

pañía y en Beaujolais, y exportándose á España, á las Indias Occidentales y á Inglaterra; pero aquella manufactura veíase perjudicada por la competencia inglesa, desde que algunos protestantes se habían instalado en Inglaterra, especialmente en Ipswich, por la de las telas pintadas y por la de las telas de algodón que presentó por vez primera en Ruán, hacia el año 1680, el señor de la Rue. Algunos industriales franceses hacían venir algodones hilados de las islas de América, del Levante y hasta de Holanda, á pesar de estar prohibida esta importación holandesa desde 1700, y se fabricaban fustanes y bombasies en Troyes y en Ruán, en Lyon y en Marsella indianas y siamesas, rayadas de diferentes colores ó enteramente blancas, en las cuales se estampaban flores y otros dibujos. El gobierno prohibió la importación de telas pintadas, quemó algunos cargamentos de siamesas y de indianas, prohibió á los fabricantes «que pintaran ó estamparan flores de ninguna clase ni otras figuras en la tela llamada siamesa ó de cualquier otra compuesta de algodón y de hiladillo ó seda» (1701) y trató de prohibir la exportación de los hilos crudos de Bretaña á Inglaterra, á fin de dificultar el florecimiento de las manufacturas que allí habían creado los protestantes franceses.

Colbert, con sus tarifas, había protegido contra el extranjero la industria de los encajes. En 1688 eleváronse los derechos, debiendo pagar, en su consecuencia, cada libra de encajes de Flandes, no veinticinco libras como antes, sino cuarenta libras tornesas en las oficinas de Menin y de Condé; además prohibióse en absoluto la importación de encajes de Inglaterra. Pero á pesar de la protección, esa industria que proporcionaba el sustento á tantas mujeres de las ciudades y del campo en Normandía, en Bretaña, en Auvernia y en el Velay, está en decadencia. Los salarios bajan: en Argentan las encajeras ganan de cinco á ocho sueldos y á lo sumo diez, y en Aurillac se han acabado los jornales de treinta sueldos; débese esto á las causas generales y también á un cambio de la moda, pues en la corte de Francia y en los países extranjeros que la imitan ya no se llevan encajes (1).

(1) La industria de los tapices se halla en un estado aún más deplorable, pues las guerras la han perjudicado enormemente. El rey intentó salvar la manufactura de Beauvais, amenazada de ruina, y en 1685 permite á Felipe Behazle, director de la misma, que se asocie con algunos hidalgos sin que por ello se denigre su nobleza; pero á fines del reinado, la competencia de las Flandes belgas, aprovechándose de la paz, impide á aquel establecimiento vender sus tapices y sus sedas, de suerte que para cubrir los gastos y pagar á los obreros los empresarios del mismo se ven obligados á recurrir á una lotería. Procuráse, además, que vengan extranjeros á Francia; así, en 1711, Juan Baers, oriundo de Audenarde y naturalizado francés, obtiene un privilegio por treinta años para instalar una manufactura en el burgo de Torcy, en Brie. — La fabricación de papel sufrió mucho, si no en Auvernia, de donde salían anualmente, á principios del siglo XVIII, mercancías por ochenta mil escudos, en el Angoumois y en el Poitou. Ya hemos visto que los protestantes de esas provincias introdujeron esta industria en el extranjero.

La tenería elaboraba, además de las pieles del Poitou, de la Saintonge, del Berri y de Normandía, las pieles de castor, de gamo, de alce, de orenac que, procedentes del Canadá y de las islas de América llegaban á la Rochela, al Havre, á Ruán ó á Dieppe, y las de camello que del Levante recibía Marsella. Esa industria florecía en los puertos como Ruán y Marsella, en las ciudades del

Las industrias químicas han alcanzado muy escaso desarrollo en una época en que la ciencia química está todavía por crear. Entre las más importantes cuéntanse las jabonerías, las refinerías de cera y las fábricas de tinturas. Con los aceites de Provenza, de España, etc., y con potasa que se extrae de las cenizas del Levante se fabrican jabones. Hacia 1715, Amiéns tiene tres jabonerías, en las que se fabrican jabones negros y verdes que sirven para desengrasar las lanas empleadas en las manufacturas de paños y cuyo producto asciende anualmente á cien mil libras por término medio; Abbeville cuenta cuatro, y en Marsella, en donde se adquieren fácilmente las primeras materias, es decir, los aceites y las cenizas de Levante, viven prósperamente. En ciertas ciudades marítimas, como Ruán, que reciben directamente la primera materia, establécense refinerías de cera que reciben la primera materia del Norte ó del Levante; Troyes hace un gran comercio de bujías y de candelas; y Montpellier, hacia el año 1715, blanquea cera amarilla del Levante por valor de más de cien mil libras al año. El alza de precio que la primera materia tuvo poco después de la paz de Ryswyk, perjudicó á aquella industria, la cual, sin embargo, no decayó tanto como muchas otras, porque se hacía gran consumo de cera en Francia, particularmente en las casas de los magnates y en las iglesias. La industria del tinte hallábase aún en estado rudimentario. El añil de Santo Domingo y la cochinilla con su hermoso color de escarlata hacían considerable daño al pastel del Lauraguais y del Albigeois, y era en vano que se tratara de defender el cultivo del pastel contra las tinturas rivales puesto que estaba definitivamente condenado á desaparecer. En las manufacturas de paños era en donde se preparaban generalmente esas tinturas, que también se empleaban, sin embargo, en la fabricación de las telas pintadas; en Ruán hacíanse teñir telas de azul y encarnado y luego se dibujaban en ellas flores y varias figuras, y esas telas teñidas, lo mismo que las pintadas, competían victoriosamente con las demás, lo cual motivó en todas partes quejas contra esa nueva aplicación del tinte.

III. — Las industrias extractivas

Las industrias extractivas, esenciales para tantas otras en los tiempos modernos, hallábanse muy poco desarro-

Poitou, Niort y Chatellerault próximas á la Rochela, y hasta en Montpellier, en Limoges, en Vierzón, en Verdún y en Metz.

La fabricación de sombreros utilizaba la lana, pero sobre todo, puesto que pasaba la moda de los sombreros de lana, las pieles de conejo compradas en Francia ó en Inglaterra, las de castor del Canadá que entraban por Marsella, y las de camello y avestruz. Esa manufactura, cuyos principales centros eran París, Lyon, Marsella, Ruán y Caudebec, había de luchar con la carestía de las primeras materias, pues las pieles de castor costaban muy caras á consecuencia del monopolio de la Compañía arrendataria del Canadá, y además estaba fuertemente gravada por el derecho de marca; pero el golpe de gracia se lo dió la revocación del edicto de Nantes. Según Vauban, que se apoya en el testimonio de los maestros de oficios, diez mil obreros sombrereros salieron de Normandía; y cuenta de Avaux, embajador de Francia en Holanda, que un gran fabricante de Ruán, á los tres meses apenas de instalado en Rotterdam, expedía sombreros á la Rochela. Únicamente prosperaba la manufactura de Marsella que en los comienzos del siglo XVIII empleaba seis mil obreros de ambos sexos. Esta industria era una de aquellas numerosas industrias marselesas á cuya creación y desarrollo contribuyó el comercio del Levante.

lladas en la Francia de Luis XIV. Los yacimientos de carbón y de hierro existentes en algunos puntos de nuestro país no habían sido aún descubiertos ó no eran racionalmente explotados; de suerte que las hefferías francesas veíanse obligadas á recurrir al extranjero, recibiendo la hulla y el hierro de Inglaterra y del Hainaut español y grandes cantidades de hierro de los países del Norte, especialmente de Suecia. La leña reemplazaba al carbón que faltaba ó que era demasiado caro.

En los últimos tiempos del reinado, la legislación minera pone grandes trabas á la industria extractiva. Antiguamente los propietarios podían explotar libremente las minas que había en sus tierras; pero en 1689 el rey otorgó al duque de Montausier el privilegio de explotar las minas de carbón en todo el reino, excepto en el Nivernais, y al morir aquél fué confirmado el privilegio en favor de su hija, la duquesa de Uzés. Era ésta una tentativa de monopolio minero. Según las cartas patentes de 1695, los propietarios de terrenos mineros no podían abrir minas sin el consentimiento de la duquesa, pues el subsuelo se consideraba un fundo aparte, perteneciente al rey, el cual podía darlo á quien quisiera; pero ese privilegio, demasiado contrario á las tradiciones jurídicas, fué revocado en 1698. Esto no obstante, el rey siguió otorgando concesiones en interés general de la industria, pero fueron particulares y limitadas. A pesar de todo, aquella tentativa de monopolio dejó algunas inquietudes, porque siempre quedaba el temor de que pudiera adoptarse una medida arbitraria como la de 1689.

Las minas de hulla explotadas á fines del reinado de Luis XIV están situadas en el Boulonnais, en Turena, en Anjou, en Nivernais, en Forez, en Auvernia y en la región de Alais; la mayoría de ellas sólo proveen al consumo local y las más ricas son las del Boulonnais y del Forez.

En 1683 descubrióse una mina de carbón en la parroquia de Hardingham, cerca de Boulogne, y otra en la parroquia de Rety; ambas fueron concedidas por el rey al duque de Aumont, quien pudo explotarlas con la condición de indemnizar á los propietarios de los terrenos. Producían estas minas anualmente de cuatro á cinco mil barriles de carbón, á un escudo el barril, que alimentaban las herrerías y los hornos de cal del país, y se vendían en la Flandes marítima y en la Picardía; pero aquel carbón no podía compararse con el inglés ni con el de Mons y de Charleroi.

En la región de Saint-Etienne, veintiséis minas pertenecen á particulares que las arriendan hasta por cinco sueldos diarios por cada pico que en la mina trabaja. La mayor parte de ellas fueron invadidas por las aguas y la imperfección de la técnica impedirá durante mucho tiempo una explotación racional y metódica. En 1709 sólo descendían á las minas treinta y cinco picos que, trabajando doscientos cincuenta días al año, extraen unas cien mil cargas de doscientas cincuenta libras; los dos terceras partes de este carbón se consumen en Saint-Etienne y en los alrededores, y el resto en el Velay, en Lyon, en todo el Loire y hasta en París. Una compañía fundada en 1702 intenta hacer navegable el Loire desde Saint-Rambert á Roanne y transportar el carbón de las minas de Saint-Rambert por aquel río y por el canal de Briare hasta el corazón del reino; pero se le prohíbe

que extraiga carbón en un radio de dos leguas de Saint-Etienne, á fin de proteger á esta pequeña ciudad manufacturera contra un alza de precio (1).

Las demás hulleras producían poco, pero daban una cierta cantidad de combustible á las regiones del Oeste y del Mediodía: al Sur, las de Alais y á orillas del Lot las de Cransac y de Feumy; y al Oeste, las de Turena y las de Anjou y sobre todo las de Saumur que podían proporcionar carbón á las ciudades del Loire, desde Nantes á Orleans.

Las minas de hierro, de cobre y de estaño tienen mucho menos valor aún que las de carbón. Hay hierro en el Hainaut francés, en Borgoña, en el Franco-Condado, en Decize (Nivernais) y en Rancogne y Plancheminier (Saintonge), cuyo hierro muy dulce sirve para hacer cañones y bombas para el arsenal de Rochefort; lo hay también en el condado de Foix, cuyo mineral llevado á lomos de caballo ó de mulo á Hauterive, es conducido desde allí, por el Ariege y el Garona, en carro hasta Tolosa y vendido en el Langüedoc y en la Guiena; y finalmente en los Cevennes, en donde la explotación es bastante activa hasta la guerra de los Camisardos que suspendió toda la vida económica de aquella región. El cobre se encuentra en Guiena, hacia Najac, Corbieres y Longuepie, en el valle de Aspe y en el Delfinado, y en todos estos yacimientos está mezclado con el plomo. El estaño y el plomo se explotan en la Cornualles bretona, en Carnoet; y en las arenas de los torrentes del Ceze y del Gardón hay un poco de mineral de plata y algunas pequeñas pepitas de oro.

A fines del siglo XVII el rey otorga algunas concesiones: al barón de los Adrets le da el derecho de explotar las minas de plomo y de cobre que descubre en su señorío de Theys, y en 1708 las minas de estaño y de plomo de Carnoet, en Cornualles, son concedidas á gentileshombres de la casa del rey de Inglaterra, con la condición de que justifiquen, dentro del año, la apertura de las minas y de que empleen obreros católicos solamente.

A partir de 1700, en plena crisis financiera, algunos particulares creyeron poder descubrir minas de oro y de plata, lo cual habría sido un medio de enjugar el déficit: un tal de Roddes se jactaba de encontrar en Bearn las riquezas del Perú y del Potosí; un señor Doudón quería hacer creer al intendente de Poitiers que había descubierto ricas minas de plata en las inmediaciones del Vigeán y le invitaba á presenciar sus experimentos, á los que daba gran importancia y que fueron de resultados nulos; y Pedro Maillard señaló también una mina en Charquemont (Franco-Condado), pero cuando se le invitó á que diera pruebas, se vió que la plata que salía de su crisol procedía de las monedas que en éste había introducido.

En los últimos tiempos del reinado, el Estado necesitaba más que nunca cañones, espadas, bombas y ánforas; á consecuencia de esto habíanse multiplicado de tal modo las herrerías que muchos intendentes, temiendo un consumo excesivo de leña y la ruina de los

(1) El carbón de las minas del Forez, bastante estimado, no es caro: seis sueldos la carga de doscientas cincuenta libras de carbón en piedra y ocho sueldos la carga de carbón en arena, tomado en la mina.

bosques, proponían la supresión de un gran número de ellas.

Las herrerías más importantes estaban en el Norte: en el Hainaut, recientemente conquistado, había veintidós y, además, catorce hornos de fundición; y en la comarca comprendida entre el Sambre y el Mosa (Chimay, Trelón, Avesnes), el trabajo anunciaba ya la era de la hulla, pues hacia el año 1715 había allí cerca de treinta mil obreros ocupados en trabajar el hierro.

El carbón del Hainaut español, de Mons y de Charleroi y el hierro de los Países Bajos alimentaban aquellos talleres. La hulla, sin embargo, costaba muy cara á causa de los gastos de acarreo y sobre todo de los derechos que pagaba á la salida del Hainaut español y á la entrada en Francia. En efecto, las dos mil libras de carbón que en la mina costaban seis libras, salían, después de pagados los derechos, á diez libras siete sueldos sin contar el transporte; y la misma cantidad de carbón grueso, que costaba diez, subía con los derechos á diez y siete; esto no obstante, la industria metalúrgica se desarrolló en aquella pequeña comarca á fines del siglo xviii y sólo reclamaba facilidades de exportación, especialmente la disminución del derecho de salida que pesaba sobre los hierros.

Charleville fabrica armas con mineral extranjero; Metz tiene una manufactura de acero; el Soissonais y el Franco-Condado están llenos de herrerías en las que se trabaja para la artillería y la marina; y en Normandía, en Laigle, en Conches y en Rugles se fabrican alfileres, clavos y ollas de hierro, que se venden en Ruán, en Orleáns y en París.

Los hierros del Maine (la Frette, Gaillón, Randonnay y Brezolette) son transportados á París y á Chartres; el Nivernais, rico en hulla y en hierro, tiene herrerías en donde se trabaja activamente, y siguen á éstas las del Berri, en la elección del Blanc; las del Perigord, que producen cuchillería muy afamada; las de Saint-Etienne y de Chatellerault, de donde salen armas; las del Delphinado; muchas en número, que fabrican áncoras y hojas de espada; las del condado de Foix y por último las de Baigorri, en el Bearn, que construyen bombas. La cantidad de hierro y de acero que se produce en Francia es considerable, y, si se exceptúan algunas manufacturas especiales, como la de los alfileres de Limoges, que ha decaído enteramente á consecuencia de la escasez y de la carestía del alambre de latón, la industria metalúrgica se ha sostenido y desarrollado gracias á las guerras.

La industria francesa poseía las primeras materias necesarias para la fabricación del vidrio, tales como arenas finas, sales de sosa y de potasa y cal, é importaba del Levante grandes cantidades de ceniza.

En Argonne, en Normandía, en las proximidades de extensos bosques, hay instaladas varias fábricas de vidrio; en el Hainaut, cerca de Avesnes y Maubeuge, cuatro; y en la Champaña, en Bayel, en las inmediaciones de Bar-sur-Aube, una importante cristalería, propiedad del señor de Arrentieres, que no tiene competidores en las cercanías, pues los intendentes de París y de Champaña rechazaron una proposición del hidalgo veneciano Domingo Rivet, que quería fundar una cristalería cerca de Bayel y una fábrica de vidrio en Sens. En la generalidad de París establecieronse, á

fines del reinado, las fábricas de vidrio de Ouzier-la-Ferriere y de Folembraiy. En el bosque de Argonne, varias de estas fábricas utilizan la leña de la región. En Normandía abundan las fábricas de vidrio, botellas, vasos, jarros y cristales para espejos, que encuentran grandes depósitos de combustible en los bosques de Lyons, Saint-Saens y Brotonne. Los vidrios de las fábricas del bosque de Lyons se consumen en toda la Normandía y hasta en Lila, Gante y Amberes, adonde llegan por Saint Omer, Arrás y Douai. Finalmente, hay algunas fábricas reales de vidrios en Orleáns y en Fayaux-Loges. Todo indica, pues, que esa industria vivió una existencia próspera.

Los espejos se fabrican en Saint Gobain, en Dombes, cerca de Trevoux y en Tourlaville, cerca de Cherburgo. La real manufactura de Saint-Gobain nació de la reunión, efectuada en 1695, de dos manufacturas que tenían el monopolio, una de los espejos grandes y otra de los pequeños. El privilegio de Saint-Gobain, renovado por treinta años en 1702, lo explota una compañía dirigida por Antonio de Agincourt y que es la única que puede fabricar espejos de grandes dimensiones. Los vendedores de espejos de París están en discusión perpetua con la compañía, la cual se queja de que manden á buscar espejos á Venecia: aunque «según su confesión propia, dice, los espejos de la manufactura son más bellos y mejores que los de Venecia, no dejan de continuar ese negocio movidos por una malicia y una desobediencia petulante y merced á la inteligencia en que están con algunos interesados de los Cinco grandes Arrendamientos y con sus dependientes.» La manufactura, célebre en Francia y en el extranjero, guarda celosamente el secreto de los procedimientos de su fabricación; y quiere, además, retener á sus obreros, impidiéndoles que vayan á Cherburgo, á Dombes y á Lorena y pide al rey que dicte severas prohibiciones, porque comprende que el monopolio es rudamente atacado por todos lados y ve que en varios puntos se establecen nuevas manufacturas.

IV.—Las industrias marítimas y los azúcares

La pesca desempeña un papel capital en la economía social del país, pues ejercitando á los marineros en los trabajos del mar, les da la preparación necesaria para que sirvan en la marina mercante y de guerra.

El secretario de Estado de la marina, de quien depende la pesca lo mismo que el comercio, vela por esa industria.

En el litoral francés é inglés, nuestros marinos pescan el arenque y la sardina en primer lugar, y luego la caballa y el peje. Dunkerque y Dieppe pescan el arenque; Douarnenez, Vannes, Auray, Hennebont y las poblaciones de Groix y de Belle-Isle, especialmente la sardina; Nantes, los puertos bretones como Saint-Malo, los puertos normandos, Honfleur, el Havre, Saint-Valery-en-Caux y Dunkerque envían sus gentes á la pesca del bacalao en Terranova y á Islandia. Algunos puertos, sobre todo Bayona y Dunkerque, ensayan también la pesca de la ballena; Dieppe y Ruán expiden á París arenques, caballas y pejes; los pescadores de Saint-Malo llevan su bacalao á Bilbao, á Bayona y á Burdeos, de donde traen vinos, aguardientes y ciruelas, y van

asimismo á Marsella, en donde cambian su pesca por mercancías del Levante; y Nantes y La Rochela son grandes depósitos de bacalao, que, desde ellos, es transportado por el Loire á Orleáns, París y Lyon.

A fines del siglo xviii la pesca está en decadencia: para Terranova no salen más que ciento cincuenta buques, á lo sumo, en vez de los trescientos de antes, y Dunkerque, que en otro tiempo envió centenares de barcos á la pesca del bacalao y á la del arenque, no envía sino doce á cada una de ellas. Y lo mismo sucede, poco más ó menos, en los otros puertos.

Las guerras impiden las salidas regulares sobre todo de los habitantes de Dieppe, que van á pescar el arenque hasta en las costas inglesas de Yarmouth; de los de Dunkerque, de Saint-Malo, Nantes, etc, que se encaminan á los bancos de Islandia y de Terranova. Además, los derechos sobre el pescado son elevados y numerosos y las formalidades burocráticas pesadas en extremo. Un patrón de nave se ve obligado, al llegar á Ruán, á dar doce declaraciones, de ellas tres á la balanza romana, cuatro á la oficina de arbitrios, etc; resultando de ello gastos, pérdida de tiempo y una obstrucción de los puertos que pone á los negociantes en una situación muy desagradable, pues mientras los empleados de la romana les impiden descargar los barcos, el arrendatario de los arbitrios les apremia y les hace pagar los derechos de venta si transcurre el plazo fatal de la quincena y no han descargado. Otras de las causas de aquella decadencia son lo costoso de los armamentos y la carestía de los víveres, del pan y de la sal que sirve para salar el pescado y que en Nantes vale, en 1698, en vez de diez y ocho ó veinte libras el quintal, hasta cincuenta. Finalmente los armadores franceses se perjudican unos á otros, como sucedió en 1697, en que produjeron una baja extraordinaria de los precios del pescado por las grandes cantidades que llevaron á todas las plazas de Italia, de Provenza y de España. Por otra parte, la competencia extranjera era muy temible: los holandeses, que navegaban con menos gastos que nuestros armadores, introducían en Francia arenques por quinientos mil escudos anuales, bacalao, aceites y barbas de ballena; y los vascos enviaban más de treinta barcos cada año á pescar bacalao en nuestras colonias é iban á buscar la ballena en las aguas de la América del Norte.

El gobierno quiso restringir la venta del arenque holandés dictando para ello algunas reglamentos en 1687; pero este remedio fué insuficiente.

La sal, con la pesca, constituía nuestra principal industria marítima, pues aunque también se extraía de minas, como las de Franco Condado (Salins) y de Lorena (Moyenvic, en el obispado de Metz) que surtían á estas regiones y á los cantones suizos, la mayor parte de la que se consumía en Francia y en el extranjero se sacaba del mar. Había numerosas salinas en el Mediterráneo (Peccais, Hyeres etc.) y sobre todo en el Océano: Brouage y la Rochela eran los principales depósitos de aquel artículo tan necesario y á ellos acudían todos los años buques flamencos, holandeses, daneses etcétera, á cargar grandes cantidades de sal destinadas á Dunkerque, á los países del Norte y particularmente á los puertos del Báltico que luego la distribuían en Alemania y en Moscovia. Esta industria tan próspera en

los territorios del Oeste, daba lugar á un tráfico importante á toda una navegación de cabotaje y á una gran exportación. Con los vinos y los aguardientes era la sal uno de los principales productos franceses que se enviaban al extranjero.

La industria azucarera alcanza notable desarrollo, y el gobierno la protege contra la competencia extranjera, gravando los azúcares refinados en el extranjero con un derecho de veintidós libras diez sueldos por cien libras de peso, y también contra la competencia de las Islas, en donde los colonos refinan sus azúcares antes de enviarlos á Francia. En 1698, los azúcares de las Islas han de pagar el mismo impuesto que los extranjeros; es más, los habitantes de aquéllas no pueden, á partir de 1696, «obligar á los comerciantes á tomar en pago de lo que les deban más de la mitad en azúcares refinados, de biéndose satisfacer la otra mitad en azúcares en bruto,» á pesar de lo cual, los colonos siguen refinando. Gracias á esos reglamentos protectores, no obstante la frecuencia con que fueron violados, las refinerías del reino prosperaban en los puertos de Poniente y en las ciudades del Loire, Angers, Saumur y Orleáns; se habían creado algunas fuera de Poniente, como la de los señores Catelin y Compañía, de Marsella, á fin de poder prescindir de los azúcares de Holanda y de los tercios del Brasil; y se exportaba á toda la Europa occidental la mitad por lo menos de los azúcares que se producían.

Examinando el conjunto de las industrias francesas desde la muerte de Colbert á la de Luis XIV, se ve que si bien la actividad general ha disminuído, el país no por esto ha caído en la inercia. Algunas manufacturas han perecido, pero otras se sostienen y algunas prosperan. Decaen la pañería en Champaña y en Flandes; la sedería en Lyon, en Nimes, en Tours, en todas partes; la lencería en Normandía especialmente; y en todas partes las industrias del encaje, del papel y del tapiz y la pesca. En cambio trabajan mucho todas las industrias relacionadas con la guerra, la metalurgia, las fábricas de armas y de municiones y las manufacturas de paño para las tropas, y lo propio sucede con la tintorería de las telas, la tenería y las refinerías de azúcar y de cera. Establécense nuevas industrias, como las cotonadas y las telas pintadas de Ruán, Marsella y Lyon. Y finalmente, cierta clase de manufacturas muy perjudicadas en algunas provincias, sufren menos en otras; así, la pañería se conserva casi igual en Normandía, bastante bien en Picardía y muy bien en Langüedoc, y la fabricación de sombreros, arruinada en Normandía, prospera en Marsella. En todas partes hay que tener en cuenta las iniciativas individuales y las condiciones locales que han podido impedir que las causas de carácter general ejerzan su influencia nefasta sobre la industria, ó atenuar los efectos de las mismas. Se vislumbra la posibilidad de una regeneración y se advierte que el esfuerzo de Colbert no ha sido vano.

Desde el punto de vista de la historia general de la industria francesa, cabe formular algunas observaciones. Las industrias están diseminadas en todo el reino y la concentración en determinadas regiones no se efectuará hasta la edad de la hulla y del hierro, en el siglo xix; esto no obstante, varias ciudades, gracias á la

facilidad de las comunicaciones marítimas y a la abundancia de los capitales acumulados durante siglos, llegan a ser grandes talleres industriales, como Marsella, que a sus construcciones navales agrega precisamente en aquella época la fabricación de sombreros, gorros, indianas y jabón.

La vida industrial no es todavía independiente de la agrícola, sino que, por el contrario, permanece estrechamente ligada a ella, y los obreros son a menudo labradores que no pudiendo vivir del producto de la tierra, tejen durante el invierno, mientras sus esposas y sus hijos hilan lana y lino ó hacen encajes.

La gran industria que Colbert ha fomentado y que es producto del capitalismo de día en día creciente, se sostiene y en ella se preparan y anuncian problemas cuya gravedad aparecerá en el siglo XIX (1).

CAPÍTULO IV

EL GRAN COMERCIO Y LAS COLONIAS (2)

I. Condiciones y caracteres del comercio francés. - II. El comercio exterior: el comercio de España. - III. El comercio mediterráneo: A, Italia; B, Berbería; C, Levante. - IV. El comercio con Holanda é Inglaterra. - V. El comercio de las Indias, de China y del mar del Sur. - VI. El comercio con América: A, la América del Norte; B, las Islas. - VII. El comercio con el África occidental. - VIII. Resultados del conjunto de la economía social.

I.—Condiciones y caracteres del comercio francés

El comercio francés decae a partir de la guerra de la liga de Augsburgo; pero su historia es interesante porque en ella se ve a la actividad de los particulares y de las sociedades luchar contra las circunstancias, mante-

(1) Véanse págs. 142-143.

(2) BIBLIOGRAFÍA: Véase la bibliografía, ya citada, en la *Revue d'histoire moderne*, 1902, y en cuanto a las fuentes, la bibliografía de los capítulos II y III de este libro y las de la pág. 101.

FUENTES: Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, 1723. Jacobo Savary, *Le parfait négociant*, 1673, 2.ª ed., 1757. Arnould, *De la balance du commerce...*, 1791, 2 vol. Padre Guyón, *Histoire des Indes Orientales*, París, 1774, 3 vol. (t. III). Du Fresnoy de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes Orientales*, París, 1746, 3 vol. Schefer, *Etat de la Perse en 1660*, 1890. *Mémoires de François Martin* (1665-1694), «Arch. Nat.» T. 1169. Margry, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire des origines françaises des pays d'outre-mer* (1876-1886), 6 vol. Moreau de Saint-Mery, *Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent*, París, 1784 (t. I y II) *Le Code Noir* (1685), en la colección de Isambert; véase también la edición de 1788. Memorias de los diputados del comercio (Nantes, La Rochela) ya citadas; memorias de los intendentes de Bretaña, de La Rochela, de Guiana. P. Charlevoix, *Histoire de Saint-Domingue*, 1730.

OBRAS DE CONSULTA: E. Gabory, *La marine et le commerce de Nantes au XVII^e et au commencement du XVIII^e siècle*, Rennes, 1902. E. Garnault, *Le commerce rochelais au XVIII^e siècle*, t. I y II, 1887. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, 1896. *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque* (1560-1793), 1903. Caix de Saint-Aymour, *Histoire des relations de la France et de l'Abyssinie chrétienne sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV* (1634-1706), 1886. Lanier, *Etude historique sur les relations de la France et du royaume de Siam de 1662 à 1703*, 1883. Madrolle, *Les premiers voyages français à la Chine. La compagnie de la Chine* (1698-1719), 1902. Erv. Dahlgren, *De franska sjöfärderna till söderhafvet i början af adertonde seklet*, Estokolmo, 1900, en 8.º (La navegación de los franceses en el mar del Sur a prin-

ner las tradiciones comerciales y las relaciones con los mercados exteriores y defender el porvenir de nuestro comercio.

En materia de elementos necesarios al comercio no hay ningún progreso, y más bien se nota un retroceso en ciertas cosas.

El gobierno destina muy poco dinero a los puentes y caminos: en 1683, cuatrocientas cuarenta y seis mil libras; en 1687, un millón seiscientos cincuenta y cinco mil; en 1690, cuatrocientas cuarenta y seis mil; en 1715, de un millón doscientas mil a un millón trescientas mil, es decir, un millón apenas al año por término medio. Bien es verdad que a esas cifras hay que agregar los gastos de los territorios de Estados, que administran por sí mismos sus obras públicas, y el trabajo de las prestaciones personales y de los talleres de caridad, pero así y todo, el total es muy reducido en proporción a las necesidades, habiendo generalidades que no disponen para sus caminos más que de ocho a diez mil libras anuales.

Las mismas carreteras de las inmediaciones de París están muy mal conservadas. Durante las guerras, no se hacen las reparaciones urgentes y muchos puentes se hallan en mal estado, entre ellos el de Vernón, sobre el Sena, que está medio arruinado, siendo difícil construir otros nuevos a causa de los privilegios de los que cobran derechos de peaje y de los dueños de barcas.

La navegabilidad de los ríos sigue dejando mucho que desear y la navegación continúa dificultada por los peajes; sin embargo, realizanse algunos progresos cuando el rey, al conceder a particulares el derecho de hacer navegables ciertos ríos, les otorga, en cambio, el monopolio de los transportes: tal sucede en 1702 con el Loire, desde Saint-Rambert a Roanne; en 1794 con el Eure, desde Chartres a Pont-de-l'Arche (a favor de la señora de Maintenón); y en 1708 con el Clain, desde Châtellerault a Poitiers y desde Poitiers a Vivonne.

La obra de la reducción de los peajes que Colbert comenzó y llevó a feliz cima en cuanto al Sena, aplicase al Loire en 1702 y en 1703. A partir de 1711 constrúyense diques en la parte superior de este último río, hacia Pinay.

Durante este período se terminan ó empiezan algunos canales laterales ó de enlace, como uno de cinco leguas terminado en 1699 que, atravesando la Alsacia desde Nuevo Brisach, «pasando por encima del río Ill, sin entrar en él, sirve para el transporte de los materiales necesarios para la construcción de aquella plaza y para el comercio del país.» Lo que en este ramo se hizo era muy poca cosa para lo que quería Vaubán, quien había trazado todo un plan de canalización que comprendía el reino entero é interesaba a ciento noventa ríos. Este plan vastísimo no podía ejecutarse todo a la vez, su

principios del siglo XVIII). H. Lorin, *Le comte de Frontenac. Etude sur le Canada français à la fin du XVII^e siècle*, 1895, en 8.º (bibliografía de la materia). Pakmann, *Count Frontenac and New France under Louis XIV; The old regime in Canada; La Salle and the discovery of the great West*, 1885. P. Chesnel, *Histoire de Cavelier de la Salle*, 1900. Peytrand, *L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789*, 1897 (buena bibliografía de las fuentes). Oexmelin, *Histoire des aventuriers filibustiers qui se sont distingués dans les Indes Occidentales*, trad. francesa, Trevoix, 1844, 4 vols. El padre Labat, *Nouvelle relation de l'Afrique occidentale*, 3 vols. Berlioux, *André Brûe et la colonie du Sénégal*, 1874.

mismo autor lo reconoce, a causa de la miseria de los pueblos y de la penuria del Tesoro; pero «procediendo despacio y con orden, por poco que el rey lo viese con benevolencia y pusiese algo de su parte,» se llegaría un día a realizarlo para el mayor bien de todos.

Casi nada se ha hecho para la utilización de los puertos: Marsella y el Havre están lo mismo que a la muerte de Colbert; en Dunkerque se ahonda el canal de entrada y se construyen muelles de madera y el dique de la Marina, pero en 1713 se destruirá el puerto en virtud de las cláusulas del tratado de Utrecht; las arenas ciegan el puerto de Nantes y hay que descargar en Paimboeuf los buques de más de trescientas toneladas; se abandona la conservación del puerto de La Rochela en el que sólo pueden entrar barcos de trescientas a trescientas cincuenta toneladas a lo sumo cuando antes entraban los de ochocientos y novecientas; y Burdeos admite a principios del siglo XVIII embarcaciones de quinientas toneladas y es, con los bretones de Port-Louis y Brest, uno de los buenos puertos franceses.

Ya hemos visto que la marina mercante está decadente; esto no obstante, sobre todo desde la paz de Ryswyk, los armadores de Poniente no cesan de enviar buques a los mares remotos.

Es inútil recordar una vez más los usos y los abusos de toda clase que dificultan la circulación, las exigencias, las vejaciones y los desórdenes de la fiscalización desesperada de los últimos años. Uno de los remedios ensayados por Colbert es abandonado. Había éste creado cuatro puertos francos en Dunkerque, Lorient, Bayona y Marsella, en los que entraban las mercancías sin pagar derechos, gracias a lo cual eran inmensos depósitos y acudían a ellos muchos extranjeros; pero poco a poco fueron sometidos a los mismos reglamentos y a los mismos impuestos que los demás, y cuando después de Ryswyk se produjo un movimiento de reacción, no llegó éste hasta el restablecimiento total de la antigua franquicia.

Compañías, sociedades, particulares franceses y extranjeros hacen el comercio en gran escala en los puertos y en las ciudades importantes tales como Lyon, París y Lila, y son también con frecuencia quienes se dedican en unos y en otros a la industria, al comercio del dinero y al negocio en grande. Ruán tiene una verdadera aristocracia comercial é industrial: Legendre, banquero y comerciante, posee una fortuna de cuatro ó cinco millones; los Guenet y los Asselin tienen de siete a ochocientos mil libras cada uno, y el holandés Van der Hulén de seis a setecientos mil. En Saint-Malo, Danicán y Lalande Magón son poderosos armadores que fundan sociedades para comerciar en China y en las Indias. Lalande Magón, en 1693, en plena guerra, envía dos fragatas armadas con cañones a Buenos Aires y a Cartagena con importantes cargamentos; hace el comercio de las materias de oro y de plata en Chile y Perú, durante la guerra de sucesión, y es uno de los más afortunados comerciantes de la época. En Nantes hay muchos extranjeros, flamencos, como Stalpaert, que comparten con franceses, como los Casaux, la dirección de los grandes negocios, y Marsella cuenta con ricos armadores como Fabre, director de la «Compañía del Mediterráneo.»

Lyon es la plaza de cambio por excelencia; en ella, después de cada una de las cuatro grandes ferias anuales, efectúanse pagos considerables en dinero y sobre todo en efectos mercantiles, «habiendo pagos con un saldo de 20 millones de negocios y en los que no se desembolsan cien mil escudos en moneda contante;» gracias al sistema de las cámaras de compensación, ella es la que «dicta la ley en cuanto al tipo del cambio a todas las principales ciudades de Europa.» Para hacer el comercio del dinero cuenta Lyon con materias preciosas, con sedas y con muchos capitalistas, como los Amisson y los hermanos Hogguers que en muchas ocasiones fueron, con Samuel Bernard, de París, los banqueros del Tesoro real.

En todas partes, una clase media inteligente, activa y rica no pide otra cosa que emprender más negocios y se lamenta de los obstáculos que se oponen a sus iniciativas.

II.—El comercio exterior: el comercio de España (1)

La guerra ha disminuido considerablemente, pero no interrumpido, el importante comercio que Francia sostenía, desde hacía mucho tiempo, con España.

Los habitantes del Labourd y del Bigorre necesitan trigo de España y los españoles ganado de Guiana; y este comercio es tan indispensable, que durante la guerra el gobernador de Guiana permite a los habitantes del Bigorre y el virrey de Aragón a los españoles que se reúnan para concertar un tratado de comercio al que se da el nombre de *lies et passe-lies*. Esos tratados se cumplían tan de buena fe que, a pesar de estar prohibida en España la exportación de granos, los españoles los enviaron a las poblaciones de Guiana agotadas por el hambre en 1693 y en 1709.

Los buques de Marsella, cargados de mercancías del Levante, iban a Barcelona, a Cartagena y a Cádiz; los de los puertos de Poniente (Dunkerque, Ruán, Saint-Malo y Nantes), a Cádiz, desde donde los géneros se distribuían por toda España y por las colonias. Cádiz era el puerto en donde se efectuaban los más importantes cambios de la península.

Francia importaba en 1715 productos españoles por 17 millones: cereales de Castilla, lanas finas de Segovia destinadas a la confección de los mejores paños franceses, y por último y sobre todo metales preciosos, lingotes de oro, barras de plata y piastras que los españoles daban a los franceses y que éstos llevaban luego a las escalas del Levante en donde compraban más que vendían.

En el mismo año, Francia exportaba a España mercancías por 20 millones: telas de Lila, de Ruán, de Contances, de Morlaix y de Laval; sederías, paños, prendas de vestir y géneros de Levante. Después que el nieto de Luis XIV hubo subido al trono español, los castellanos se aficionaron a las modas francesas, y los

(1) El comercio interior continúa haciéndose por las mismas vías de siempre, es decir, por los grandes valles y por los pasos fáciles; y aunque algunas carreteras, como la de Lyon a Roanne, alcanzan mayor importancia y se crean nuevos caminos merced a convertirse muchos ríos en navegables ó a estar mejor enlazados unos con otros, en realidad las grandes corrientes comerciales siguen siendo las de antes. Véase pág. 91.