

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 Fresne 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<sup>e</sup> et au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, 1902. E. Garnault, *Le commerce rochelais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. I y II, 1887. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

que solicitaban empleos en las colonias veíanse obligados á presentarse en Madrid vestidos á la francesa, penetrando así las modas de Francia en América. Finalmente los habitantes del Bigorre, del Labourd y hasta del Limousin continuaban yendo todos los veranos á trabajar á España, de donde regresaban en invierno con el dinero que allí habían ganado.

En España, como en todas partes, el comercio francés encontraba la competencia de los holandeses y sobre todo de los ingleses. Estos últimos trataron de monopolizar el comercio de la península y de intervenir en los asuntos interiores de España proponiendo á los españoles la reconstitución de su marina, y se establecieron principalmente en Bilbao, adonde llegaban las lanas de Castilla, conducidas en mulos á través de los Pirineos cantábricos, y que hacía un gran comercio con Holanda, Inglaterra y Bayona.

El comercio francés veíase, además, amenazado por franceses que llevaban á España su industria, como Pomerey, que había ido á Tortosa con algunos obreros para establecer una manufactura de cristales finos y que tenía asociados en Cartagena y en Alicante.

Para defender el comercio de los nacionales tenía el gobierno en Madrid, aparte del embajador, un «agente de la marina y del comercio» que estaba en correspondencia con el secretario de Estado de la marina, y cónsules en los principales puertos, como Cádiz, Cartagena, Barcelona, etc. Todos esos agentes trabajaron en favor del comercio francés y procuraron por medio de hábiles recursos hacer fracasar la empresa de Pomerey, lo que seguramente lograron. El secretario de Estado de la marina decía que el rey no quería dar al rey de España súbditos cuya industria, «despertando la pereza de los españoles, podría luego causar grave perjuicio al reino.» Por otra parte, Francia consiguió, en 1713, que la reconstitución de la marina la realizaran los franceses. Pero, los ministros de España, celosos de la independencia de su país, tenían mala voluntad á Francia y los comerciantes franceses habían de sufrir toda clase de vejaciones (1).

Los ingleses comenzaban á apoderarse del comercio de la América española. Luis XIV, por virtud del asiento de 1701, había conseguido del rey de España permiso para transportar negros á las Indias occidentales y concedido, á su vez, el privilegio de ese comercio á la Compañía de Guinea; pero los ingleses lograron arrebatárselo por el tratado de 1713, sin tener para nada en cuenta los compromisos de España con dicha compañía que aun había de introducir diez y nueve mil negros en la América española. Aquel tratado no amenazaba solamente el comercio de los negros que la compañía realizaba, sino también el comercio general de Francia con las colonias españolas. El gobierno francés trató de

(1) El alcalde de Portugalete detiene una barca francesa que se dirige á Bayona y la registra rompiendo á hachazos varias cajas de mercancías; el de Irún detiene á los oficiales de la fragata «La Cantabrie» para apoderarse de todo el dinero que llevan encima, y las autoridades españolas registran las casas de los comerciantes franceses de Cádiz y Alicante, rompiendo las puertas y saqueando los almacenes para arrancar á los franceses una nueva contribución (1714). Los corsarios de Mallorca y de Barcelona, rebeldes á la dominación de Felipe V, persiguen los buques franceses; y en Santo Domingo el residente español favorece la deserción de los negros de los colonos de Francia.

hacer reconocer los derechos de la compañía y al propio tiempo, á fin de complacer al rey de España, prohibió á los armadores franceses el comercio del «mar del Sur», que las leyes españolas reservaban exclusivamente á sus nacionales, si bien dejó á los ingleses en libertad absoluta de suplantar á los franceses, ya que los españoles no podían por sí solos atender á aquel tráfico; pero los armadores bretones, singularmente los de Saint-Malo, continuaron durante algún tiempo aquel comercio tan provechoso (2).

### III. — El comercio mediterráneo

En el Mediterráneo occidental, Francia comerciaba con España por Barcelona, Alicante y Cartagena, y con Italia y Berbería; y en el Mediterráneo oriental, con todas las escalas de Europa, Asia y Africa.

Francia adquiría en Italia primeras materias, sedas del Piamonte y de Mesina, cáñamos, azufre, etc., y le vendía sobre todo géneros manufacturados, sederías, paños, lienzos, etc. En 1715, las importaciones de Italia en Francia fueron de unos 11 millones y las exportaciones de Francia á Italia, de más de 23 millones. Las mercancías francesas salían de Lyon por el Delfinado ó por la Maurienne y llegaban á Turín y á Milán, ó bien partían de Marsella hacia los puertos de Génova y Liorna, depósitos inmensos adonde franceses, ingleses y holandeses llevaban los productos de todo el mundo.

Las relaciones entre Francia é Italia eran constantes y estaban bien organizadas. En Lyon residían unos cuantos italianos, comisionistas de los comerciantes de su país, y en Liorna había, entre su población cosmopolita de ingleses, holandeses y judíos, unos dos mil franceses, de ellos veinte ó treinta bastante ricos, que contribuían sobre todo á introducir nuevos paños en aquella península. De la inteligencia entre los banqueros de Lyon, de Liorna y de Génova resultaba el tipo del cambio para las ciudades mediterráneas.

Francia tenía, desde hacía tiempo, factorías en los países berberiscos: la Calle, el Bastión, al Oeste de la Calle; el cabo Negro, en la costa septentrional de Túnez, y finalmente, Tetuán y Salé en Marruecos. Las «potencias berberiscas», los deys de Argel y los beys de Túnez, habían otorgado á los franceses concesiones y privilegios para hacer respetar los cuales vióse obligado Luis XIV, en distintas ocasiones, á enviar escuadras á Túnez y sobre todo á Argel, que en 1692 y 1689 bombardearon esta última ciudad. El comercio de Berbería, turbado á menudo en la regencia de Argel, era más regular en las de Túnez y Trípoli, en las cuales Francia compraba especialmente trigo.

La compañía de Africa, creada en 1690 sobre las ruinas de otra antigua que llevaba su mismo nombre, y la Compañía del Cabo Negro, que data de 1685, hacen el comercio de los trigos, sobre todo la segunda, que posee un depósito en Marsella adonde afluyen los granos comprados en la Tripolitana, en la regencia de

(2) Aunque los ingleses, por el tratado de lord Methuen, de 1703, acapararon casi todo el comercio de Portugal, los franceses, especialmente después del tratado comercial de 11 de abril de 1713, reanudaron sus relaciones con aquel país. En 1715, el comercio de Francia con Portugal ascendía á un millón de libras.

Túnez y en la Italia meridional. En 1693, por consejo de Dusault, cónsul de Francia en Argel, de quien se hace mucho caso en la corte, únense ambas compañías, á las cuales el secretario de Estado de la marina premia para que importen la mayor cantidad posible de granos en Marsella á fin de aprovisionar á Provenza y á los ejércitos.

«Nada podéis hacer, escribe Pontchartrain á los interesados en la compañía del Cabo Negro, que sea más importante y más grato á Su Majestad que juntar grandes provisiones de trigo y ponerlos en condiciones de evitar que Provenza padezca carestía, tomando las oportunas medidas para sacar de los lugares de vuestro establecimiento todo cuanto puedan producir.»

Como el Mediterráneo, á pesar de todas las promesas de las «potencias berberiscas», estaba infestado de piratas y de corsarios holandeses, ingleses y españoles, el rey hacía escoltar, cuando podía, que era muy pocas veces, los barcos mercantes por buques de guerra hasta Marsella.

Durante la guerra de sucesión, el comercio berberisco decayó enteramente. En 1705 las compañías quebraron y en 1706 fundóse otra, bajo la denominación de compañía de Africa, que aunque tenía el monopolio de la pesca del coral y del negocio de trigos, no pudo hacer respetar ese privilegio. El comercio de Marruecos en Salé y en Tetuán, que había sido muy activo á fines del siglo xvii, acabó por ser casi nulo, por haberlo acaparado los holandeses y los ingleses.

El comercio de Berbería constituía la menor parte del comercio francés en el Mediterráneo; en 1700 alcanzó tan sólo la cifra de ochocientas mil libras, y en 1714 bajó á ciento treinta y nueve mil.

En el Levante, á pesar de los esfuerzos de Colbert, el comercio de los ingleses y de los holandeses continuaba siendo más importante que el de Francia. En 1683, los franceses no importaban en Europa más que por seis millones de libras de mercancías de aquellos países, al paso que sus rivales importaban por 25 millones. Francia sacaba de las escalas primeras materias: lanas de Constantinopla, sedas de Esmirna, algodones de Seide (en 1700 compráronse en el Levante lanas por ochocientas mil libras, sedas por un millón y algodón por un millón cuatrocientas mil), pelos de cabra de Angora, cueros, etc.; productos alimenticios, café de Egipto, trigo, arroz, etc. El valor de las exportaciones francesas á las escalas fué siempre muy inferior al de las importaciones; en 1715 fué de unos tres millones aproximadamente. Las mercancías exportadas eran principalmente paños finos y ordinarios del Langüedoc, paños ordinarios de Provenza y del Delfinado, y papel, muy solicitado en Oriente.

La lucha contra la competencia extranjera en el Levante continuó como en tiempo de Colbert. Para impedir que los holandeses y los ingleses importen en Francia mercancías levantinas por los puertos de Poniente, el gobierno grava con un derecho de 20 por 100 los productos desembarcados en Ruán y en Dunkerque y limita la importación por aquel lado á esos dos puertos. Un decreto del Consejo, de 15 de agosto de 1685, confirma el monopolio de Marsella. Y sin embargo, holandeses é ingleses, en connivencia con los arrendatarios

de los derechos del rey, importan fraudulentamente por los puertos occidentales y por Marsella, valiéndose de barcos franceses, pues hay franceses que efectivamente prestan á los extranjeros sus buques y hasta su nombre.

Todos los abusos combatidos por Colbert subsisten. Seignelay redacta en 1685 un reglamento para impedir que las comunidades, las «naciones» francesas se endeuden y para regular el pago de las «extorsiones», y reúne todos los consulados del Levante en un arriendo general que en 1684 adjudica á la compañía del Mediterráneo; pero los comerciantes continúan quejándose porque los cónsules se ven protegidos por sus parientes, altos funcionarios, embajadores ó por el director de la compañía, y si el gobierno envía un agente extraordinario en comisión, como hizo en 1685 y 1687 enviando á Dortieres, este agente disimula los abusos. Pontchartrain, en 1691, transforma el régimen de los consulados, disponiendo que los cónsules sean, en lo sucesivo, nombrados por el rey y tengan sueldos fijos y creando un impuesto de tonelaje para cubrir el gasto que esa reforma ocasiona y que se calcula en cien mil libras. A consecuencia de aquella disposición, los cónsules fueron mejor elegidos, más capaces y más honrados, y muchos de ellos permanecieron largo tiempo en funciones, como Maillet, que fué cónsul en el Cairo durante quince años (1).

Merced á esas reformas, el comercio de importación del Levante alcanza, desde 1688 á 1701, la cifra media anual de 7 millones setecientas mil libras, que, después de la paz de Ryswyk, subió á 10 y 11 millones; y aunque este desarrollo fué un tanto ficticio, como lo demostraron las bancarrotas de 1699, causadas por la acumulación de un enorme stock de mercancías en los almacenes de Marsella, de todos modos nuestro comercio por aquel lado se defendía y aun se ampliaba.

El gobierno, sin embargo, no cesaba de atentar contra la franquicia del puerto de Marsella: en 1691 se exceptuaron de ella las telas pintadas, teñidas ó blancas; en el mismo año, para favorecer la importación de los algodones en rama de América, se impone un derecho de veinte libras por quintal á los algodones hilados de Levante; y en 1692 se prohíbe la entrada de las borras de seda y de algodón de Levante y de las telas de lino de Egipto. Estos derechos y estas formalidades provocan las quejas de la Cámara de comercio, que en una memoria de 1694 dice:

«Los extranjeros ya no quieren venir á Marsella, y los mismos naturales (los franceses) se emancipan gustosos de la opresión que encuentran al entrar en este puerto, viendo sus buques abordados por un gran número de embarcaciones cargadas de empleados que suben y entran dentro, como si se tratara de un saqueo, para encontrar los unos café, los otros azúcar, tabaco, sal, pólvora, lunas de espejo, etc.; lo que es insoportable, sobre todo para los extranjeros y en particular para los mariperos, los cuales echan pestes y juran no volver á Marsella, en donde no tienen la libertad de que gozan en el extranjero de traer por su cuenta algunas bagatelas.»

A las quejas de los marseleses contestaba Pontchar-

(1) Respecto del desorden de las «naciones» y de los abusos de los consulados, véanse págs. 196 y siguientes.

train: «Las consecuencias que sacáis de vuestros privilegios y de la franquicia del puerto son demasiado grandes, y el bien general del reino debe ser preferido á todo.» Sin embargo, posteriormente al año 1701 pareció operarse un cambio en el Consejo de comercio, en el que dominan Daguesseau y Amelot; pero entonces los marseleses han de luchar con los diputados de los puertos de Poniente.

El diputado de Nantes dice que los privilegios de Marsella y de Lyon, que prescriben que las sedas de Levante únicamente podrán entrar por Marsella y las de Italia sólo por Pont-de-Beauvoisin, han arruinado las fábricas de Tours, y que, por otra parte, todo el comercio levantino es más perjudicial que beneficioso para el país, puesto que consume mucho dinero (1).

El diputado de Burdeos reclama para los súbditos del rey la igualdad del comercio.

«Es cierto y muy justo, dice, que los puertos de Francia estén sobre el mismo pie que Marsella; que puedan en ellos recibirse todas las mercancías de Levante directamente, cuando vengan por cuenta de los arrendatarios y en barcos de la nación, puesto que, siendo muy igualmente súbditos del rey, han de gozar de las mismas gracias... Varias provincias tienen un exceso de productos propios para el comercio cuya salida hay que favorecer. Y el hecho de que Marsella esté mejor situada no es una razón admisible para excluir y prohibir á las demás ciudades del reino; al contrario, de haber de otorgarse una gracia habría de ser para estas últimas á fin de establecer una competencia.»

Fabre, diputado de Marsella, respondió que las ciudades de Poniente, salvo Ruán y Dunkerque, nunca habían intentado hacer el comercio de Levante; «prueba cierta de que no les convenía,» sino que eran los ingleses y los holandeses los que lo hacían fraudulentamente por aquellos puertos. ¿Y qué sería del comercio mediterráneo á consecuencia del artículo 9.º del tratado de Ryswyk que daba á los holandeses el derecho de introducir en Francia los productos de Levante con las mismas ventajas que los súbditos del rey? Todo el comercio de Levante iría á parar á sus manos.

El Consejo de comercio, dividido en esa grave cuestión, acabó por proponer una transacción. El decreto del Consejo de Estado de 10 de julio de 1703 mantiene el monopolio de Marsella, disponiendo que ningún otro puerto podrá comerciar con el Levante sin pagar un derecho de 20 por 100; pero así como antes Ruán y Dunkerque eran los únicos puertos que, mediante el pago de ese impuesto, podían comerciar con las escalas, en lo sucesivo todos los puertos de Poniente tendrán esta facultad. En segundo lugar, el decreto restablece la franquicia del puerto de Marsella, bien que exceptuando las telas pintadas de las Indias, los paños extranjeros y los cueros curtidos de Levante, á fin de proteger las manufacturas del reino.

En el momento en que Marsella obtenía esa satisfacción, la guerra de sucesión turbaba el comercio de Levante (2), el cual, á pesar de ello, continuó, aunque

(1) Como nuestras exportaciones eran inferiores á nuestras importaciones, importábamos á Levante dinero, piastras, de un valor de unas tres libras, que venían de las Indias occidentales por España é Italia.

(2) Además este comercio se resentía de la falta de piastras,

adoptando un carácter especial á consecuencia de las necesidades que sentía Francia en 1709. En efecto, todos los buques que partían para las escalas hubieron de retornar con las tres cuartas partes de su carga en trigo, que iban á buscar principalmente á Salónica, á los puertos del Archipiélago y á Berbería. Así Marsella se convertía en un gran depósito de cereales y pudo en 1710 librarse de dos años de capitación proveyendo de trigo al ejército de Italia.

Después de la paz, restableció el comercio de Levante, pues los tratados de Utrecht no contenían, en lo concerniente al mismo, ninguna cláusula desventajosa para los franceses.

Francia intentó abrir nuevos mercados en Oriente, y varias tentativas, algunas de ellas atrevidas, demuestran toda la energía de que eran capaces los franceses, aun en aquella época desastrosa.

Una misión enviada á Abisinia no pudo avanzar más que hasta Sennaar.

Favre, ex cónsul en Constantinopla, hermano del director de la compañía del Mediterráneo, partió en 1705 para Persia; mas al llegar al territorio de Alep, el bajá de aquella ciudad no quiso dejarle proseguir su viaje sin una orden de la Puerta. El viajero se perdió en Armenia y murió en Eriván; pero su amante, María Petit, que le había acompañado, logró llegar á Ispahán, en donde se celebraron grandes fiestas en honor suyo. Una nueva misión dirigida por Michel firmó en 1708 un tratado con el shah, y cuando en 1715 llegó á Versalles una embajada persa, discutíase todavía el texto de aquel tratado, si bien se estaba en vías de una inteligencia que sirvió de base para el comercio con Persia.

#### IV. — El comercio con Holanda y con Inglaterra (3)

El comercio de Francia con las Provincias Unidas es un comercio general, ya que los holandeses, «trajinantes de los mares,» traían á Francia multitud de mercancías de las Indias y del Norte de Europa. En todos los

que ya no sacábamos de España por haberse restringido nuestro comercio con esa nación y porque el rey de España, en 1703, y el de Francia, en 1706, se habían apoderado de aquella moneda.

(3) A fines del reinado de Luis XIV el comercio de Francia con los Estados de la Europa central es secundario, pero tiende á aumentar. Suiza proporcionaba especialmente primeras materias y artículos de consumo. El comercio con Alemania interesaba sobre todo á Alsacia y á Lorena que, consideradas en Francia como territorios «extranjeros,» no estaban separadas del Imperio por ninguna línea fiscal; pero se vió dificultado por la guerra y por los peajes del Rhin. Francia importaba de Prusia primeras materias y artículos de consumo, tales como acero, hierro, plomo, trigo y cueros, y en 1713, el gobierno, para hacer la competencia á los holandeses, pensó en firmar con el monarca prusiano un tratado de comercio fundado en la reciprocidad y en derechos moderados. Francia recibía muchos productos de Dinamarca, de Noruega y de Suecia, y enviaba á estas naciones, por mediación de los holandeses y de los hanseáticos, productos manufacturados, vinos y sobre todo sal. A partir de 1700, los puertos de Stralsund y de Stettin recibían anualmente, por término medio 3.200 toneladas de sal de Francia que desde allí era luego conducida por el Óder hasta Breslau; el puerto de Riga recibía tres veces más (14.600 toneladas) y una parte de la sal que á él llegaba era enviada, por el Duna, á Rusia, en donde se la blanqueaba. Después de la paz de Ryswyk, se trató de establecer relaciones más íntimas con Rusia; en 1700 y 1701, los comerciantes de Saint-Malo que ya habían intentado comerciar por Arkángel, y un negociante de Ruán, Legendre, pidieron un tratado de comercio con el tsar que se firmó en 1708.

puertos del Poniente, francés y singularmente en el más activo de ellos, en Nantes, había establecidos muchos holandeses que recibían las mercancías traídas por sus compatriotas y daban fletes de retorno á los buques, inundando el mercado francés de paños holandeses y hasta ingleses, lienzo, azúcar refinado, telas de seda y de corteza de árbol de las Indias; arenques y todos los productos del Báltico, y enviando vinos, aguardientes y sal francesa á su país y á todos los territorios bálticos, á Stralsund, á Dantzig y á Riga, desde donde pasaban al interior de Alemania, de Polonia y de Moscovia. Varias provincias, especialmente la Guiena, la Saintonge y el valle del Loire, viven, en gran parte, de esos cambios.

Luis XIV fué vencido en la guerra de tarifas que emprendió contra ellos: después del tratado de Nimega, hubo de renunciar á la tarifa elevada de 1667; en el de Ryswyk, en 1697, hubo de ceder aún más, suprimiendo el derecho de cincuenta sueldos por tonelada y autorizando la entrada y la venta en Francia del arenque salado y de la sal extranjera; y en 1699, una nueva tarifa rebajó los derechos de entrada en Holanda y en Francia. Entonces se restablecieron las relaciones comerciales entre ambos países, pero fueron menos activas que antes; porque durante la guerra los holandeses habían ido á buscar en Portugal y en España las mercancías que en otro tiempo adquirían en Francia, habiendo, por consiguiente, contraído nuevas relaciones mercantiles y adoptado nuevas costumbres. Muy pronto se reanudó la guerra, pero el rey, según hemos visto, vióse obligado, durante las hostilidades, á otorgar pasaportes á buques holandeses.

Después de la paz de Utrecht, los barcos de Holanda frecuentan más que nunca nuestros puertos del Océano: en Burdeos, de veintisiete buques extranjeros entrados en el puerto durante el mes de mayo de 1715, veintiuno son holandeses, cargados de hierro de Suecia, de cobre, de manteca, etc. Las condiciones excepcionales de que gozan en Francia esos buques han sido confirmadas en 1713 por el tratado de comercio de Utrecht que restablece la tarifa de 1699.

Los ingleses vendían en Francia paños, medias de seda y de lana, cueros, metales, carbón y productos alimenticios de Irlanda y de Inglaterra, como manteca, queso, bacalao y arenques, y compraban vinos, frutas, aceites y á veces trigo y algunos géneros manufacturados, como rasos, telas y papel. En Francia hay establecidos ingleses y en Inglaterra franceses; pero «no hay nación en Europa, dice Savary, en donde los franceses hallen más dificultades para comerciar y en donde se vean más maltratados que en Inglaterra, y en cambio no hay pueblo que acoja y trate más favorablemente á los ingleses que Francia.» Los franceses no pueden llevar á Inglaterra ninguna mercancía de países europeos y ni siquiera de las colonias europeas, y si únicamente los productos del reino, gravados, por otra parte, con derechos é impuestos; tampoco pueden navegar de puerto á puerto. En cambio, á los ingleses les está permitido introducir en Francia productos alimenticios extranjeros, como vinos de España y aceites de Italia, y pueden asimismo hacer el cabotaje. Finalmente, los buques franceses han de pagar en Inglaterra un derecho

de cinco chelines, ó sean setenta y cinco sueldos por tonelada, al paso que los barcos ingleses no están sujetos más que al derecho de cincuenta sueldos. Por esto se ven más ingleses y más barcos ingleses en Francia que franceses y buques franceses en Inglaterra: sólo en el mes de julio de 1700 cuéntanse en Saint-Malo cuarenta barcos ingleses, de los cuales treinta transportan á Inglaterra vino y los demás piedras para empedrar y telas. La actividad de los ingleses se desarrolla en Morlaix, en todos los puertos bretones y en Burdeos, adonde, desde hace siglos, van á buscar los vinos de Guiena.

El parlamento inglés aumenta, en varias ocasiones, las tarifas y amplía las prohibiciones: en 1700 las telas crudas francesas pagan el 70 por 100 de su valor, las demás telas el 50 por 100, los vinos 700 libras por tonelada y los aguardientes 900, y además está absolutamente prohibida la exportación de las primeras materias que, como las lanas y las pieles, pueden servir para nuestras industrias. Francia contesta á esa guerra como puede. Por fin, el tratado firmado en Utrecht, en 11 de abril de 1713, establece la libertad recíproca del comercio entre ambas naciones, cada una de las cuales será tratada por la otra como «la nación más amiga.» Pero el parlamento inglés, á instancias de los fabricantes de Londres y del condado de Lancáster, se niega á ratificarlo, y entonces Francia se limita á aplicar á las mercancías inglesas la tarifa hecha para los holandeses en 1699, é Inglaterra impone á los productos franceses derechos más bajos que antes.

#### V. — El comercio de las Indias, de China y del mar del Sur

La compañía de las Indias orientales, que sobrevivió á Colbert, tenía el monopolio del comercio francés en el Océano Índico, desde Persia y la India hasta la India China, y más allá de Malacca, en el Océano Pacífico, hasta el Tonkin y China. Francia poseía en la India algunas factorías en la costa occidental y oriental, siendo las principales de ellas Surate y Pondichery, vecinas de las factorías rivales de los holandeses, ingleses y portugueses. La compañía estaba representada en la India por dos directores, que eran, en 1685, Pilavoine y Francisco Martín, encargados de las factorías de Surate y de Pondichery respectivamente. Martín abrió mercados al comercio en la costa del Coromandel y en Bengala, construyó la ciudad de Pondichery, entró en relaciones con los príncipes indios y se aprovechó de las rivalidades de éstos y de sus dificultades con el Gran Mogol, señor soberano que residía muy lejos, en el Norte, en Delhi, y cuya autoridad era puramente nominal. Administrador práctico, valeroso y tenaz, comerciante y soldado á la vez, cúpole á Martín la gloria de mostrar antes que Dupleix á los franceses la política que habían de seguir en la India.

La compañía hacía el comercio de la India, transportando al Coromandel y á Bengala lo que compraba en la costa de Malabar y en Persia; pero después de un cambio de embajadas entre Francia y Siam, entabló, á partir de 1680 y sobre todo en 1684 y en 1685, relaciones con el reino de Siam, en donde vendía telas de la India y compraba cobre y sobre todo pimienta, cuyo monopolio habíanle dado los siameses, por antipatía á