

y de ella se haría un patrón que se depositaría en París y en las distintas ciudades del reino.

Pero también en esto hubo de transigirse con los privilegios, pues no se pudo desposeer del derecho de anaje á los señores que lo poseían, y la reforma no subsistió tal como la estableciera Francisco I.

En cuanto á la agricultura, la vigilancia fué metódica, pero con toda clase de alternativas. El gobierno se informaba casi todos los años de la situación de las diferentes comarcas y de las previsiones para la recolección. En 1529, estando Lyon amenazada de carestía, practicábase una información sobre el estado de cosas en el Delfinado, de donde se esperaba traer el grano para cubrir el déficit. A cada momento se planteaban problemas de este género, puesto que la regla general era la prohibición de exportar de provincia á provincia, de modo que el aprovisionamiento de una comarca á otra sólo podía hacerse en virtud de una autorización especial.

Como sus predecesores, Francisco I, de acuerdo con la opinión de su tiempo, veía el mal de los monopolios y sus numerosas ordenanzas sobre la materia demuestran que fué impotente para evitarlo. En el edicto de 1532 decía: «Habiéndonos informado de que muchas personas, por avaricia y codicia y sin tener ante sus ojos Dios, caridad, ni la salvación de sus almas, han comprado gran cantidad de toda clase de trigos, unos antes de la recolección y estando todavía verdes en los campos, y otros del pueblo, fuera del mercado y en sus casas, para ponerlos en graneros á fin de venderlos á su antojo y voluntad cuando vean que el pueblo está necesitado... Hemos ordenado: Que los trigos... sean vendidos y llevados á los mercados públicos y á ninguna otra parte... Los cuales trigos estando en dichos mercados queremos que se vendan del modo siguiente: á saber, primeramente y ante todo al pueblo que lo compra para vivir al día, y nadie será preferido á él...»

En 1535, «en vista de la gran abundancia y copiosidad de trigos existente, gracias á nuestro Señor, en la mayor parte de los lugares de nuestro reino; en vista de la última cosecha y siendo asimismo de estimar y esperar, por la apariencia y buena disposición del tiempo (era el 20 de febrero) que en el presente año podrá cogerse gran cantidad...» concedió el libre comercio entre las provincias. En 1544, la comprobación de los monopolios determinó una regresión á la ordenanza de 1532.

Por otra parte, el rey consideraba como un derecho soberano la autorización para transportar granos y géneros fuera del reino, de lo que resultaba que estas cuestiones se resolvían á menudo á tenor de preocupaciones fiscales. La aplicación de estas medidas se confiaba generalmente á los funcionarios reales que concedían los pasaportes de exportación.

En cuanto á las relaciones económicas de Francia con el extranjero, no puede mencionarse novedad alguna: el régimen por que se rigieron fué simplemente el de prohibición ó de protección que estaba en uso en la Edad media, y se aplicó á la industria en general. En 1527 prohibióse la importación de tisús de oro, de plata y de seda (1) y aún se impidió la venta de los

(1) Esta prohibición se reprodujo en 1540 para todos los tejidos de este género procedentes de España lo mismo que de Italia.

que existían en almacén, salvo á las iglesias y á los príncipes de la sangre, con un plazo máximo de seis meses. En 1539 se prohibió la entrada de los paños de Rosellón y de Cataluña.

La protección real ejercíase también en provecho de ciertas provincias ó de determinadas ciudades; así por ejemplo, Lyon tenía el privilegio de servir de depósito á una parte de las mercancías procedentes de Italia y pretendía por todos los medios conservarlo, habiéndose promulgado numerosos edictos que tuvieron por objeto cerrar al comercio italiano toda otra vía que no fuese la de Susa que iba á parar á aquella ciudad. Los terciopelos del Piamonte, las sederías de Génova y las telas de oro y plata eran objeto de una vigilancia especial.

Ya se comprenderá que el gobierno se preocupaba ante todo de los derechos que percibía sobre la importación y de los cuales se habla particularmente en un edicto de 1540. Para evitar los fraudes no se permitía pasar por «camino oblicuo, falsos pasos y caminos desviados, sea por agua ó por tierra,» bajo pena de confiscación; se autorizaba á todos los súbditos á detener «á los dichos mercaderes y corredores,» y se concedía á los denunciadores la cuarta parte de los objetos confiscados. Pero aún se hizo más y fué mandar destruir todos los caminos desviados por tierra ó por agua «de manera que no haya vía ni camino alguno para pasar de ninguna manera,» estableciéndose, por consiguiente, un verdadero bloqueo parcial.

En lo tocante á las especias es particularmente en lo que el gobierno no pareció haberse dado bien cuenta del nuevo estado de cosas que resultaba de los descubrimientos. En efecto, sólo consentía su introducción por determinados puertos; y como los derechos de entrada eran en éstos muy elevados, constituían un provecho al que estaba subordinado todo lo demás y daban lugar á un contrabando en grande escala. Además venían de América productos que escapaban á los derechos porque, no siendo aún conocidos, no estaban catalogados; el rey no tenía otra preocupación que incluirlos en la tarifa y en un edicto de 1542 se lamentaba cándidamente «de la mala fe y voluntad hacia Nos y la cosa pública» de ciertos comerciantes que se negaban á pagar «á pretexto de que en nuestras dichas ordenanzas no se ha hecho mención de estas palabras droguerías y géneros procedentes de los dichos países (el Poniente y el Levante).» Por lo, cual, para obviar «estas cautelas,» declaraba que en lo sucesivo las droguerías y géneros de América y de las Indias serían asimiladas á las especias. Parecía, en verdad, que se procuraba dificultar las relaciones con el Nuevo Mundo.

III.—Francia y los nuevos mundos (2)

Los descubrimientos geográficos y la importancia adquirida por Lisboa y Cádiz habían de dar por resultado el desenvolvimiento de los puertos del Océano y una suspensión en los progresos de los del Mediterráneo.

(2) OBRAS Y FUENTES.—H. Harrisse, *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages*, dos volúmenes 1884, *Jean et Sébastien Cabot, leur origine et leurs voyages*, 1882; *Les Corte Real et leurs voyages au Nouveau Monde*, 1883. Ernesto de Freville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les*

neo. Un embajador veneciano cita entre las cinco ciudades más grandes de Francia Burdeos y Ruán, siendo las demás París, Lyon y Tolosa. Los documentos económicos de la época mencionan muy á menudo Bayona, La Rochela, Nantes, los puertos de Breña, Dieppe, Boulogne y con menos frecuencia el Havre. Marsella, Aigües-Mortes y Narbona figuran especialmente en lo que se refiere á las relaciones con España y con los países mediterráneos.

Sin embargo, el cambio de dirección del comercio exterior operóse con extremada lentitud, lo cual se debió á que el gobierno, obligado, como acabamos de ver, á contar con los privilegios de las grandes ciudades, y en especial de Lyon, mantuvo los antiguos reglamentos que les otorgaban el derecho exclusivo de servir de depósitos obligatorios para las mercancías. De suerte que, mientras los hechos llevaban la vía de los cambios hacia el Oeste, la legislación persistía en encerrarla dentro de los estrechos límites del Oriente mediterráneo. Todas aquellas restricciones dieron por resultado favorecer los progresos de Amberes, que se querían combatir en provecho de Lyon y que únicamente habrían podido ser atajados con la competencia de los puertos de Normandía y de Breña.

Cierto que Francisco I fundó el Havre (1); pero esto quizás no es una prueba de que él ó sus consejeros previeran con absoluta exactitud el papel que Francia podía representar en el Occidente; pues si bien en la «comisión de 1517,» que es la verdadera carta de creación de la ciudad, se trataba de preparar un abrigo para los barcos «que navegan en el mar Océano,» el verdadero objeto á que se destinó el Havre fué el de ser un puerto de guerra contra Inglaterra. Dieppe y Saint-Malo fueron principalmente los que enviaron comerciantes y descubridores á las Indias. La ignorancia en que se ha vivido durante tanto tiempo acerca de los viajes realizados y los pocos documentos que se han conservado acerca de ellos, demuestran claramente que las iniciativas eran puramente locales.

En el momento en que Francisco I subía al trono, hallábase en plena expansión el gran movimiento de las exploraciones. De América se conocían la playa del continente septentrional desde Terranova hasta el golfo de Méjico, casi todas las Antillas, las costas del continente meridional desde el Nicaragua hasta el Amazonas y, por último, el Brasil. Aquellos conocimientos eran muy imperfectos, mal enlazados unos con otros, obtenidos merced á exploraciones sueltas, pero no por esto llamaban menos la atención. En el Oriente, los portugueses habían penetrado por el Océano Indico hasta hacia el estrecho de Malacca y hacia China; ellos y los españoles habíanse casi asegurado, en los comienzos del siglo XVI, el mundo que se extendía fuera de Euro-

pa, y fundaban además sus derechos á la posesión de las nuevas tierras en la bula, extraña, por cierto, de Alejandro VI, quien en 1493 había tenido la pretensión de repartirlas entre ellos.

Los descubrimientos continuaron después de 1515, los barcos de Magallanes dieron la vuelta al mundo desde 1519 á 1521; Cortés conquistó Méjico entre 1518 y 1524; Pizarro el Perú desde 1524 á 1541, y la cuenca inferior del Mississipi fué visitada entre 1539 y 1543. Los portugueses llegaron al Japón en 1542.

Pero de todas estas grandes hazañas sólo llegaba á Europa y á Francia un eco muy debilitado: los dos pueblos que habían tomado principal parte en ellas procuraban no divulgar empresas cuyos beneficios celosamente se reservaban, así es que sólo se tenía un presentimiento bastante vago de la renovación industrial, mercantil y hasta política que de tal estado de cosas había de ser consecuencia, y únicamente se pensaba en las riquezas excepcionales que se obtenían con la explotación de las minas de oro y plata y con el comercio de las especias.

Y sin embargo, Francia, dada su situación entre el Océano y el Mediterráneo, no podía permanecer ni permanecer ajena á los acontecimientos de Ultramar. Desde el reinado de Luis XII se habla de viajes hechos por los dieppenses ó por los bretones, y no ha faltado quien haya supuesto que estos últimos ó los habitantes de Honfleur frecuentaban Terranova aun antes de fines del siglo XV, siendo evidente que de Honfleur, puerto entonces muy floreciente, salió en 1503 el buque *Espoir* con rumbo á las Indias Orientales (2). Este barco iba tripulado por sesenta hombres y mandado por Paulmier de Gonville; pero en vez de ir á las Indias Orientales, arribó al Brasil. Casi en la misma fecha, quizás en 1504, algunos bretones visitaron, según parece, las regiones del San Lorenzo.

Allá por el año 1506, Juan Denis, de Honfleur, verificaba una expedición á los Bacalhaos (las tierras del bacalao, hacia el Labrador); en 1508-1509 seguía Tomás Aubert, de Dieppe, al servicio del primer Ango; y en 1518 el barón de Lery intentaba fundar un establecimiento en Terranova, cuyas pesquerías eran frecuentadas por un gran número de pescadores, sobre todo normandos y bretones, y en donde un capitán inglés, Juan Rut, encontró en 1527 doce buques franceses.

Las nuevas expediciones se propusieron cuatro objetivos: la pesca, la busca de especias, el descubrimiento de una vía hacia la India, distinta de la del Océano Indico, y más adelante la colonización. En Dieppe, el segundo de los Ango dirigió la mayor parte de las empresas privadas (3): vizconde de Dieppe, favorito de

(2) *Relation authentique du voyage du capitaine de Gonville en nouvelles terres des Indes*, publicada íntegramente... por M. de Avezac, 1869. *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe*, publicado por C. Schefer, 1883. Compárese *Le voyage de la Terre Sainte composé par M. Denis Possot...*, 1852, publicado por C. Schefer, 1890. En este último se da una cuenta de que está en presencia de un mundo conocido desde hace mucho tiempo, de caminos casi previamente trazados; en los otros, todo es nuevo (y bien se advierte) para los narradores tanto como para los lectores.

(3) Eugenio Guénin, *Ango et ses pilotes*, 1901. C. de la Roncière, *L'armateur Jean Ango et la liberté des mers*, «Le Correspondant,» año 74.º, febrero de 1902.

plus reculés jusqu'à la fin du XVI^e siècle, dos volúmenes, 1857. P. Margry, *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIV^e au XVI^e siècle*, 1867. Jomard, *Les monuments de la Géographie. Recueil d'anciennes cartes européennes et orientales*, 1862. A. E. Nordenskiöld, *Facsimile-atlas to the early history of Cartography* (traducción inglesa de la obra sueca), 1889.

(1) St. de Merval, *Documents relatifs à la fondation du Havre*, 1875. Borely, *Histoire de la ville du Havre et de son ancien gouvernement*, tomo I, 1880-1881.

Margarita de Angulema, dueño del patrimonio de Varengeville, en donde recibió á Francisco I en 1533, reunía en torno suyo á marineros y sabios, muchos de los cuales eran italianos, y tenía como asociados á una porción de comerciantes de Dieppe y de Ruán, gracias á lo cual podía juntar hasta 20 ó 30 buques, que se destinaban por el Atlántico ó por el mar de las Indias. Desde 1520 á 1540 probó por medio de sus pilotos las diferentes rutas marítimas por las cuales se iba entonces á las Indias orientales, ó más bien á las islas de las Especias (Molucas, Sumatra), meta suprema de todos los viajes comerciales. Equipados por él, el *Sacre*, de 120 toneladas, y el *Pensée*, de 200, mandados por Juan y Raúl Parmentier, llegaron en 1529 hasta Sumatra (1). Hizo intentar también la ruta por el Océano Atlántico, porque se creía entonces que, además del estrecho de Magallanes, había un paso hacia el Oeste, bien en el centro, bien en el Norte de América.

Por un documento de 1530 se conocen los términos de un proyecto de viaje á las Indias orientales; es una especie de contrato de participación en el que Chabot, almirante de Francia, se declara dispuesto «para el bien, provecho y utilidad de la cosa pública á fletar dos de nuestros galeones que se encuentran en el Havre de Grace, con una nave perteneciente á Juan Anjo de Dieppe, de porte setenta toneladas ó cosa así... para hacer el viaje de las especierías.» Los asociados, en número de diez, constituyen un fondo de 20.000 libras para la compra de vituallas y mercancías y para el pago de la tripulación. El almirante y Juan Anjo han de recibir la cuarta parte de las mercancías que se traigan; el piloto principal, que ha puesto en la empresa 2.000 libras, y los otros dos pilotos tendrán la sexta parte. Si se coge botín á los enemigos de la fe y del rey, la décima parte será para el almirante.

Estas expediciones á Ultramar no se realizaban libremente, sino que se necesitaba «licencia» previa del almirante de Normandía. El proceso de Chabot contiene curiosas revelaciones sobre este punto: en 1533, dos comerciantes de Ruán, llamados de Hagincourt y Huet, quisieron ir á tierras de Africa con tres ó cuatro buques, pero no consiguieron autorización para ello sino después de prometer al almirante la décima parte del beneficio de su viaje. En muchas ocasiones Chabot «arrancó varias sumas de dinero á distintas personas y en gran número y cantidad por las licencias concedidas para hacer aquellos viajes.»

Además los viajes se verificaban en condiciones muy difíciles y peligrosas; la piratería hacía estragos en todas partes, hasta en nuestras costas; Gonnevill, por ejemplo, á su regreso del viaje de 1503, fué atacado, estando á la vista del Cotentin y en plena paz, por un buque inglés. Portugal y España cerraban no sólo sus colonias, sino que también el Atlántico y el Océano Índico, que consideraban como mares propios, y con Portugal precisamente sostenía Francia más contiendas á causa de la dirección que tomaban los dieppenses hacia el Brasil y á causa también del comercio de las especias duramente disputado, negocio cuyo depósito era, desde 1500, Lisboa. En la información relativa al viaje del *Espoir* se dice que Gonnevill, Juan el Inglés

(1) Ambos hermanos murieron al salir de Sumatra (1530).

y Pedro le Carpentier, «que traficaban en Lisboa, observaron las grandes riquezas de especiería y otras rarezas que venían á dicha ciudad traídas por los barcos portugueses que iban á las Indias Orientales, desde hacía algunos años descubiertas.» Rabelais habla de «navegaciones enormes» de los portugueses «que pasan el cinturón ardiente y el Cabo de Buena Esperanza en la punta meridional de Africa, más allá del equinoccio (2).

En 1522, un tal Juan Terrien, ciudadano de Dieppe (3), había equipado un buque para combatir á los españoles, á quienes el capitán que mandaba aquella nave había apresado «una barca procedente de las Antillas cargada de cinco grandes quintales de oro fino, dos quintales de perlas, trescientos cueros de bueyes salvajes, dos cajas de canela y otras extrañas mercancías, que valían doscientos mil escudos y más y que pertenecían á los comerciantes de Sevilla, en España.» Habiéndose visto obligado Terrien á hacer escala en Portugal, fué hecho prisionero junto con todos sus compañeros y confiscado su botín; y el rey, para obtener satisfacción, hubo de apoderarse de los bienes y de las personas de los portugueses que comerciaban en Francia.

Constantes y feroces eran las luchas que entre sí sostenían franceses, españoles y portugueses en toda la extensión de los Océanos. Anjo había puesto su flota al servicio de Francisco I en la guerra de éste contra el emperador; en 1523, uno de sus más atrevidos capitanes apoderóse de tres carabelas cargadas de los tesoros de Méjico que Cortés enviaba á Carlos V, pero habiendo sido hecho prisionero en 1527 fué conducido á Toledo y decapitado. No menos encarnizados enemigos de los franceses eran los portugueses, aun cuando reinara oficialmente la paz entre los soberanos de ambas naciones. En 1531, Juan Anjo obtuvo del rey patentes de corso que le daban el derecho de armar sus buques en guerra, y él solo combatió y no sin éxito á la flota portuguesa (4).

Pero Francisco I, que había proclamado la libertad «de navegar en el mar común,» tergiversaba en esto como en todo, ó se veía obligado á hacer concesiones para las necesidades de su política europea, y aun en 1531 hizo confiscar por el Almirante de Francia algunos buques ruaneses que habían hecho el comercio en las regiones del Brasil. Anjo y los armadores normandos contaban con los servicios de Chabot, de quien dependían todas las empresas marítimas. En 1538, el rey prohibió de nuevo el viaje al Brasil, á la Malagueta (costa de Guinea) y á todas las tierras descubiertas por los portugueses y mandó practicar una información acerca de los viajes realizados anteriormente á pesar de sus prohibiciones. Después retiró su ordenanza sobre las representaciones del comercio normando, y no obstante las reclamaciones de Portugal mantuvo la libertad de navegación por una ordenanza posterior, de 1543. Todavía en 1546, Cavalli, embajador de Venecia, es-

(2) Véase A. Lefranc, *Les navigations de Pantagruel* (en prensa).

(3) Y tal vez asociado de Anjo.

(4) En el proceso de Chabot pretendióse que el almirante había recibido 16.000 francos de los embajadores del rey de Portugal «so color de composición hecha en nombre de Juan Anjo» y por otros motivos 25.000 escudos y además un tapiz de 10.000 escudos. Su papel en la historia marítima de Francisco I parece haber sido bastante miserable.

cribía: «Con el serenísimo rey de Portugal, el rey de Francia no puede estar en muy buenas relaciones porque tiene con él una especie de secreta y continua hostilidad, pues los franceses pretenden poder navegar á su antojo hacia Guinea y hacia la tierra del Brasil. Los portugueses rechazan estas pretensiones y cuando encuentran á los franceses en el mar y son superiores á éstos los combaten y echan á pique sus buques, de lo que resultan horribles represalias contra los portugueses.»

Los varios viajes emprendidos por la parte del Brasil ó del Asia eran obra principalmente de iniciativas privadas; sólo en lo relativo á las expediciones realizadas á la América del Norte ejerció el rey una acción inmediata y comenzó una tradición.

En 1523-1524, Francisco I había enviado buques al Atlántico á fin de que buscaran el camino del Cathay y del Xipangú, es decir, de la China y del Japón, al través del centro ó del Norte de América, confiando el mando de aquella flota á un capitán florentino, Juan de Verazzano, el cual no descubrió ningún estrecho, pero recorrió tal vez toda la costa, desde la Florida hasta Nueva Escocia. Dos mapas trazados poco tiempo después dan á esta región el nombre de Francesca y uno de ellos añade las palabras «*nuper lustrata*» (recientemente explorada). Pero acerca de esto carecemos de detalles precisos.

Hacia el año 1530, los mapas del continente africano eran todavía más ó menos fantásticos; los mejor informados trazan una larga línea recta al Este, indicando en ella algunos golfos ó cabos y un cierto número de islas, al paso que otros se contentan con hacer surgir del Océano dos ó tres grandes tierras aisladas á las que dan el nombre de Labrador, Cortereal, Terra Verde ó simplemente *Terra incognita*. En los más recientes apenas está indicado el estuario del San Lorenzo y Terranova aparece unida al continente y su parte septentrional se fracciona en varias pequeñas islas.

Los viajes de Jacobo Cartier son los primeros en Francia que verdaderamente corresponden á las tendencias científicas ó políticas desarrolladas por las exploraciones; en efecto, no fueron viajes de puro comercio ni de aventuras, sino que tuvieron un doble objetivo de investigaciones geográficas y de colonización.

Muy pocos datos tenemos todavía acerca de Cartier: había nacido en Saint-Malo en 1491 y murió en 1557; en 1533, mandaba un buque del citado puerto cuando solicitó el apoyo de Francisco I para intentar una exploración en el Nuevo Mundo, petición que fué bien acogida, ordenando el monarca á su tesorero, en 12 de marzo de 1534, que pagara 6.000 libras tornesas para el equipo de los buques de Cartier.

Cartier salió de Saint-Malo con dos barcos en 20 de abril de 1524; veinte días después llegaba á Terranova, al cabo de Bonavista, y en 27 de mayo á la bahía de los Castillos (hoy estrecho de Belle-Isle), entre Terranova y el Labrador. Los hielos le obligaron á permanecer en un abra doce días, transcurridos los cuales emprendió nuevamente su ruta, siguió la costa occidental de Terranova, atracó á la entrada del golfo del San Lorenzo, y desde allí regresó á Francia, adonde llegó en 5 de septiembre.

El éxito de aquel viaje movió á Francisco I á enviar una segunda expedición. En 30 de octubre de 1534, cuando aún no hacía dos meses que había regresado, Cartier recibió el encargo de «conducir, dirigir y emplear tres buques equipados y avituallados cada uno para quince meses, á fin de terminar la navegación ya comenzada á descubrir allende las tierras nuevas.» Tratabase de penetrar más adentro en el golfo de San Lorenzo, de entrar en relaciones con los jefes salvajes y de tomar posesión de las tierras en nombre del rey de Francia.

La expedición estuvo dispuesta en el mes de mayo de 1535 (1): componíase de tres buques, el *Grande Hermine*, de 100 á 120 toneladas, el *Petite Hermine*, de 60, y el *Emerillon*, de 40, y la tripulación constaba de 110 hombres. Cartier siguió toda la costa del Labrador para llegar á la punta de una isla, á la que dió el nombre de Asunción, hoy Anticosti, y atravesando el estrecho que la separa de la costa del Labrador, llegó á un gran estuario de más de ocho leguas de ancho, limitado al Norte y al Sur por altas colinas: era la desembocadura misma del río San Lorenzo.

Iban á penetrar luego los expedicionarios en una comarca no pisada todavía por ningún europeo: Cartier remontó el San Lorenzo y en 1.º de septiembre llegó á la desembocadura del Saguenay. Toda aquella parte del río estaba poblada de animales singulares «tan grandes como marsoplas, bastante parecidos de cuerpo y cabeza á un lebril y tan blancos como nieve sin tener una sola mancha.»

Algo más lejos empezaba el Canadá, cuyo jefe era un tal Donnacona, el cual fué á visitar los buques y se mostró muy alegre de los pequeños regalos que en ellos le hicieron. Cartier, á su vez, visitó la aldea real, llamada Stacone y situada en el lugar en que hoy está Quebec: era «una tierra tan buena como no puede verse mejor, llena de hermosísimos árboles de la naturaleza y especie de Francia, tales como encinas, olmos, fresnos, nogales, tejos, cedros, cepas, ojiacantos y otros árboles, debajo de los cuales crece un cáñamo tan bueno como el de Francia, que se produce sin semilla y sin labor.» Una isla vecina abundaba de tal manera en vides que en un principio se le dió el nombre de isla de Baco; pero luego Cartier prefirió darle en memoria del hijo de Francisco I, el de isla de Orleans que todavía lleva. No lejos de allí encontró un excelente fondeadero, que denominó abra Santa Cruz y en donde resolvió dejar dos de sus buques para remontar con el tercero el San Lorenzo.

Cuando los franceses desembarcaron en Hochelaga (hoy Montreal), viéronse rodeados por la multitud que lanzaba grandes gritos de alegría, y las mujeres llevaban á sus hijos en brazos para que los tocara el capitán, el cual les distribuyó «pequeños rosarios de estaño y otras menudencias» y dió á algunos hombres cuchillos. Los indígenas permanecieron durante toda la noche en la orilla del río «encendiendo muchas fogatas, ejecutando muchas danzas y diciendo á todas horas *Aguyaze*, que

(1) *Bref récit et succincte narration de la navigation faite en MDXXXV et MDXXXVI par le capitaine Jacques Cartier aux îles de Canada...*, editada por Avezac, 1863. Jouon des Longrais, *Jacques Cartier, Documents nouveaux*, 1888. Esta última obra cita la bibliografía anterior.

equivale á decirles salud y alegría.» Aquel fué el término de la marcha hacia adelante.

Cartier regresó al abra de Santa Cruz, en donde sus compañeros, durante su ausencia que había durado tres semanas, habían construido un fuerte armado con artillería. Era entonces á mediados de octubre y se aproximaban los largos meses de invernada, que duró hasta fines de abril de 1536. El 16 de mayo abandonaba Cartier aquella obra, dejando en ella uno de sus buques por falta de dotación suficiente para tripularlo. En 1843, los habitantes de Quebec encontraron sepultado en el fango el casco de aquella embarcación y enviaron algunos fragmentos del mismo al museo de Saint-Malo.

La expedición, después de haber descendido por el San Lorenzo, pasó por delante de la isla hoy denominada del Príncipe Eduardo á fin de franquear el estrecho entre Terranova y el cabo Bretón y llegar á la isla San Pedro, en donde encontró muchos buques franceses dedicados á la pesca del bacalao. De este modo pudo reconocer Cartier que Terranova no era, como entonces se creía, una parte meridional del continente, descubrimiento muy importante y que no fué debidamente apreciado, como lo demuestra el hecho de llevar actualmente aquel paso el nombre de estrecho de Cabot.

La expedición estuvo de regreso en Saint-Malo en 9 de julio de 1536; su viaje había durado cerca de quince meses.

Pero Cartier no regresaba en ocasión favorable: Francisco I hallábase nuevamente en guerra con Carlos V y el 25 de julio los imperiales invadían la Provenza, siendo muy probable que en medio de tales peligros nadie fijara gran atención en él. Por lo menos costó gran trabajo hacerse indemnizar de los gastos de su viaje: en 1537 el rey acabó por cederle el *Hermine* con sus «aparejos y municiones» á fin de compensar una parte de las cantidades que se le debían y no se le podían pagar; y hasta el año 1538 no logró Cartier que se le satisficieran los créditos que tenía contra el Tesoro, recibiendo además «cincuenta escudos de oro sol» para la manutención de los salvajes que había traído consigo y mantenido por espacio de dos años por orden del rey.

A pesar del éxito del viaje de 1535, transcurrió algún tiempo sin que se pensara en organizar una nueva expedición. Por fin, desde 1539 á 1541, un hidalgo picardo, Juan de la Rocque, señor de Roberval, preparó una tentativa de colonización del Canadá y el rey le otorgó, por letras patentes, grandes privilegios y le permitió escoger en las cárceles un determinado número de condenados á muerte ó «á otras penas» para que le acompañaran. Cartier fué nombrado «capitán general y piloto

mayor» de todos los buques. Los preparativos parecían ser tan considerables que el rey de España llegó á alarmarse y envió á las Baccalhaos una carabela para enterarse de la situación que allí ocupaban los franceses, y el Consejo de Indias envió á Francia un espía á fin de que le informara sobre la proyectada expedición. Este emisario manifestó que se armaban trece buques en Saint-Malo y cuatro en Honfleur, lo que distaba mucho de ser cierto. Cartier salió con solos cinco barcos en 13 de mayo de 1541, y el 23 de agosto llegó á Santa Cruz, en donde esperó casi nueve meses á Roberval; mas viendo que no recibía de éste noticia alguna, hubo de regresar á Francia en tanto que Roberval, con dos buques, se dirigía al Canadá. Las dos flotillas se cruzaron en Terranova, pero Cartier se negó á volver atrás en compañía de un asociado de quien tenía motivos de queja. La tentativa de colonización fracasó por completo, habiendo perecido en ella muchos hombres; y en 1544 Cartier fué nuevamente enviado á las regiones del San Lorenzo, pero sólo con el objeto de recoger los restos de la expedición.

Aunque Cartier fundó el fuerte de Charlesburgo real, cerca de la actual ciudad de Quebec, y Roberval sentó los primeros cimientos de la colonia de Franceroy, la idea de un establecimiento en el Canadá quedó abandonada durante más de medio siglo, no debiendo ser llevada á la práctica hasta principios del siglo XVII en que la realizó Champlain. De todos modos, el navegante de Saint-Malo fué el primero que, en 1536, plantó en las orillas del San Lorenzo el escudo de armas de Francia con la divisa: *Franciscus primus Dei gratia Francorum rex, regnat*; y en memoria de sus viajes habíase dado á aquellas regiones el nombre de Nueva Francia.

A pesar del vivo interés que inspira el espectáculo de estos esfuerzos y de estos heroísmos, lo cierto es que las circunstancias que acompañaron el final del reinado de Francisco I los hicieron estériles ó poco menos: el Canadá fué abandonado; la causa francesa no se vió apoyada en el Brasil, y nada quedó de las grandes navegaciones que llegaron hasta el Océano Indico y aun hasta el Océano Pacífico. Las costumbres del comercio marítimo, lo mismo que las condiciones de la industria, no sufrieron modificaciones profundas. Y es que la nación intervino poco en las tentativas de sus nacionales, que apenas conoció y en las cuales no imprimió ni el gran impulso ni la continuidad que sólo resultan de la participación del espíritu público; de suerte que, propiamente, no hubo evolución, porque no hubo acción de conjunto. La historia de las empresas coloniales no es más que un episodio, brillante, pero efímero, en el siglo XVI francés.

Facsimile de la firma de Jacobo Cartier

LIBRO QUINTO

LA EVOLUCIÓN INTELECTUAL (1)

CAPITULO PRIMERO

LA ERUDICIÓN Y LA LITERATURA

I. Generalidades sobre el Renacimiento en tiempo de Francisco I.
—II La erudición y la formación de las inteligencias.—III. Los escritores.

I.—Generalidades sobre el Renacimiento en tiempo de Francisco I

Las obras literarias y artísticas del tiempo de Carlos VIII y de Luis XII demuestran cuán distante estaba aún Francia del Renacimiento italo-antiguo en el momento de entrar en escena la generación de Francisco I. El nuevo reinado corresponderá precisamente á la formación del clasicismo francés cuya teoría se formulará á mediados del siglo.

La civilización del Renacimiento había alcanzado en Italia su máximo desarrollo bajo los pontificados de Julio II (1503-1513) y León X (1513-1521). Por un contraste á menudo observado jamás hubo en las ciudades de aquella península aparato de riqueza y de lujo que en tiempo de las invasiones extranjeras, cuando sucumbió su poderío y algunas veces también su libertad. En Roma, en Florencia, en Milán mismo, ciudad tantas veces ganada y perdida, en Mantua, en Ferrara, en Venecia, que por un momento hubo de sostener el peso de una coalición, la vida no fué menos brillante que en el siglo XV. Todo era motivo para solemnidades espléndidas: los príncipes de Este, los marqueses de Mantua, los cardenales de Roma, tuvieron la misma afición que sus predecesores á las artes y á las letras y contaron con iguales recursos para satisfacerla: nada más hermoso que las fiestas celebradas en Ferrara y presididas por Ariosto; Federico Gonzaga hizo construir en 1525 cerca de Mantua el palacio del *Te*; pero nada comparable con las obras emprendidas en Roma, en donde Julio II había hecho comenzar por Bramante en 1506 la iglesia de San Pedro y encomendado á Miguel Angel el Moisés y los frescos de la capilla Sixtina y á Rafael las *Estancias* del Vaticano, y

(1) No hay un libro de conjunto sobre el Renacimiento francés, pero sí hay, sea respecto de la literatura, sea por lo que se refiere al arte, un número considerable de obras generales ó particulares y de artículos, algunos de ellos muy importantes, desgraciadamente dispersos en las revistas de París y de provincias. Más adelante, en el párrafo tercero de este capítulo, enumeraremos la bibliografía general para la literatura y en el capítulo II la relativa al arte. En cuanto á este párrafo primero (Generalidades sobre el Renacimiento) podemos limitarnos á hacer referencia al capítulo II del libro II.

en donde León X mandó decorar las *Logias* y continuar las *Estancias*. Rafael murió en 1520 y Leonardo de Vinci en 1519; pero Miguel Angel seguía en plena actividad. Allá por los alrededores del 1520, Ticiano, Julio Romano y Andrés del Sarto gozaban de reputación universal; Maquiavelo había publicado el *Discurso sobre la primera década de Tito Livio* y Ariosto los primeros cantos de *Orlando furioso*. Nunca el genio italiano había parecido más bello, más seductor, más irresistible, y con él el genio antiguo, porque en realidad era éste el que triunfaba en Italia. Durante los últimos años del siglo XV y los primeros del XVI, prodújose un «recrudescimiento del clasicismo»: los autores griegos y latinos fueron cada día más conocidos y vulgarizados; los arqueólogos estudiaron científicamente los monumentos de Roma; practicáronse excavaciones, y se estudió más á fondo Vitrubio. Julio II reunió en el museo del *Belvedere* estatuas antiguas como el Apolo, el Lacoón, la Ariana, Cómodo, Antinoo, y en todas partes se formaron colecciones de originales ó de vaciados. Por esto las obras de la época llevan impreso el carácter de la antigüedad, en la cual se inspira Bramante para el templo de San Pedro y á la que Rafael glorifica en la *Escuela de Atenas*.

Por aquel mismo entonces comenzaban á transformarse Alemania y los Países Bajos; Erasmo fué el brillantísimo representante de aquel Renacimiento del siglo XVI. En Basilea y en Estrasburgo los humanistas enseñaron el griego, el latín y la filosofía de Platón; á Alemania fueron llamados artistas italianos, y así se explica que ciertos edificios de Praga y de Augsburgo, construídos en el siglo XVI, con sus columnas, sus arcos de medio punto y sus arabescos, se parezcan á monumentos de Pavia ó de Florencia. Esto no obstante, no desaparecen desde luego las tradiciones nacionales alemanas; en efecto, se sigue construyendo según el estilo gótico y el libro del *Weiss König* (Rey prudente), escrito para Maximiliano é ilustrado por Burgkmaier, contiene paisajes del Tirol ó de la Selva negra, casas alemanas y caballeros con armaduras de hierro ó con sombreros de grandes penachos (2).

Esta mezcla de inspiraciones aparece de un modo manifiesto en Alberto Dureró (1471-1527) y en Holbein (1498-1543): el primero fué á Venecia y en algunos de sus cuadros se ve perfectamente que había conocido obras italo-antiguas; pero pinta también escenas religiosas de espíritu completamente germánico, paisajes

(2) *Der Weiss König, eine Erzählung von den Thaten Kaisers Maximilian des Ersten nebst den von Hanssen Burgkmaier... dazu verfertigten Holschnitten...*, edición de 1775.