

El resto del reino estaba dividido en dos categorías de países; una que comprendía los «reputados extranjeros», es decir, las antiguas provincias que habían quedado fuera de la Extensión, y otra los «extranjeros efectivamente», á saber las provincias recientemente adquiridas, como la Alsacia y los tres Obispados. Estas últimas continuaban cerradas por el lado de Francia y abiertas por el lado del extranjero; las primeras tenían cada una, ó casi cada una, su aduana particular. Por ejemplo, en 1540, para proteger la industria lionesa, se habían establecido derechos sobre las telas de seda, de oro y de plata que procedentes del extranjero entraban en el reino; y esas mercancías habían de pasar por Lyon y de satisfacer allí aquellos derechos. Andando el tiempo, los derechos y el número de mercancías gravadas habían aumentado y por consiguiente habíase extendido considerablemente la circunscripción aduanera; en 1661, todas las mercancías pagaban derechos *ad valorem* que variaban entre 2'50 y 6'50 por 100, y la circunscripción abarcaba todo el Sudeste del reino, Lyonnais, Langüedoc, Provenza, Delfinado. De un peaje establecido en el Ródano, en Valence, había nacido un arrendatario que, según dice Colbert, percibía derechos «sobre todas las mercancías que pasan, se consumen, salen ó vuelven á entrar en las provincias de Langüedoc, Vivaraís, Velay, Gevaudan, Provenza, Delfinado, Lyonnais, Forez, Beaujolais, Bresse y Bugéy.» Guiena y Gascuña tenían un arriendo análogo, que se denominaba «el convoy y derecho de consumo de Burdeos.»

La circulación dentro del reino hallábase, pues, dificultada por una porción de barreras, grandes y pequeñas; así Colbert observa que las mercancías transportadas por tierra desde los países de la Extensión á España habían de pagar cuatro clases de derechos: derechos de los cinco grandes arriendos al salir del Poitou, derechos «del convoy y de consumo de Burdeos,» derechos «de Arzac en las Landas,» derechos del «fuero de Bayona (1).» Cada pago daba lugar á disputas, pues los derechos eran proporcionados al valor de la mercancía, el cual se fijaba á tenor de tarifas antiguas, que ya no eran exactas. Los arrendatarios y sus comisionados se permitían exacciones que quedaban impunes, y el comerciante tenía que luchar contra esas molestias y bribonadas, viéndose obligado, cuando se trataba de un envío de alguna importancia, á acompañar su mercancía, pues un simple carretero no habría sabido cómo salir del apuro.

En esto, como en todo, vió Colbert la enormidad del mal y proyectó un gran remedio. De todos los abusos que encontraba en el reino los que más insoportables le parecían eran quizás los obstáculos que dificultaban la circulación. «Es preciso examinar, decía, cuánto costaría al rey suprimir todas las oficinas que dividen el reino en dos mitades;» pero si llevó á cabo tal examen, sin duda vino á deducir en conclusión que habría sido una empresa loca. Limitóse, pues, á reformar el régimen de los países de la Extensión por medio de un edicto de septiembre de 1664.

Colbert, por lo menos, se dió el gusto de decir, de

(1) Á esos derechos se agregaban, por supuesto, todos los pequeños peajes, señoriales ú otros.

proclamar por boca del rey su indignación contra el régimen de los derechos aduaneros; en efecto, en el preámbulo del edicto se lee, á propósito de los derechos percibidos en la zona:

«Hemos reconocido que todos esos derechos habían sido creados bajo nombres tan diferentes, que no nos ha sorprendido menos la diversidad de los mismos que la necesidad que había exigido á los reyes nuestros predecesores y de nosotros mismos el establecimiento de tantas percepciones é imposiciones capaces de hacer que nuestros súbditos sientan repugnancia por la continuación de sus negocios.»

El rey pasa revista de todos los países, observando los extraños y numerosos abusos y mostrándose siempre sorprendido. En Anjou, dice, los súbditos no pueden comerciar con sus frutos y géneros ni en la provincia ni con sus vecinos «sin pagar una porción de derechos y sin someterse á multitud de oficinas,» y están «en pena y peligro de quedar sorprendidos por la diversidad de los derechos y la manera de percibirlos.» El Anjou es una de las provincias más maltratadas de la zona; pero todas las demás tienen también sus motivos de queja.

El edicto de septiembre de 1664 ordena que todos los derechos de salida se conviertan «en un solo derecho de salida que se pagará en la primera y más próxima oficina del cargo de las mercancías y géneros.» Suprímense muchos pequeños derechos locales, especialmente en el Anjou, y las oficinas destinadas á su percepción. Quedan abolidas las exenciones personales: «los eclesiásticos, nobles, privilegiados y todos los demás, ni los proveedores de nuestra casa ni los suministradores de nuestros campamentos y ejércitos «podrán» pretender exención alguna de los derechos.»

Ese edicto podía ser un gran beneficio; pero ¿hasta qué punto fué obedecido? Por lo menos en las fronteras de la Extensión continuó dificultándose la circulación de las mercancías. Colbert se queja á los arrendatarios de las «vejaciones» cometidas por sus dependientes en las oficinas del Poitou:

«Para que los habitantes tengan la libertad de llevar sus géneros y pequeñas mercancías de un mercado á otro, en el extremo de esas provincias, les obligan á sacar certificados extendidos por sus párrocos en papel sellado y permisos de vuestros dependientes que les cuestan cinco sueldos. Esto es una pura vejación que no puede ser introducida por vuestros dependientes más que para obtener esos sueldos.»

Esta carta es del año 1682, diez y ocho años después del edicto y uno antes de la muerte de Colbert.

Fuera de la Extensión, casi nada ha cambiado. Los comerciantes lyoneses, molestados por la aduana establecida en otro tiempo para proteger sus manufacturas, piden la supresión de la misma, pero no la obtienen y se ingenian para encontrar combinaciones que les dan cierta libertad. Colbert se lamenta de que los arrendatarios del «Convoy de Burdeos» hayan creado tantas oficinas como les ha parecido bien y de que los dependientes aprecien á su antojo el valor de las mercancías; son, dice, «los amos» de ese valor, y «es preciso, por consiguiente, redactar una tarifa, en la que se está trabajando.» A propósito de la aduana de Valence, «el arriendo que constituye mayor gravamen para el comer-

cio á causa del gran número de oficinas,» escribe: «Ese arriendo requiere un trabajo particular.» Esas notas datan del año 1680.

Después de Colbert, Vaubán escribirá, condenando á la vez el régimen de los impuestos indirectos (*aides*) y el de los derechos aduaneros (*traites*):

«Es menester hablar en tantas oficinas..., se han encontrado tantas invenciones para sorprender á las gentes y poder confiscarles las mercancías, que el propietario y el campesino prefieren dejar que sus géneros se pierdan en sus casas á transportarlos con tantos riesgos y tan escaso provecho.»

También dirá que esas barreras interiores «hacen á los franceses extranjeros respecto de los franceses mismos, contra los principios de la verdadera política que tiende siempre á conservar entre los súbditos cierta uniformidad que les une más fuertemente al príncipe.»

La historia de la administración financiera de Colbert enseña cuán grande fué la diferencia entre lo que quiso y lo que realizó, puesto que en los últimos años de su vida repite contra los mismos abusos las mismas lamentaciones y cóleras de los primeros años. Una de las razones de esa cuasi impotencia de ese gran ministro de un rey absoluto fué el régimen mismo de la percepción de los impuestos. Las tallas eran recaudadas por los funcionarios del rey, propietarios de sus empleos, y el resto por arrendatarios. Los funcionarios, apoyados los unos por los otros, oponían resistencia al ministro y á sus intendentes; pero Colbert se veía obligado á moderar sus rigores, que habrían depreciado los empleos, esa cómoda mercancía cuya venta era uno de los principales recursos del Tesoro en sus momentos de apuro. En cuanto á los arrendatarios, difícil habría sido encontrarlos á buen precio si se hubiese pretendido prohibirles los abusos cuyo beneficio descontaban al firmar su contrato de arriendo. Un intendente escribía en 1685 al sucesor de Colbert que «la incertidumbre de la cabida de las medidas y la diferencia entre su cabida y la del almud de París» eran causa «de que se entablaran discusiones entre los dependientes y los pueblos.» Si todas las medidas tuvieran la misma capacidad y si el derecho fuese fijo, «sería esto, decía, el mayor bien del mundo;» mas no cree posible proporcionar al pueblo ese gran bien y entiende, por el contrario, que «el mal es necesario porque si se ponía orden en la percepción de los impuestos el arriendo disminuiría considerablemente (1).»

Abolir el régimen de los empleos y del arrendamiento era cosa en la que no podía pensarse, porque ¿dónde encontrar el dinero para reembolsar á los millares y millares de funcionarios? ¿Cómo tener la seguridad de que no sería preciso volver á crearlos á fin de venderlos? ¿Habría dado en seguida la administración directa lo que los arrendamientos producían? Para intentar una revolución como esa habría sido menester contar con mucho tiempo y no tener que hacer nada más, y Colbert vivía al día, sujeto á la estrechez de su presupuesto en el que incesantemente aumentaban los gastos de la guerra y de la magnificencia. Ahora bien; la talla, recaudada por los funcionarios, ingresaba bien ó mal en

(1) De Boislesle, *Correspondance des contrôleurs généraux*, t. I, n.º 219.

el Tesoro; los arrendatarios pagaban puntualmente su canon y aun anticipaban dinero en los momentos apurados y las propinas que, por añadidura, daban, eran gratas á los ministros y al rey.

El régimen, pues, fué mantenido; los funcionarios continuaron oponiendo á las reformas su mala voluntad, y el rey siguió delegando una parte de su autoridad en algunas compañías y consintiendo á los arrendatarios, en virtud del contrato, que escogieran sus dependientes, que juzgaran, siendo jueces y partes á la vez, los procesos de los contribuyentes, salvo el largo y costoso recurso al Tribunal de los Subsidios y al Consejo, que sostuvieran fuerzas armadas y que requiriesen las tropas reales. Los arrendatarios, que eran indulgentes con sus empleados, robaban á los que eran víctimas de esas exacciones «cuyo provecho, como decía Colbert, no beneficia á Su Majestad, ni á los arrendatarios, ni á los subarrendatarios.» Los pueblos habrían pagado cómodamente el impuesto del rey, pero se veían comidos por voraces intermediarios. Esa mala economía hizo sufrir á Colbert, porque éste amaba el orden y aquella era el desorden y además porque fué un terrible estorbo á sus esfuerzos para enriquecer á Francia por medio del trabajo.

CAPITULO II

EL TRABAJO

- I. La lucha contra los obstáculos. — II. La agricultura.
III. Las manufacturas y los oficios.

I.—La lucha contra los obstáculos (2)

En ese momento del siglo XVII en que, vencidas y decadentes Austria y España y turbada é incierta del porvenir Inglaterra, Francia dominaba en Europa, el embajador veneciano, reflexionando «atentamente sobre la monarquía francesa,» opinaba que «la naturaleza» se había puesto de acuerdo con el arte y la fortuna para contribuir á su esplendor.

«Para bien determinar ese esplendor, el mismo Cielo le ha prodigado gracias y dones casi milagrosos. Llena está de territorios fértiles..., admirablemente situada sobre dos mares, regada por numerosos ríos navegables que la recorren en todos sentidos... Está poblada á pedir de boca... Dispone de lo que constituye la grandeza y la fuerza de los príncipes, sobre todo de dinero y de soldados... Su riqueza no la saca de las Indias, sino de las mismas ruinas del reino, porque si éste no contiene oro natural, abunda en trigo, en vinos y en sal... Abunda en soldados porque el reino está poblado de una raza que por natural instinto posee bravura y valor.»

(2) FUENTES: Los tomos II, IV, VI y VII de Clement, *Lettres...* Depping, *Correspondance*. El tomo III de las *Relazioni* de los embajadores venecianos.

OBRAS DE CONSULTA: *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France*, París, 1862, tres vol. *Histoire du canal de Languedoc*, por los descendientes de P. Riquet de Bonrepos, París, 1805. Andreossy, *Histoire du canal du Midi*, París, 1800. Lalande, *Des canaux de navigation*, París, 1778. Véanse también los tomos XIII y XIV de la *Histoire générale de Languedoc*; Moirin, *Étude sur l'histoire administrative du Languedoc...* ya citadas, y Saint-Marc, la *Entreprise du canal du Midi*, en los «Annales de la Faculté des Lettres de Bordeaux,» t. X (1888).

Colbert conocía y admiraba, tanto ó más que ese extranjero, «la potencia natural» de nuestro país, y convencido de que el trabajo sacaría maravillas de «la situación» en que «la Providencia» nos ha colocado, daba á Francia el consejo del labrador á sus hijos:

Trabajad, fatigaos,
Que la tierra es lo que menos falta...

Toda su vida fué una lucha contra los obstáculos que al trabajo oponían las leyes, las costumbres y los prejuicios, y no conservó mucho tiempo, si es que realmente la acariciara alguna vez, la ilusión de poder convertir á su ideal á una sociedad que menospreciaba el trabajo como «obra servil.» Muy pronto hubo de ver asimismo, á pesar de su voluntad de creer posible hasta lo imposible, que no destruiría los abusos del régimen fiscal. Sin embargo, no se desanimó, porque jamás se desanimaba, y con igual paciencia atacó abusos de menor importancia, aunque también perniciosos, ya que perturbaban la circulación, y á los que denominó muchas veces en conjunto: las deudas de las ciudades, los malos caminos y los ríos malos.

Muchas ciudades estaban arruinadas por los impuestos, por la decadencia del comercio y de las manufacturas y por la mala fe de las oligarquías burguesas que las explotaban. Un edicto de 1647 había asignado al Estado el producto de sus derechos de consumos, autorizándolas para indemnizarse de ello aumentando esos derechos en el doble; pero las ciudades habían preferido acudir á los empréstitos, siguiendo el ejemplo del Estado, en condiciones deplorables y mediante caución prestada por sus principales habitantes, que se obligaban solidariamente. Los fiadores pleiteaban «unos contra otros ejercitando el recurso de garantía á causa de las sumas que á menudo se veían obligados á pagar por su comunidad á causa de haber sido encarcelados,» y «no se atrevían á salir de las ciudades por temor de verse arrestados y metidos en la cárcel.»

Como las deudas impedían «la comunicación de provincia á provincia y de ciudad á ciudad,» era necesario devolver á los súbditos del rey «la libertad de comercio que habían perdido.»

Colbert trató la liquidación de las deudas como solía tratar todas las cuestiones, y despreció los derechos adquiridos y afrontó las resistencias. En 1663 hizo anular de golpe por la cámara de justicia todos los contratos de arriendo de consumos y prohibió á las ciudades que, en lo sucesivo, tomaran dinero á préstamo sin permiso del rey. Muchas ciudades, para pagar ó garantizar sus deudas, habían vendido ó arrendado por contratos enfiteúticos sus bienes comunales; en 1667 se ordenó que esos bienes les fuesen devueltos «dentro del término de un mes... sin formalidad de justicia.» Además se les concedieron diez años para «reembolsar el capital de las enajenaciones realizadas por causas legítimas, con el interés de la venticuatroava parte.» El interés era módico y las palabras «por causas legítimas» eran alarmantes aun para los que habían prestado su dinero con toda lealtad; pero Colbert escribía al intendente de Provenza: «Debo decir que el interés general ha de prevalecer sobre el interés particular y que hasta es muy razonable que los acreedores pierdan algo considerable de sus créditos, á fin de que las co-

munidades no hallen tanta facilidad como en el pasado han tenido para contraer deudas.»

Y aun hay que notar que cuando se trataba de las deudas de las ciudades, el ministro se expresaba con ciertos miramientos, al paso que respecto de las parroquias rurales hablaba sin contemplaciones: «No queda más remedio, decía, que una abolición general de todas las deudas ó, para hablar más exactamente, una bancarrota universal.»

¿Cuál fué el resultado de esa revisión? El rey dice en sus memorias: «Libré á las comunidades de esa miseria nombrando comisarios para liquidar sus deudas;» mas no hay que fiar siempre de esas memorias escritas desde la eminencia del trono. En ciertas provincias, como por ejemplo en Borgoña, parece que algunas ciudades se vieron libres de deudas; pero Colbert descubre en sus últimos tiempos que el intendente de Auvernia «todavía no ha formado criterio acerca de la liquidación y de los medios de conseguir el pago.» En 1683, el año de su muerte, en una carta circular dirigida á los intendentes, emite sobre la operación un juicio que revela los desórdenes de las municipalidades y que es una confesión de la impotencia del gobierno del rey.

«Habiendo Su Majestad ordenado que se acometiera el trabajo de esa liquidación, y habiendo hecho que se continuara desde hace veintidós años sin interrupción para alivio de sus pueblos, ve que, á causa del mal uso que de ello han hecho los funcionarios municipales, se encuentra con que sus pueblos han sido excesivamente gravados con esas imposiciones y siguen siéndolo, sin quedar libres de todas sus deudas, como era su intención.»

En 1661, casi todos los caminos se hallaban en mal estado. Sully, gran veedor, había dedicado á la vialidad un presupuesto de algo más de un millón de libras (1); pero después la subvención había descendido á unas cuarenta mil libras y la aplicación á otros fines de los derechos de peaje cuyo importe debía emplearse en la conservación de las carreteras, las usurpaciones de los particulares que englobaban los caminos reales en sus propiedades convirtiéndolos en caminejos, habían causado «la ruina de los caminos.»

Colbert, desde los primeros días de su ministerio, anunció el propósito de repararlos, «pues Su Majestad nada desea tan ardientemente como procurar á sus súbditos la comodidad necesaria para su tráfico,» porque hacía intervenir al rey en todo y siempre aquello de que hablaba era lo que más vivamente deseaba Su Majestad. Hablaba de hacer las cosas en grande, de construir, como los romanos, «obras tan sólidas que pudieran, á ser posible, durar eternamente.» Cada año formuló un estado de los puentes y de las calzadas y repartió entre las generalidades los fondos destinados á cada una para sus carreteras. En 1669, nombróse un «comisario de puentes y calzadas,» y ese nombramiento es el origen de nuestro servicio de puentes y calzadas; mas por desgracia Colbert no pudo dotar ese servicio tan espléndidamente como hubiese querido. El presupuesto de vialidad fué subiendo poco á poco hasta 623.000 libras; pero durante la guerra de Holanda, en 1675, descendió á nada. Después de la paz, en 1680,

(1) Véase anteriormente.

Colbert excitó el celo de los intendentes: «Sabed, les decía, en qué consiste el mayor comercio de vuestra localidad y en qué lugares se hace; poned siempre los caminos que conducen á los puertos en el número de los caminos principales; y considerad la carretera real que va de la provincia á París como la principal,» por ser París «el centro de todo consumo (1).»

Por esa carta se ve bien que aun quedaba mucho por hacer. En efecto, la señora de Sevigné admira un día la belleza del camino que de La Charité conduce á Nevers; otro día, en 1680, yendo de Vitry á los Rochers, encuentra el piso de las carreteras «impracticable, los cenagales hundidos, los altos y bajos más altos y bajos de lo que eran,» y se ve obligada á pedir ayuda á los muchachos de las inmediaciones. «Al fin llegamos, dice, con los caballos fatigados, mis gentes mojadas, mi carruaje roto y nosotros bastante cansados.» En febrero de 1678, el rey tardó diez días en ir desde París á Barle-Duc y hubo de atravesar tantos atolladeros que la reina llegó sin damas, porque éstas se habían quedado rezagadas á causa de los baches. Aquella circular de 1680, en la que Colbert daba tan buenos consejos sobre las obras de las carreteras, terminaba con esta frase melancólica: «Esta carta debe servir de regla para las obras públicas, mientras plegue á Dios conservarnos la paz.» Pero á Dios no le plugo esto mucho tiempo.

Por otra parte, el principal tráfico se hacía por las vías acuáticas. «Un barco de razonables dimensiones, decía Vaubán, puede él solo con seis hombres y cuatro caballos llevar la carga que difícilmente conducirían por los caminos carreteros ordinarios cuatrocientos caballos y doscientos hombres.» Por esto Colbert contestó al intendente de Soissons, que le habla de reparar el camino de París, que los géneros y las mercancías sólo transportados á París por canales y que la carretera sólo sirve para las carrozas y galeras y no es «necesaria... para la ventaja de los pueblos.» Poco se le importaba que fuesen traqueteados á causa de la profundidad de las rodadas los paseantes en carrozas y los pleiteantes pretendientes que eran los clientes habituales de las galeras.

Hizo saber á todas partes que el rey «se dedicaba enteramente á las obras que hicieran los ríos navegables.» Hablando de un torrente vagabundo, dice: «Su Majestad se propone encerrar dicho torrente en un lecho fijo.» Emprendiéronse grandes obras en todo el reino, en ríos

(1) De París partían carreteras directas para Dunkerque, Lille, Le Quesnoy (en Hainaut), Sedán, Estrasburgo, Besanzón, Bourges, Clermont, Tolosa, Burdeos, La Rochela, Nantes, Angers por Chartres, Ruán y Dieppe, etc. Ciertas ciudades, como Lyon, eran centro de reunión de varios caminos (carreteras de Lyon á Génova, á Turín, á Marsella, á Dijón y á París, á Roanne y al Loire, á Limoges por Clermont). Pero el gran cruce carretero está en París, ciudad con la cual son bastante fáciles desde todas partes las relaciones, que, en cambio, son muy difíciles entre el Oeste y el Este y sobre todo entre el Este y el Sudoeste. En el conjunto del mapa de caminos, la red es bastante espesa hacia París, en el Norte y en el Este; en el Oeste, Centro y Mediodía los caminos son escasos.—Véase para las vías de posta el *Almanach Royal* desde 1699, y en el *Atlas général* de Sansón, París, 1692, el mapa n.º 38.

Las carreteras fueron administradas sobre todo por Le Tellier y Louvois, quienes tenían las postas en su departamento y á quienes interesaban de un modo especial los caminos á causa de la marcha de los ejércitos.

pequeños, como el Andelle y el Lez, á fin de ponerlos en condiciones de ser recorridos por barcos; y en los ríos grandes, como el Oise, el Sena, el Marne, el Aube y el Loira (para elevar los muros de contención), el Lot, el Dordoña y el Garona. Pero las obras magnas de vialidad fueron los canales: en 1679, durante el ministerio de Colbert, fué comenzado el de Orleans á Montargis, que se terminó en 1692; por él los barcos del bajo y medio Loira que iban á la cuenca del Sena, se evitaron el viaje que antes habían de hacer hasta Briare y que á menudo resultaba difícil por el bajo nivel de las aguas. Se hicieron, además, numerosos estudios de canalización en distintas partes del reino. La obra maestra de este género fué el canal de los Dos Mares.

El proyecto de ese canal era antiguo y de él se habló mucho durante el siglo xvi. El gran comercio, entonces naciente, reclamaba que se abrieran vías nuevas, y la guerra casi perpetua entre Francia y España hacía desear la apertura de una vía que permitiera á nuestros buques pasar desde el Océano al Mediterráneo al través de Francia; pero la idea dormitó hasta el día en que fué recogida por un hijo de Beziers, Pedro Pablo Riquet. Éste, que estaba interesado en la gabela del Langüedoc y tenía que recorrer á menudo la región de la divisoria de las aguas de los Dos Mares, reconoció que el punto menos elevado entre el Garona y el Aude era el collado de Naurouse, á 189 metros de altitud, y después de haber tomado las altitudes de las fuentes, trazó un anteproyecto que expuso al arzobispo de Tolosa, presidente de los Estados del Langüedoc, el cual púsole en correspondencia con Colbert. El ministro se entusiasmó desde luego con la utilidad y con la grandiosidad del proyecto, encomiándolo en el prólogo del edicto de 1666, en donde el rey anuncia que «para señalar la grandeza, la abundancia y la felicidad de su reino» va á emprender esa obra magna de la unión del mar Océano con el Mediterráneo, obra que ha «parecido tan extraordinaria en los siglos pasados» é imposible aun á los «príncipes más animosos (2).»

Los trabajos, afortunadamente, no fueron interrumpidos; en 1672 estaba construido el canal desde el collado de Naurouse á Tolosa, y en 1676 llegaba al estanque de Thau. Al pie del promontorio de Cette, que separaba ese estanque del mar, ensanchóse un pequeño puerto, y en 1681 quedaba terminada esa soberbia vía de 288 kilómetros de longitud. El costo de esa obra excedió en cuatro millones á los trece que se habían presupuesto.

Habíase desistido de hacer del canal un camino estratégico, como hubiese querido Colbert. Éste, al comenzar la obra, decía que si se construía el canal de manera que por él pudiesen pasar las galeras, quizás en tiempo de guerra treinta galeras que llegasen del Mediterráneo «decidirían» todos los combates; pero habiéndole hecho ver lo que esto costaría y las dificultades que habría que vencer, resignóse y «no pensó más en ello.» Uno de los últimos deseos que manifestó fué que pudieran servirse del canal los extranjeros, advertidos é invitados por las gacetas; pero para que por el canal y por

(2) Véase el texto del edicto en el tomo IV, pág. 570, de Clement, *Lettres...* y los documentos sobre el canal en el mismo tomo, pág. 303 y sigs.

el Garona pudieran circular barcos de mar, era necesario realizar inmensos trabajos nuevos que, según cálculo de Vaubán, habrían costado 23 millones. Colbert, que contaba los millones que costaba Versalles, renunció con dolor a tal empresa, y el canal no fué utilizado ni por los extranjeros ni por el gran cabotaje francés. Ni siquiera sirvió para las relaciones entre Guiena y el Langüedoc, porque los bordeleses tenían la competencia de los vinos de éste y los langüedocianos la del trigo de aquélla. Pero el Langüedoc á lo menos sacó de él gran provecho, pues el precio de los transportes, que se hacían en carretas y sobre todo en mulo, bajaron un setenta y cinco por ciento.

Colbert, que no había podido derribar las grandes barreras interiores con que topaba la circulación, hubiera querido librar á ésta siquiera de la molestia de los derechos de peaje. En 1664 alaba á Su Majestad por haber, «después de un dictamen largo y para cualquier otro pesado, suprimido, mediante ciertos decretos, publicados en el transcurso de cinco ó seis meses, todos los peajes de los ríos Garona, Dordoña, Charente, Loira, Sena, Somma, Marne, Oise, Saona y Ródano, cuyos títulos eran viciosos;» pero quedaban por rescatar los peajes de títulos legítimos, que no fueron rescatados.

En 1680, Colbert todavía se pregunta si sería posible poner todos los del Ródano (1) en un solo sitio, á fin de evitar las discusiones que han de sostener los conductores en todas las oficinas en donde se recaudan los peajes. Por otra parte, los títulos viciosos seguían siendo explotados. Colbert no quiere dar crédito al intendente de Riom, que le dice que en Auvernia «todos los señores particulares cobran peajes en sus tierras;» esto sería, escribe, «un abuso demasiado grande.» Al intendente de Limoges le advirtió que persiguiera á los hidalgos que percibían indebidamente los peajes: «En cuanto haya uno castigado, todos los campesinos no dejarán de declarar fácilmente las violencias de todos los demás.» Esto era en 1681. Colbert ni siquiera consiguió obligar á los señores propietarios de peajes á «reparar y conservar las calzadas para las cuales los percibían.» El mayor servicio que prestó en esta materia fué la reforma por él realizada en la «Extensión de los cinco grandes arriendos.» Al edicto de 1664 debe atribuirse sin duda el progreso de la circulación que Colbert atestigua y que está corroborada por la multiplicación de los vehículos en París y en las provincias vecinas.

Ahora, situándonos en el terreno que Colbert desembarazaba y allanaba cuanto podía, hemos de estudiar el trabajo en el campo y en las manufacturas. Para proceder con acierto, Colbert se ilustraba, según su costumbre, por medio de una previa información. En 1663 envió comisarios á todo el reino á fin de que examinaran el carácter y el espíritu de los pueblos de cada provincia, de cada comarca, de cada ciudad; si tenían inclinación á la guerra, á la agricultura ó al comercio y á la manufactura; si las provincias eran ó no marítimas; en caso de que fuesen marítimas, cuál era el número de sus marineros y cómo se les reputaba en lo concerniente al mar; de qué clase era el terreno, si estaba cultivado en todas partes; si era ó no fértil y qué clase de bienes

(1) En el Ródano, desde la frontera de Saboya á Arlés, contábase unos cuarenta peajes.

producía; si los habitantes eran laboriosos y se dedicaban no sólo á cultivar bien, sino, además, á conocer bien para qué eran más aptas sus tierras y si entendían bien la economía; si había bosques en las provincias y en qué estado se hallaban; qué clase de tráfico y comercio se hacía en cada provincia; qué clase de manufacturas...

Parecía una instrucción para un viaje de descubrimiento de un país desconocido; y en realidad, Francia era desconocida para el rey, siendo aquella la primera vez que un hombre se proponía formarse concepto exacto de lo que era para saber qué podía llegar á ser (2).

II.—La agricultura (3)

Las cuestiones planteadas á los encargados de la información demuestran que Colbert se había propuesto organizar la agricultura. Quiere enseñar á los campesinos á «cultivar bien sus tierras,» y hacerles saber «para qué son éstas más propias,» en caso de que lo ignoren. Instituyó un servicio público de información y de estadística en el que colaboraron los intendentes y los comisionados de las manufacturas, y exigió, según era su costumbre, contestaciones muy precisas: «Es menester que Su Majestad vea el estado en que se halla el número de los ganados en cada elección.» Introducción de carneros padres de Inglaterra y de España para hermostrar las razas indígenas; distribución de semillas y de ganado á los campesinos; exención de impuestos en los años calamitosos; pedidos de trigo, vinos, aguardiente, salazones y reses á los labradores para uso de los ejércitos, de la marina y de los obreros de las empresas públicas; informaciones regulares; protección al productor francés, mediante interdicción del mercado á los productores de fuera: he aquí un verdadero sistema de administración de la agricultura.

Colbert no fué aficionado á los viñedos; era bebedor de agua, de modo que á su muerte apenas se encontró vino en su bodega, y se preocupaba de los daños de la embriaguez. El oficio de tabernero, decía, «tiene por único principio la gandulería y el desorden,» y «los vinos son un gran impedimento al trabajo.» Por otra parte, temía que el cultivo de la viña, menos laborioso, sedujese á la «holgazanería;» además, la producción de la viña era incierta y la dificultad de las comunicaciones y el régimen fiscal dificultaban la venta. Únicamente los vinos selectos hallaban compradores en el extranjero y los viñadores se lamentaban de los bajos precios á que siempre habían de vender sus caldos. Diríase que Colbert se alegra de sus fracasos: «Es preci-

(2) Véase en el tomo IV, pág. 27, de Clement, la *Instruction pour les maîtres de requêtes, commissaires départis dans les provinces*, de septiembre de 1693. Algunas de las memorias enviadas á Colbert como resultado de esa información han sido publicadas, á saber: de Sourdeval, *Rapport au Roi sur la province de Touraine*, par Ch. Colbert, Tours, 1863. Dugast-Matifeux, *Etat du Poitou sous Louis XIV*, Fontenay-le-Comte, 1852.—Otras inéditas están en la Biblioteca nacional, manuscritos, *Cinq-Cents Colbert*, números 264 y sigs.

(3) FUENTES: Las ordenanzas en Isambert, *Recueil*, t. XVIII y XIX; Clement, *Lettres...*, en el t. IV.

OBRA: Baudrillard, *Les populations agricoles de France*, 3 vol. 1880-1893. Babeau, *Le village sous l'ancien régime*, París, 1882, 3.^a ed. Mauguin, *Essai historique sur l'administration de l'agriculture en France*, 3 vol., París, 1876. Levasseur, *Histoire des classes ouvrières*, 2.^a ed., t. II, París, 1901.

so, decía, que los pueblos se desengañen... y conviertan sus viñas en trigo...» Así escribía al intendente de Limoges y tales conceptos pueden tolerarse tratándose del Limousin; pero también al intendente de Burdeos escribía que «había un exceso de vinos en el reino» y que «tal vez la falta de salida inducirá á los pueblos á cambiar el cultivo de las tierras, lo que no será un gran mal.»

Colbert se interesó particularmente por el cultivo industrial. Hizo cuanto pudo para salvar el gasto, que, en el siglo XVI, había enriquecido al Lauraguais y á Tolosa, y que se veía arruinado por la competencia del añil; fomentó el cultivo de la rubia; el del lino y del cáñamo prosperó en las provincias del Oeste; el del tabaco en Langüedoc y Guiena; y, por último, reanudando la obra casi abandonada de Enrique IV y de Oliviero de Serres, plantó viveros de moreras y vigiló la cría de los gusanos de seda, pudiendo afirmarse que fué uno de los creadores de nuestra sericultura.

Ya hemos visto cómo puso en buen estado la administración forestal (1). Mediante la aplicación de la admirable ordenanza de 1669, los bosques viéronse protegidos contra la ruina que en el siglo XVI veían venir y deploraban Ronsard y Palissy, conservándose siete millones de hectáreas de bosque, de las que 400.000 pertenecían al rey. Los bosques del monarca, en los cuales fueron reprimidos los abusos del pasturaje, de la vana pastura y de los derechos de uso, reconstituídas las plantaciones y perfectamente dispuestas las cortas y las reservas, sirvieron de modelo de buena explotación forestal.

Finalmente, Colbert creó la administración de las yeguas. Indignado de «la necesidad de transportar todos los años sumas considerables» para comprar caballos, pues ascendía á varios millones lo que por este concepto se enviaba á Alemania, Transilvania, Inglaterra, España, Italia y Berbería, creyó que «nada era tan importante y necesario» como obtener en Francia los caballos del rey y de los particulares. Antes de él, los depósitos de caballos padres estaban distribuidos algo al azar, en haciendas de hidalgos; Colbert los puso bajo la dirección de un escudero del rey, empresa que fracasó en el Langüedoc, en donde intentaba un último esfuerzo el año de su muerte, pero que prosperó en Normandía, en Poitou y en Berry.

Se ha censurado á Colbert el grave perjuicio que causó á la agricultura dificultando constantemente el comercio de trigos; pero no es responsable del error que cometió. En efecto, como ministro de Hacienda inclinábase, por razones excelentes, á la libre circulación del trigo, porque si el labriego es libre de vender su grano en la provincia en donde esté más caro, ganará más dinero y pagará mejor su talla y los demás impuestos, y si el trigo francés se vende en el extranjero, entrará en el reino abundancia de dinero contante y sonante; pero en aquel tiempo, en los años ordinarios, el cultivo producía sólo lo preciso para alimentar á Francia y una mala cosecha ponía á ésta en peligro de hambre.

En 1660, había sido preciso comprar trigos en el extranjero y abrir en París almacenes de venta á bajo

(1) Véase anteriormente.

precio, uno de los cuales estaba en el mismo Louvre; en los años siguientes, «la esterilidad fué casi universal,» y el invierno de 1663 á 1664 fué horrible. Un misionero que había pasado por el Maine, la Turena y el Blaisois, refiere que de «doscientas personas que hay en una aldea, hay que contar con que ciento ochenta no tienen pan.» Otro contó sólo en la ciudad de Chateauroux cerca de doscientos huérfanos abandonados «cuyos padres y madres han muerto de hambre;» y en las aldeas de los alrededores «se han encontrado niños muertos con la boca llena de hierba.» Otro, que en el mismo país de Berry visitó las casas de los hambrientos, no vió en ellas «ni lechos ni ropas ni otra cosa que estiercol para acostarse y para abrigarse,» y no se atrevió á «alzar los ojos porque las mujeres y las muchachas estaban enteramente desnudas.» En Beauce, «los labradores más débiles lo han abandonado todo; todos sus servidores han pasado á ser mendigos...; se veían pobres á bandadas, á lo largo de los setos y matorrales, recoger algunos frutos silvestres para con ellos alimentarse, y ahora no tienen más refugio que la muerte.» En la comarca de Romorantin, «los hombres, escribe el párroco de aquella ciudad, son esqueletos que andan sobre huesos.» Se comprende que los hombres de aquel tiempo se sintieran acosados por el miedo de que tales horrores se reprodujeran y que, por consiguiente, vigilaran el trigo, lo siguieran con la mirada y no dejaran que se alejase, desconfiando de los que con él traficaban. Más adelante se verá que esas suspicacias y esas precauciones agravan ó engendran el mal que se quiere conjurar; pero se necesita que transcurra mucho tiempo para acostumbrarse á razonar con el miedo de morir de hambre.

Colbert esperaba con inquietud cada año las previsiones de la recolección y rogaba á Dios para que fuese buena.

«Llueve continuamente, escribe en julio de 1675 á su hijo Seignelay que siguió al rey en la guerra, mientras él se quedó al lado de la reina. Y esto obliga á todo el mundo á pedir rogativas públicas y que se baje el cofre de las reliquias de Santa Genoveva para llevarlo en procesión. En el consejo de mañana tomaré de la reina la orden para ello.»

Si las previsiones son buenas y aseguradas como en 1669, en que «Dios se ha servido bendecir» la labor de los súbditos de Su Majestad, el rey autoriza la salida y el transporte del trigo sin pago alguno de derechos; pero es una gracia excepcional que otorga á sus pueblos.

En suma, Colbert permitió la salida del trigo tan frecuentemente como le fué posible, mediante medidas provisionales, por tres meses, por seis, pero raras veces por un año, y siempre con cierta inquietud. Desde 1675 á 1683, el Consejo dicta más de treinta decretos sobre el comercio de cereales. En junio de 1679, se concede la autorización para la salida, «por tener Su Majestad una seguridad casi cierta de las cosechas,» y se invita á los intendentes á que publiquen el decreto; pero, les dice Colbert, «con tal que la fertilidad os parezca tan cierta que nada haya que temer por la alimentación y subsistencia de los pueblos, pues si vierais lo contrario, podríais avisármelo para que yo diera cuenta á Su Majestad.» De manera que no se atreve á tomar sobre