

Europeos, se pensó en comprar en las factorías portuguesas de África, esclavos negros, mas dóciles, mas robustos que los indígenas y acostumbrados como ellos á los calores tropicales. Este es el origen de la venta de esclavos en la época moderna, tráfico odioso que todos los gobiernos de Europa aprobaron y fomentaron por espacio de tres siglos, y que arrancó de su patria para arrojarlos violentamente en los varios puntos de América mas de 25 millones de africanos.

*Causas de la decadencia del imperio español.*

España recibió el castigo de sus culpas, y sus colonias, que por espacio de un siglo la habian hecho la primera potencia del mundo, contribuyeron poderosamente á su decadencia. El monopolio reinaba soberanamente en América como en las Indias. El gobierno español, no contento con cerrar las puertas de sus colonias á todas las banderas extranjeras, percibiendo además sobre los productos de sus minas el 20, 30 y hasta el 50 por 100, tenia designados para el comercio del nuevo mundo algunos puertos que gozaban de un verdadero privilegio. Estos eran en Europa, Sevilla y San Lúcar, en el Guadalquivir; y en América, Vera-Cruz, Cartagena y Porto-Bello.

De Sevilla es de donde salía una flota de galeones cada año para la América del Sur y cada tres á Veracruz, volviendo llena de tesoros americanos que muchas veces eran sepultados por las tempestades en el fondo de los mares, ó bien la presa de los corsarios y piratas que por entonces abundaban, y que no eran sino aventureros mas ó menos protegidos por los gobiernos europeos que envidiaban la riqueza y pujanza de España.

Todo este cúmulo de reglamentos y prohibiciones eran otras tantas trabas que impedían el progreso del comercio español; mientras que otras arruinaban su agricultura é industria, y una de las mas activas y poderosas fué la ardiente sed de oro que arrastraba hácia las nuevas regiones, los brazos mas vigorosos y espíritus mas enérgicos de la madre patria. Empobrecida por la emigracion, la España acabó de despoblarse á sí misma por efecto de un ciego fanatismo.

La expulsion de los judíos y de los moros por Felipe II y Felipe III de 1570 á 1610, dió un golpe mortal á la agricultura, industria y comercio que se sostenían únicamente por ellos. Los campos y aldeas quedaron desiertos; la poblacion de Madrid perdió 200,000 habitantes de los 400,000 que tenia; en Navarra y Aragon eran los franceses los que cultivaban las tierras; las minas de plomo, cobre y mercurio fueron abandonadas; Sevilla, que tenia 16 mil telares de seda y lana á principios del siglo xvi, no contaba siquiera 300 al principio del siglo xvii. Las fábricas de armas de Toledo, de paños de Segovia y de Burgos, que tanto desarrollo habian alcanzado, rápidamente desaparecieron; España tuvo que pedir á Flandes, Inglaterra y Francia todos los objetos de industria, y hasta el trigo que su suelo ya no producía. La conquista de Portugal y sus colonias por Felipe II en los años de 1580 á 1582, no aumentó el poderío de España; antes al contrario, ese inmenso imperio era demasiado grande para poderlo defender, y no hacia mas que escitar la codicia de los extranjeros. Los holandeses é ingleses se apoderaron de las Indias orientales. Las colonias americanas, bloqueadas por las flotas enemigas, tuvieron que pedir á un comercio contrabandista los productos europeos que España no les mandaba: la marina desaparecía, no viéndose el pabellon español en la vigésima parte del movimiento de los puertos, y en fin, los lingotes y el dinero traídos por los galeones que escapaban de la rapiña de los extranjeros, no servían mas que para pagar las guerras ruinosas ó las importaciones de otros países, las cuales no bastaban para saldarlas los vinos, los aceites, las frutas, la sal y las lanas, que eran los únicos productos de la industria de España.

A mediados del siglo xvii, España con sus colonias de América y Oceanía (islas Filipinas), con sus posesiones de Europa, reino de las Dos Sicilias, Córceña, Milanesado y Países-Bajos, con sus factorías de Argelia y Marruecos, se moría de hambre sobre los lingotes

de Méjico y del Potosí; no era mas que una especie de canal por donde se derramaba en Europa ese rio Pactolo que la cruzaba sin enriquecerla.

*Situacion económica de Europa á fines del siglo xvi.*

Después de haber destronado á Venecia y dominado durante cerca de dos siglos el Atlántico y el Océano Indico, Portugal y España iban á ceder el comercio á otras razas mas activas y mas industriosas, mientras que el monopolio del Estado iba á ser sustituido por el régimen de las compañías privilegiadas, menos exclusivo, menos tiránico y que deja á la iniciativa privada una parte de accion y libertad.

Los pueblos del Mediterráneo no podían pretender á la herencia de España y Portugal. La Italia, es verdad, conservaba su antigua superioridad; las sederías, la pañería, la cristalería, los espejos, la porcelana, las armas, la joyería de Venecia, de Milan, de Florencia y de Bérgamo seguían conservando el primer rango en Europa; las comunicaciones interiores mejoraban cada dia; un ingeniero italiano descubrió los canales con exclusas, y el prestigio de que gozaban sus glorias artísticas y literarias, hacían de ella el foco de la civilizacion occidental: pero el descubrimiento del camino del Cabo por los portugueses habia dado un golpe mortal á su comercio.

*Decadencia de Venecia.*

Venecia procuró luchar; apoyó á los árabes contra los portugueses, pero sus esfuerzos fueron inútiles, el tránsito del Mar Rojo desapareció. Alejandría no fué mas que una ciudad de segundo orden, y no quedó mas que un solo camino abierto al comercio de las Indias con el Mediterráneo; este era el de las caravanas, el cual llegaba hasta Alepo, y esta ciudad fué entonces (1607) el asiento del consulado de Venecia en Asia. Pero los disturbios que asolaron el Asia menor interrumpiendo el comercio con Persia; las guerras con los turcos, dueños de Constantinopla desde 1453 y de Egipto desde 1517; la pérdida de las posesiones venecianas en el Archipiélago, Chipre, Negroponto y Candia; y por fin, la competencia de los franceses y holandeses, acabaron por arruinar el comercio de Venecia en Oriente. En 1675 la supresion del consulado general de Alepo fué la sentencia de muerte de la antigua supremacía veneciana; el pabellon de san Marcos no dominó mas que en las aguas del Adriático y por las costas septentrionales de África, donde tenia que sufrir los insultos de los corsarios de Argelia, Tunez y Marruecos: la república se durmió en sus arenosas lagunas, en tanto que Italia venía á ser entonces el campo de batalla de toda Europa, y se veía dominada por los españoles y austríacos, declinando poco á poco en agricultura, industria y hasta en superioridad intelectual.

*Decadencia de la liga anseática.*

La liga anseática, que en la Edad Media habia compartido con Venecia el imperio de los mares europeos, estaba aun mas hondamente quebrantada que la reina del Mediterráneo.

La ruina de Novogorod á fines del siglo xv, dió un golpe mortal al comercio de los anseáticos de Rusia: las ciudades de los Países-Bajos se habian separado de la liga, y la Suecia y Dinamarca se habian sustraído á su tiranía comercial.

En 1597, la reina Isabel de Inglaterra prohibió la entrada en la Gran Bretaña á los barcos de la liga, mientras que los ingleses iban á hacerles la competencia hasta los puertos del mar Blanco. En fin, la industria alemana tan floreciente aun en el siglo xvi, con sus cervecías y manufacturas de paños de la Baja Sajonia y de las riberas del Rin, la relojería de Nuremberg, las tintorerías de Erfurt, Osnabruck y Munster, la joyería de Augsburgo, etc., se vió poco á poco arruinada por la competencia extranjera, por las guerras de religion y por



la decadencia de las libertades municipales. La fabricacion de lienzos y telas de Silesia, Lusacia, Hannover y Westfalia sobrevivió casi sola á la decadencia universal de la industria; era otro recurso quitado al comercio de las ciudades anseáticas que en otro tiempo trasportaban á toda la Europa occidental los productos manufacturados de la Alemania central y septentrional. La única compensacion que encontraron á tantos desengaños, fueron los privilegios que les concedió España por odio á Inglaterra y Holanda. El comercio de España es el que contribuyó principalmente á la salvacion de tres ciudades anseáticas, Brema, Hamburgo y Lubeck. En cambio de las telas, paños, cereales que trasportaban á Lisboa y Cadiz, recibian las mercaderías coloniales de la India y el dinero de América, viniendo á ser á poco lo que eran antes de la ruina del comercio de Venecia las ciudades de la Alemania del Sud, es decir, los mercados de productos del Oriente y el principal depósito de metales preciosos. Pero á pesar de todo, no podian aspirar á la herencia de España y Portugal; esta estaba reservada á las tres grandes potencias de Occidente, Holanda, Francia é Inglaterra.

*Formacion del imperio colonial y marítimo de Holanda.*

La prosperidad comercial é industrial de Flandes y de los Países-Bajos iba siempre en aumento desde mediados de la Edad Media. Las fábricas de cerveza, de telas y paños de Brujas, Gante, Ipres y Bruselas; los encajes de Valenciennes, las armas y cuchillería de Lieja y Namur no tenían rival en el mundo. Innumerables canales cruzaban el suelo de Flandes y proporcionaban á los trasportes la facilidad que no se conocía en el resto de Europa. Brujas y Amberes mantenian relaciones con Venecia y las ciudades anseáticas, á la vez que con los puertos de la Europa occidental y septentrional, y con las ciudades del Rhin y del Mosa. El descubrimiento del nuevo mundo y el camino de las Indias no hicieron mas que aumentar ese comercio.

Por el año de 1520, Amberes contaba 200,000 habitantes, y el movimiento de su puerto era próximamente de 2,000 barcos, el de su comercio, de 500 millones de coronas, 1,600 millones de pesetas. Los Fuggers de Amburgo, los Espinosas de Génova y los Peruzzi de Florencia tenían allí sucursales. Pero la abdicacion de Carlos Quinto, la anexion de los Países-Bajos al imperio español, las proporciones que tomaba el protestantismo, la sublevacion de Flandes y Holanda contra España, la sumision de las provincias flamencas y el triunfo de las provincias holandesas que se constituyeron en Estado independiente bajo el nombre de Provincias-Unidas, removieron y trastornaron toda la situacion económica é industrial de los Países-Bajos.

Amsterdam heredó entonces la prosperidad de Amberes; sus naves protegidas por los soberanos del Norte que tenían la ambicion de las ciudades anseáticas, iban hasta el Báltico á buscar las maderas de construccion y los cereales que los holandeses vendian despues en España y Portugal, á cambio de los productos coloniales que distribuian en el norte de Europa. A este comercio se juntaba la pesca del arenque, que constituia para la Holanda una especie de monopolio.

*Compañías holandesas de las Indias orientales.*

En el año 1595, Felipe II cerró los puertos de Lisboa á los barcos de Amsterdam, creando por este medio y sin quererlo la potencia colonial de la Holanda. Los holandeses tomaron inmediatamente la determinacion de ir á las Indias á buscar las materias que antes recibian indirectamente.

Algunas tentativas hechas por particulares fracasaron; pero en el año 1602 se formó una compañía privilegiada con un capital social de 6 millones de florines, para hacer el comercio de las Indias orientales, y de la cual podia formar parte cualquier ciudadano de la república. El Estado tan solo se reservaba una parte de los beneficios y el derecho de revisar los presupuestos de la compañía.

En menos de medio siglo la Compañía de las Indias habia tomado un gran incremento. Los portugueses eran expulsados de las Molucas y de todas las costas de la India; las islas de la Sonda, Celebes, Malaca y Ceilan eran ocupadas; numerosos centros comerciales se levantaban por las costas del Malabar y de Coromandel; el cabo de Buena-Esperanza se convertía en posesion holandesa; atrevidos exploradores, aventurándose en el Océano Pacífico, descubrian la Nueva-Holanda; fundábase Batavia sobre las ruinas de una factoría inglesa; la Compañía mandaba arrancar en las Molucas todos los árboles productores de especias, escepto en Amboina y Banda para asegurar así mejor su monopolio, y se elevaban las acciones de 3,000 á 18,000 florines.

Desde entonces la Holanda suministró por sí sola á toda Europa las especias, la canela, madera de Sándalo, indigo, té de la China (que importó por primera vez en 1610), las lacas, porcelanas y sederías del Japon.

El brillante éxito de la Compañía de las Indias orientales hizo que en 1621 se fundara una Compañía de las Indias occidentales para la explotacion del comercio en las costas de África hasta el cabo de Buena-Esperanza, en las dos costas de América y en las islas de la Oceanía hasta las Molucas. La Compañía fundó á Elmina en el golfo de Guinea, para la trata ó venta de negros; á Nueva-Amsterdam en el sitio donde mas adelante debia edificarse Nueva-York; ocupó varias Antillas; conquistó de los portugueses una parte del Brasil; se estableció en Surinam; pero la pérdida del Brasil despues de una guerra sangrienta, la competencia de Inglaterra en la América del Norte, no tardaron en arruinar la Compañía que vegetó hasta el año de 1740 sin volver á conquistar jamás su primer esplendor.

A mediados del siglo xvii la marina holandesa contaba mas navíos que todas las demás naciones reunidas; alcanzando, de consiguiente, todo el monopolio del transporte, y todo el comercio entre la Europa del Norte y la Europa del Sur, entre Francia é Inglaterra. Hasta el cabotaje entre los puertos franceses se hacia al abrigo de la bandera holandesa. Los productos de las colonias y de la industria de las Provincias-Unidas llenaban la Europa: sus capitales estaban comprometidos en todas las grandes operaciones, y podian los holandeses llamarse con orgullo los banqueros del mundo entero y los dueños del mar.

*Acta de Navegacion, 1651.—Derecho de flete, 1661.—Decadencia del poderío holandés.*

Inglaterra y Francia miraban con terror esa potencia amenazadora de la libertad de los mares.

Así es que el acta de navegacion publicada por Cromwell en 1651, las tarifas y prohibiciones que Colbert impuso á todos los productos de la industria holandesa, el derecho de flete y el progreso de la industria y marina en Francia é Inglaterra, y por fin, las guerras sangrientas que los holandeses tuvieron que sostener contra Cromwell y Luis XIV, quebrantaron profundamente las Provincias-Unidas; las compañías inglesas y francesas de las Indias orientales les arrebataron casi todas las factorías de la península del Decan y les relegaron á las islas; sus establecimientos de la América del Norte desaparecieron; las potencias occidentales y las escandinavas les disputaron el monopolio de la pesca del bacalao y de la ballena; Dinamarca y Suecia se pusieron en relaciones directas con el África, América y las Indias. Sin embargo, la Holanda conservó sus factorías de Guinea, sus admirables colonias de Oceanía, sus establecimientos de Surinam, en los cuales habia introducido en el año 1717 el cultivo del café y su actividad mercantil é industrial; pero á pesar de todo bajó á la segunda categoría de la importancia comercial, y hubo de ceder el paso á las dos potencias rivales que iban á disputarse el imperio de los mares, Francia é Inglaterra.

*Francia desde el siglo xv al xvii.*

Francia hasta el siglo xvii no habia representado mas que un papel secundario en la historia de los descubrimientos. Algunas esploraciones á la América del Norte, tales como



el viaje de Cartier al Canadá, algunas tentativas de instalacion en Florida y por las costas del Africa, varias atrevidas expediciones filibusteras ó contrabandistas á las colonias españolas y portuguesas: tal era la parte que el pabellon francés tomó en aquel grandioso movimiento que arrastraba la Europa hácia las Américas y las Indias. Hasta en los mares europeos la marina francesa habia perdido durante las guerras de religion la importancia que por un momento alcanzara, cuando Jaime Cœur cubria con sus barcos las aguas del Mediterráneo, y el armador de Dieppe, Juan Anjo, amenazaba incendiar á Lisboa y trataba como iguales suyos á los reyes portugueses.

Esceptuando algunos viajes á las Antillas y al Africa, el círculo del comercio francés no se habia extendido mucho; puede decirse que se limitaba á cambiar en Amberes y Amsterdam los tejidos y vinos destinados á los habitantes del Norte, á cambio de los productos coloniales y las indianas de la India; en España se limitaba á la importacion de cereales y paños por los metales preciosos de América; en Inglaterra llevaba trigos y vinos que cambiaba con las lanas inglesas; y tan solo pagaba con dinero las sederías, terciopelos, porcelanas, vidriería y los espejos italianos; y aun este tributo era muy aligerado, desde que Francisco I creó algunas manufacturas de sedería, multiplicó la cristalería, fomentó las industrias de lujo; y cuando Bernardo de Palissy sobrepujó las lozas y esmaltes de Italia, las guerras religiosas encadenaron el progreso durante 40 años, hasta el advenimiento de Enrique IV y Sully. Entonces se realizó la agricultura; Olivier de Serres propagó el cultivo de la morera, del maiz, de la remolacha, del lúpulo y del trébol; se decretó la libertad del comercio de los granos; hermosas carreteras atravesaron la Francia en todas direcciones; los relevos de postas se multiplicaron; se concibió el plan de grandes canales y se principió á ejecutar empezando por el canal de Briare.

La industria francesa principia entonces á luchar gloriosamente contra la competencia general. Los paños y las telas francesas vuelven á tomar la superioridad; las sederías de Lion y de Nîmes representan un capital de 130 millones, sin contar las materias primeras, exportándolas á toda Europa. Los cristales y espejos rivalizan con los de Venecia; las alfombras y encajes disputan la superioridad á los de Flandes. Se fundó por entonces la manufactura de los *Gobelinos*; se creó una cámara de comercio; se firmaron tratados con Venecia, Suiza y Turquía, y la bandera francesa disputó á la de Venecia el comercio de Levante.

Las primeras colonias francesas se organizan entonces; Samuel Champlain funda en 1608 á Quebec á orillas del San Lorenzo, depósito de las peleterías del Canadá. Enrique IV con su profunda inteligencia parece adelantarse á su siglo cuando dice: «La esperiencia nos demuestra que siendo la libertad del tráfico que los pueblos y súbditos del reino hacen con sus vecinos y extranjeros, uno de los medios mas á propósito para contribuir á su riqueza y bienestar, consideramos que no podemos impedir que cada uno saque provecho de lo que tiene por medio y beneficio del comercio.»

Desgraciadamente lo elevado de las tarifas, hasta para las primeras materias, el sistema de aduanas interiores cuyos impuestos eran muy crecidos y los derechos de salida que pesaban sobre casi todas las mercancías, paralizaron las reformas de Enrique IV y de Sully.

#### *Luis XIV y Colbert.*

Colbert debia acabar la obra que su antecesor habia principiado. La marina y la industria francesas tenian que luchar contra dos rivales muy poderosas, Inglaterra y Holanda, la una al principio y la otra al apogeo de su grandeza. Para destruir la competencia ruínosa de los productos manufacturados en los Países-Bajos y el monopolio de los transportes que Holanda habia conquistado durante las guerras francesas de los treinta años y de la Gironda, Colbert se hizo proteccionista como Cromwell. Derechos muy crecidos ó prohibiciones absolutas no dejaban que los tejidos holandeses pasasen las fronteras (tarifas

de 1664 y 1667), mientras que iban á Francia obreros de Italia, Flandes é Inglaterra, á los cuales se pagaba el trabajo á precio de oro, fundándose entonces fábricas de paños finos en Sedan y Abbeville, fábricas de batistas en Bapaume y Cambraý, y se creaban en Beauvais la *Savonnerie* y los Gobelinos, esos admirables establecimientos cuyas alfombras dejaban muy atrás las de Flandes y Turquía; en París y San Gobain grandes manufacturas de espejos; en Sévres fábricas de porcelanas; en todos los puertos de mar fábricas de cuerdas, herrerías y grandes centenares de materiales para construccion. Bajaron los derechos de salida, y los de entrada sobre las primeras materias fueron disminuidos ó suprimidos. Al propio tiempo la red de carreteras se estendia; el canal del Mediodía enlazaba los dos mares, asombrados de ver sus aguas unidas al pié de los Pirineos; las aduanas interiores fueron abolidas en doce provincias del Norte.

El fausto de la corte y de la nobleza, lo mismo que la riqueza creciente de las demás clases sociales, daba á las industrias de lujo un incremento extraordinario; Francia era entonces la soberana de la moda, y aunque criticada por toda Europa, todos la copiaban y no dejaban de admirarla.

#### *Las cinco grandes compañías de comercio.*

El comercio y la marina, lo mismo que la industria, necesitaban mucha proteccion. Colbert desconcertó á los armadores holandeses imponiendo un derecho de flete de 50 sueldos por tonelada á todos los barcos extranjeros que cargasen en cualquiera de los puertos franceses, y al mismo tiempo atemperaba esta medida, estableciendo puertos francos en Dunkerque y Marsella. Fundó la marina, concediendo á los constructores una prima de 5 libras por tonelada, permitiendo á la nobleza hacer el comercio marítimo, fundando las cinco grandes compañías comerciales que muy pronto extendieron sus operaciones por el mundo entero.

La Compañía de las Indias orientales (1664) procuró colonizar á Madagascar, y creó centros comerciales en Pondichery y Surate.

La Compañía de las Indias occidentales (1664) heredó de las compañías particulares, las cuales ya habian fundado colonias francesas en la Martinica, Guadalupe y Guyana, lo mismo que grandes centros comerciales en las costas de África, desde el cabo Verde hasta el de Buena-Esperanza. La extension del cultivo de la caña de azucar en las Antillas, la introduccion del café en la Martinica, la toma de posesion de la Luisiana en el año de 1680, la conquista de una parte de Santo Domingo por los filibusteros franceses, y la prosperidad de todos sus establecimientos del Canadá, dieron á la Francia una superioridad que en vano le disputaban la Inglaterra y la Holanda, é hicieron de San Malo, Nantes, La Rochela y Burdeos los principales desembocaderos del comercio con las Américas.

La Compañía del Norte, la de Levante y la del Senegal completaron este vasto sistema de empresas privilegiadas, acaparando la pesca del bacalao y de la ballena en los mares del Norte, el monopolio de la goma, del polvo de oro, del marfil y de los negros de la costa occidental de África.

La muerte de Colbert; la revocacion del edicto de Nantes, obligando á millares de expatriados á dispersarse por toda Europa, diseminando los secretos de sus industrias; los desastres de la guerra de sucesion de España; el tratado de Utrecht, quitándole á la Francia la Acadia, Terranova y la bahía de Hudson, dieron un terrible golpe á su supremacia.

A pesar de los esfuerzos de la banca de Law y de la Compañía de Occidente (1717), absorbiendo todas las compañías de comercio fundadas por Colbert, no pudieron realizarse la hacienda ni la marina francesas. Pero el resultado que obtuvo esta brillante y temeraria tentativa fué crear en la embocadura del Mississipi el puerto de Nueva-Orleans, realizando poderosamente de esta manera las colonias francesas del Océano Índico, como Borbon, la isla de Francia, Pondichery y Chandernagor, que bajo la administracion de Dupleix en 1749 contaron por un momento 30 millones de súbditos.