El comercio de los fenicios se hacía á la vez por tierra y por mar por medio de caravanas y de buques, y todos los caminos que desde los grandes mercados del extremo

(1) E. Gelcich, *Desarrollo histórico de la navegación*, pág. 10.

Oriente de la India, la Bactriana, la Caldea, la Arabia, las regiones del Cáucaso, se dirigían al Occidente, venían á parar á Sidón y Tiro; empero el verdadero alcance de los viajes fenicios presenta bastante oscuridad, pues el temor de que otros pueblos pudiesen arrebatárles alguna parte de su tráfico, les hizo no sólo muy callados, sino de tal manera perspicaces y astutos, que intencionalmente guiaban mal á los buques griegos para que éstos encallasen en bancos de arena (1). Su manera de comerciar no tenía tendencias civilizadoras, por más que sin quererlo los pueblos comerciantes son grandes agentes de la civilización y del progreso, pues siempre procuraron los fenicios dejar en el estado de barbarie en que los encontraban á los pueblos con quienes comerciaron (2). De esta manera se comprende que no hayan llegado hasta nosotros noticias detalladas de sus extraviados viajes en el Océano atlántico; y si algún autor sostiene que la misteriosa Ogiya no es otra que una de las Antillas, Gelcich está de acuerdo con él (3); y si la inscripción descubierta en el sepulcro del Grave-Creek es verdaderamente fenicia (4), no cabe duda de la llegada de los fenicios al continente americano. En cuanto á sus viajes hasta el cabo de Buena Esperanza, Gelcich supone han sido corroborados en los tiempos modernos por haberse hallado el caso de una galera fenicia al excavar un subterráneo (5). Es difícil averiguar si los mercaderes fenicios por sí mismos iban á buscar el oro de los montes Altaí y los productos del Ganges, ó bien si se limitaban á procurárselos de los depósitos intermedios de la Arabia y la Caldea; lo cierto es que se hallaban establecidas factorías á todo lo largo de las grandes vías de comercio, ocupando los

(1) E. Gelcich, *Desarrollo histórico de la navegación*, pág. 11.

(2) John Evans, *L'âge du bronze*, edición francesa; París, 1882, pág. 458.

(3) *Desarrollo histórico de la navegación*, pág. 11.

(4) Prutz, *Deutsches Museum*, 1855, citado por Gelcich.

(5) Cita Gelcich este hecho tomado del *Philosophical Magazine*, Abril, 1820; y Dingers, *Polytechnisches Journal*, § 50, tomo II; pero ¿no cabe suponer que esta galera fuese arrastrada allí por la corriente desde algún punto de la costa occidental de Africa en donde hubiese habido alguna factoría fenicia? Descansa mi suposición en la existencia de colonias fenicias muy próximas al Mediodía de Africa, y me apoyo para ello en lo que dice Humboldt, *Cosmos*, nota 33, pág. 390, tomo II de la edición española.

principales puntos de los ríos y los desfiladeros de las montañas. Laís era una colonia de Sidón; Amath en el valle de Oronte, Thapsay en el esguazo del Eufrates, Nisibis cerca de las orillas del Tigris, eran fundaciones fenicias que juntamente con otras ciudades constituían factorías y estaciones que los comerciantes de Sidón habían establecido en la ruta de sus caravanas, así como depósitos donde se guardaban los productos de las regiones comarcanas para enviarlos luego á los grandes almacenes del Líbano.

56.—El comercio marítimo de los fenicios con los pueblos mediterráneos produjo la creación de un verdadero imperio colonial, del cual no se tiene gran conocimiento por haberse destruido los documentos y relaciones que contenían los archivos de Tyro y de Sidón, así como las obras que los autores greco-romanos habían escrito sobre este punto. Cuentan las leyendas de Melkarth, el Hércules tirio, que con numeroso ejército y armada se aprestó á la conquista de Iberia en donde reinaba Khrysaor, hijo de Géryon, habiendo sometido parte del Africa en donde introdujo la agricultura; fundó á Hecatompyles, pasó el estrecho, construyó Cádiz; venció á los habitantes de España y regresó al Asia por Galia, Italia, Cerdeña y Sicilia. Los gilitas comenzaron á establecer colonias en las costas comarcanas, y los sidoneses, después que los hubieron vencido, continuaron y extendieron sus expediciones hasta Chipre, cuya isla estaba llena de bosque en la antigüedad y producía mucho trigo para el sustento de sus habitantes. Las colinas de Tamasson contenían gran cantidad de cobre, en términos que los romanos se habituaron á denominarle *cyprum*. Desde el momento en que llegaron los fenicios á Siria, Chipre fué poblada por los hamatitas y los kittitas, dos ramas de la raza cananea, y fundaron las ciudades de Hamath (Amatonte) y Kition, rechazando á los indígenas al interior; después vinieron nuevas y sucesivas invasiones que acabaron por hacer dueños á los fenicios de toda la isla (1). Byblos fundó en la costa Oeste el gran santuario de Paphos; Golgos, Lapethos, Kourion, Karpasia,

(1) Mövers, *Die Phönizier*, tomo II; y Maspero, *Histoire ancienne des peuples de l'Orient: Les grandes migrations maritimes*.

Tomassos, fueron construídos en diversos puntos de la isla y formaron pequeños estados independientes gobernados por reyes pero que pasaron á la sumisión de Sidón. En el Sud los establecimientos de los fenicios no adquirieron estabilidad. Tenían varios sitios fortificados en la costa meridional de la Siria, en Dor, Joppé, Ascalon, en el monte Casios, en la frontera de Egipto. En las grandes ciudades del Delta, en Tanis, Bubaste, Meudes y Sais tenían depósitos y factorías dependientes empero de la autoridad egipcia. Los almacenes que tenían en Memfis, en el barrio Ankhtaoui, adquirieron un gran desarrollo y acabaron por ser una nueva ciudad. Desde Egipto los buques fenicios avanzaron hacia el Oeste siguiendo la costa de Africa. Los países del Norte, especialmente los del Asia menor, ofrecieron á los marinos de Byblos y de Sidón ancho campo de exploraciones y aventuras y variedad de productos para sus cambios. En la región occidental abundan los valles regados por los ríos el Kaikos, el Hermos, el Caystro y el Meandro, por cuyas arenas corría oro. En la costa abundan las islas fértiles, Lesbos, Chíos, Samos y otras abundantes en trigos, en terrenos aptos para el cultivo de la viña y del olivo, cuyo subsuelo contenía mármoles y metales, y en una palabra, la región occidental del Asia menor reunía todas las condiciones de un país apto para la agricultura, las artes y el comercio. Hace notar Maspero, que todas las razas del antiguo mundo parece que se dieron cita en el Asia menor (1). En épocas remotísimas encontramos los turanianos y los koushites ó kuschitas, los primeros en la región de las montañas y de las minas, y los segundos en las comarcas más adecuadas para el cultivo y el comercio marítimo (2). Los kuschitas desaparecieron sin dejar huellas de su existencia, y titubean los historiadores al reconocer en los primitivos *cares* los restos de una de sus tribus

(1) *Les grandes migrations maritimes*, obra citada.

(2) Menard, en su *Histoire des anciens peuples de l'Orient*, pág. 476, les llama *kouschites*. Para el estudio del territorio del Asia menor, especialmente de la fenicia y de las instituciones de ésta, véanse Menard, obra citada, *Geographie de la Phénicie*; Tiele, *Origine des phéniciens*, y Levy, *Etudes phéniciennes*; Ernest Renan, *Mission de Phénicie: Revue archéologique*, vol. V, 1862; y Texier, *Description de l'Asie mineure*.

más poderosas (1). Los turanianos abroquelados detrás de sus montañas resistieron hasta la época romana. Los pueblos de la Cólceida, los sasiros y los chylabios ó chalybes dedicados á la explotación minera, proporcionaban oro y estaño á toda el Asia anterior. Los arios del Asia menor pertenecían á una misma familia, cuyo dominio se extendía desde la Armenia á la cordillera de Tauros hasta el mar del Archipiélago, creciendo la población en la parte occidental de la meseta, regada al Norte por el río Sangarios y al Sud por el Meandro. Este país, que recibió el nombre de Frigia, se hizo célebre por la fertilidad de sus campos y la belleza de sus prados y llegó á ser una nación poderosa y rica, asiento de una raza laboriosa. Los fenicios no encontraron gran oposición en Cilicia ni en Solymes y extendieron sus colonias, entre las que se recuerdan Kibyra, Masoura, Rouskpous, Sylion, Mygdala, Phaselis, Sidyma y otras. Así que salieron del terreno de los semitas y trataron los fenicios de establecerse en las regiones ocupadas por los arios, las cosas cambiaron de aspecto; pues los lycios, lejos de recibir á los marinos que les llevaban los productos de las civilizaciones orientales, se opusieron tenazmente á la fundación de colonias. Desde el Promontario Sacro hasta la punta de Cnido sólo tuvieron los fenicios una factoría importante, Astyra, frente á Rodas. Los cares no ofrecieron gran resistencia, permitiendo que los marinos de Sidón desembarcaran en Rodas, alejaran hacia las montañas á los indígenas y se apoderaran de los tres puertos de Jalysos, Laudos y Camyros. Pronto se fusionaron con los fenicios, recibiendo en tal proporción sangre fenicia, que pronto se dió á su país el nombre de Phæniké (tierra fenicia). El pueblo que surgió de este cruzamiento tuvo durante muchísimo tiempo una importancia extraordinaria en el desenvolvimiento de la civilización de todos los países que baña el mar Egeo, extendiéndose á Megara, en Atica, en cuyo punto la mayor parte de las grandes familias eran oriundas de allí. El contacto con los fenicios hizo nacer á los cares á la

(1) D'Eckstein, *Questions relatives aux antiquités des peuples sémitiques: Les cares dans l'antiquité*, y véase Daux, *L'Industrie humaine: Les migrations maritimes*.

vida civilizada, y con los fenicios recorrieron el mundo entonces conocido, desapareciendo del mapa y de la historia el día en que la última colonia Egea de los fenicios sucumbió bajo la influencia de la civilización griega.

57.—Las grandes expediciones marítimas de la antigüedad aparecen descritas en las leyendas mitológicas y relatadas bajo la forma de fábulas y cuentos heróicos, los cuales han suministrado un inmenso material para los estudios históricos, geográficos y económicos. El poeta que bajo el nombre de Orfeo ha contado la expedición de los argonautas, habla de la división de la antigua Lyctonia en islas separadas, y explica que *Neptuno, el de la negra cabellera, irritado contra Saturno hirió á Lyctonia con su tridente de oro*, y estas y otras figuras producidas por un conocimiento imperfecto de los datos geográficos fueron interpretadas por la escuela de Alejandría, que con tanta complacencia buscaba los orígenes de las cosas, pudiendo ser el desmembramiento de la Atlántida un reflejo lejano del mito de Lyctonia, ó la desaparición de la misma, designar en las fábulas de la Samotrasia una gran inundación que debió invadir aquella comarca (1). Lo que ha habido de más eficaz en la influencia ejercida por la situación geográfica del Mediterráneo, dice Humboldt, sobre las relaciones de los pueblos y sobre esta conciencia de sí mismo á que se ha elevado sucesivamente el mundo, es la proximidad del continente oriental, proyectándose hacia adelante por la península del Asia menor; es el gran número de islas que pueblan el mar Egeo y que han sido como un puente arrojado al paso de la civilización; y, en fin, el largo surco escavado entre la Arabia, el Egipto y la Abisinia, en el cual bajo el nombre de golfo Arábigo ó Mar Rojo penetra el Océano índico. Estas relaciones topográficas facilitaron el desarrollo del poder fenicio y más tarde del helénico; apresuraron la corriente de las ideas, viéndose los recursos que el mar ofrece como elemento de aproximación de los pueblos. En Egipto, en las orillas del Eufrates y del Tigris, en la Pentapotamia india y en la China, en todas las comarcas donde primitivamente apa-

(1) *Cosmos, Ensayo de una descripción física del mundo*, por Alejandro de Humboldt, edic. esp., tomo II, pág. 118.

reció la civilización, la vemos que sigue el curso de los grandes ríos que las atravesaban, no sucediendo lo mismo en la Fenicia ni en la Grecia. La actividad de los griegos, el instinto que los llevaba á todos, y particularmente á la raza jónica, á las empresas marítimas, pudo satisfacerse libremente merced á la distribución maravillosa de la cuenca del Mediterráneo y á las comunicaciones de este mar con el Océano por el Sud y por el Oeste. Las leyendas de la circunnavegación de la Libia contienen datos muy curiosos sobre las condiciones del transporte de aquellos tiempos (1), así como los míticos relatos de Belerofonte, Hércules, Perseo y el viaje á Troya (2).

58.—Antes del descubrimiento de la brújula, tanto en el antiguo mundo como en América, en épocas anteriores al descubrimiento por Colón, la navegación fué exclusivamente costanera desde los continentes á las islas más cercanas, y desde una isla á otra, no existiendo la verdadera navegación oceánica. Los útiles que empleaban los primitivos navegantes del Nuevo Mundo (3), los conocimientos náuticos de fenicios, griegos y romanos (4) y el relativo atraso de la astronomía en aquellos tiempos no permitían, como he dicho, la navegación oceánica (5), lo cual explica la necesidad de invertir mucho tiempo en los viajes marítimos, bordeando siempre en vez de seguir una ruta conocida en línea recta.

Como veremos en el capítulo siguiente, esta navegación cos-

(1) Nota 23, pág. 386 y siguientes, tomo II, *Cosmos*, edic. esp.

(2) Tomo II del *Cosmos*, de Humboldt, texto y notas, véanse los autores citados en las mismas.

(3) E. Geleich, *Desarrollo histórico de la navegación*, pág. 13.

(4) Conocimientos náuticos de los pueblos más antiguos, en Geleich, obra citada, págs. 14 y siguientes, hasta la 62.

(5) En Humboldt (*Cosmos*, edic. esp.) se encuentra una descripción completa del proceso y adelantos de los conocimientos astronómicos, los cuales, según demuestra detenidamente Geleich en su *Desarrollo histórico de la navegación*, han influido extraordinariamente en la extensión y progreso de la marina y en el comercio, cuya extensión á su vez ha influido en el desarrollo de las ciencias astronómicas, como lo demuestra, entre muchísimos que pudiéramos citar, el que relata Humboldt en su obra citada (*Cosmos*, edición española, tomo III, pág. 243), de que el movimiento de la navegación en el mar de la India que baña las costas occidentales del Africa, familiarizó muy pronto á los marinos con las constelaciones próximas al Polo Antártico, particularmente á partir del reino de las Lápidas.

tanera caracteriza el movimiento mercantil marítimo de la antigüedad, y por lo tanto, á pesar de la intrepidez de los navegantes de la Fenicia, de Cartago, de Grecia y de Roma, no pudieron establecerse relaciones continuas entre las diversas regiones del mundo separadas por los Océanos, sino en cuanto lo permitía una ruta paralela á las costas ó recorriendo islas á pequeña distancia una de otra. Es notable, sin embargo, que á pesar de haber conocido la brújula los chinos desde la más remota antigüedad, no registre su historia grandes navegaciones oceánicas y trasatlánticas, existiendo con fundamento la creencia de que sus expediciones primitivas á América tuvieron lugar por el Norte y por la costa occidental, y por aquellos puntos en que abundan las islas.