

partes el comercio moderno, por mar ó por tierra, ha hallado el medio de contornear por nuevos itinerarios los antiguos caminos de los caravaneros; mas, por imperfectas que fueran en su organización política las sociedades móviles de los mercaderes, no dejaban de constituir por la libertad relativa de sus individuos, por la poesía de la vida al aire libre, por la belleza de los horizontes que se acercan y se alejan, una de las grandes alegrías de la vida para todos los que en ellas habían tomado parte, y si la humanidad no tuviera el poder de reemplazarlas bajo mil formas, la desaparición de las caravanas sería una pérdida esencial para la educación del género humano. Si es verdad, como dice Vambéry, que quinientos mil Persas de toda edad y de toda condición toman parte cada año en el vaivén de las caravanas y de las peregrinaciones, ese enorme desplazamiento de la población se debe sin duda en gran parte á las alegrías de la vida errante. Los Iranios, tipo de la vida sedentaria en comparación de los Turanios nómadas, tienen también en la sangre el amor del viaje y de las aventuras.

¡Qué lejanos están los tiempos de la caravana para nuestros países de la Europa occidental, en el caso de que se hayan efectuado los transportes de mercancías por largas líneas de animales de carga! En cuanto el hombre supo hacer flotar una tabla sobre el agua corriente, pudo, organizando cortos acarreos, constituir una red suficiente para la distribución de sus productos y cuyo efecto útil es muy superior á los animales de albarda; el halage (arrastre fluvial) es, mecánicamente, el medio de transporte más económico. Las vías fluviales fueron relativamente abandonadas á su vez cuando se tuvo la osadía de bogar en el mar. Los Alpes, los Cárpatos, los pantanos de la cuenca del Dniepr no dificultaron ya el tráfico del Adriático al Mar del Norte y del Mar Negro al Báltico, cuando éste se efectuó por la circunnavegación de la península europea, desde la Escandinavia al Oriente mediterráneo. Hasta en los países en que la falta de ríos deja toda su importancia á las caravanas, Africa sahariana, Persia, Asia central y los Andes, la cantidad total de mercancías transportadas á grandes distancias no ha sido nunca muy considerable, y en mil años no ha llegado seguramente á la que los trenes de mercancías de un solo país de Europa transporta actual-

mente en un año, es decir, un peso que se mide en miles de millones de toneladas kilométricas y que para el conjunto de las redes del mundo entero pasa quizá de trescientas¹.

Las vías férreas y la gran navegación han reemplazado á la caravana, no sólo en su carácter comercial, sino también en la satisfacción que da al hombre que desea viajar. La necesidad del viaje



Cl. Bogdanovitch, Irkoutsk.

DE TOMSK Á IRKOUTSK — CARAVANA DE TÉ EN INVIERNO

alcanza en la actualidad á las capas sociales cada vez más profundas, y pertenece ya á la higiene. Esperando algo mejor, la semana pagada de descanso anual forma parte de las reivindicaciones obreras y se utiliza por muchos de los que la obtienen para una estancia á la orilla del mar. Y la evolución se acompaña de un aumento de comodidad y de velocidad y hasta de una disminución de precio. En 1830, la flota francesa empleó 18 días en llegar á Argel; hoy el trayecto se efectúa normalmente en 26 horas. De 1845 á 1901, el transporte de la tonelada kilométrica bajó de 12 céntimos á 4'5 y

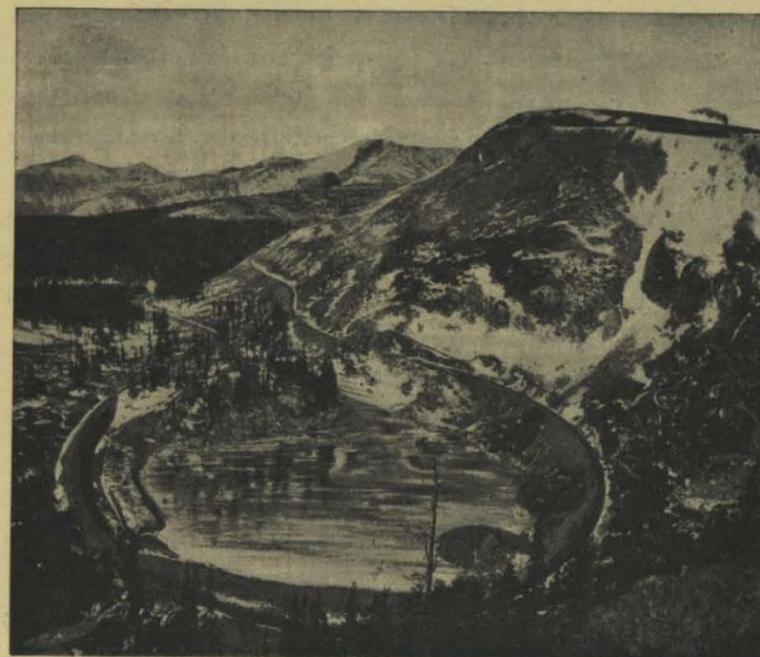
¹ La red francesa (45,000 kilómetros, cerca de la vigésima parte de la red mundial) transportó, en 1901, 16,000 millones de toneladas kilométricas.

el de los viajeros de 7 á 4. Pero, á decir verdad, la afición á los viajes degenera en muchos ricos en una manía deambulatoria que les hace dolorosa toda estancia prolongada en un mismo lugar, y que les obliga á cambiar de residencia sin utilidad alguna para su inteligencia. Por esa locura de la velocidad, el civilizado se muestra en perfecta oposición con la placidez del Oriental: el uno no parece saber que el tiempo pasa, el otro se agita á veces para no hacer nada.

Lo mismo que las caravanas, las grandes ferias han sufrido una transformación. Primero se desplazan forzosamente á medida que la red de las vías de comunicación rápida crea centros que se confunden con las capitales. Antiguamente se escogía para cita de comercio una ciudad fronteriza, sin autoridad política propia, situada entre grandes Estados; en una palabra, se procuraba sustraerse á la acción de un poderoso soberano que pudiera intentar, á pesar de tratados y salvaconductos, inclinar las transacciones en su beneficio personal. El lugar escogido solía ser un campo que quedaba desierto durante todo el período que separaba una feria de otra, y, como los caravaneros, los feriantes se constituían entre sí en cuerpo político, dándose tal ó cual gobierno temporal, según las costumbres del tiempo, las tradiciones locales y las preocupaciones de los mercaderes más ricos, con cuya voluntad se conformaba la multitud de los pequeños traficantes. Por la fuerza de las cosas, los detentadores del poder más inmediatos al sitio donde se efectuaban esas operaciones fructuosas trataban de beneficiarse particularmente de ellas, y casi en todas partes consiguieron su objeto; hasta cuando la fuerza de la costumbre ó el respeto á lo pasado han conservado los antiguos campos de feria, la libertad de las elecciones ha desaparecido de ellos: los vigilantes y reguladores son designados de antemano.

La necesidad esencial de los antiguos mercados en fechas y en lugares fijos se satisface hoy por los grandes almacenes de las ciudades que funcionan todos los días del año. Algunos objetos raros y preciosos traídos de muy lejos, sólo se hallaban en las ferias: actualmente se les ve, mucho más numerosos, en las casas especiales de los grandes negociantes, y el comprador puede procurárselos cuando le conviene. Hay bazar en Londres ó en París que contiene más riquezas que las que antes llevaban todas las caravanas y

que las que antes se vendían en todas las ferias del mundo; cada día los trenes de las vías férreas introducen en la ciudad más clientes que los que pudieron reunirse en Sinigaglia, Beaucaire, en Leipzig ó en Novgorod. Se ha realizado, pues, una gran revolución comercial: la periodicidad de los cambios ha producido un movimiento incesante, continuo, de transacciones que ni siquiera detiene la noche,



Cl. C. L. Mac Lure.

VÍA FÉRREA EN LAS ROCOSAS — EL YANKEE DOODLE LAKE

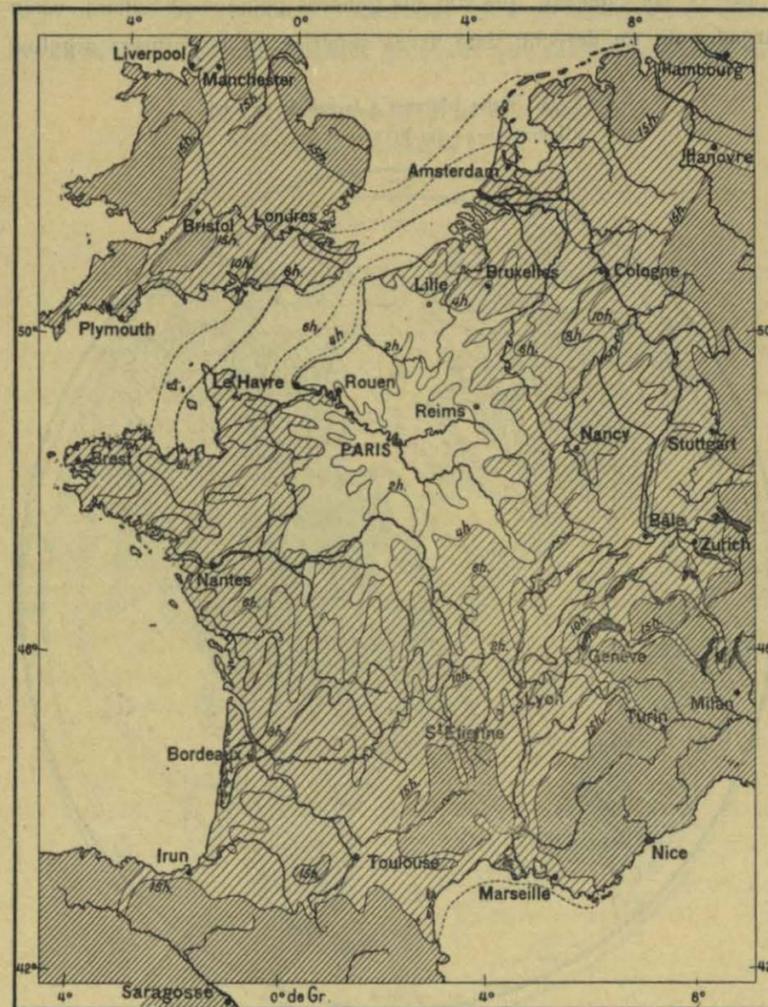
ya que el sol ilumina siempre un lado del planeta y la red de los ferrocarriles, de los telégrafos y de los teléfonos vibra constantemente para transportar mercaderes y transmitir sus órdenes de ciudad en ciudad y de continente á continente.

El comercio internacional, que representa ya tan gran número de miles de millones — más de un centenar —, hubiera tomado proporciones mucho más considerables si los gobiernos, obedeciendo á excitaciones de los grandes industriales de su país, no hubieran tomado medidas fiscales para «proteger» el trabajo indígena, es decir, para asegurar á los prestamistas de las empresas nacionales mayor

beneficio. En cuanto los productores de una comarca advierten que el artículo entregado por ellos es de valor menor ó de precio superior al artículo similar obtenido ó fabricado por los productores extranjeros, intrigan cerca de los poderes públicos para impedir que penetre en el país, ó bien para hacerse conceder primas de exportación. En una palabra, se dirigen al gobierno de su nación para enriquecerse personalmente haciendo pagar á sus compatriotas un impuesto suplementario. El procedimiento funciona en nuestros días en Francia de una manera casi automática por los cuidados de una «comisión de aduanas». En cuanto una utilización nueva ó un descubrimiento permite al productor extranjero vender cierta mercancía más barata que el fabricante francés, inmediatamente se pide la elevación del derecho de aduana y no hay ejemplo de que jamás lo hayan negado las Cámaras legislativas. ¿Cómo, en tales condiciones, no ha de aumentar el coste de la vida? Si el pañ nacional es caro, preciso es que se encarezca más para que el gran propietario aumente sus rentas; si los tejidos nacionales ó el hierro nacional no valen lo que los productos del mismo género que puede suministrar el extranjero, deténganse á la entrada por una prohibición absoluta ó impónganseles unos derechos sabiamente graduados. De ese modo el gobierno logra un doble objeto: da al Tesoro un considerable aumento de impuestos, extraído del consumidor, y favorece á sus amigos de la clase superior, que son los verdaderos dueños del país.

Pueden citarse numerosos ejemplos de supresiones completas del tráfico debidas á la «protección» que se supone que las aduanas aseguran al comercio. De ese modo, el régimen aduanero de Argelia en las fronteras del Sahara ha tenido por consecuencia, durante más de medio siglo, desviar completamente la marcha de las caravanas y dirigirlas, sea al Oeste, hacia Marruecos, sea al Este, hacia Túnez y la Tripolitana. Ha habido políticos que han supuesto que la abolición de la servidumbre en Africa había desanimado el comercio, que antes consistía en gran parte en esclavos; se ha podido creer que la hostilidad de los Tuaregs había imposibilitado todo tráfico; pero los Tuaregs, lo mismo que los demás habitantes del Sahara, no hubieran dejado de aprovecharse de los caminos

N.º 577. Viajes isócronos á la partida de Paris, de 2 á 15 horas.



1: 10 000 000

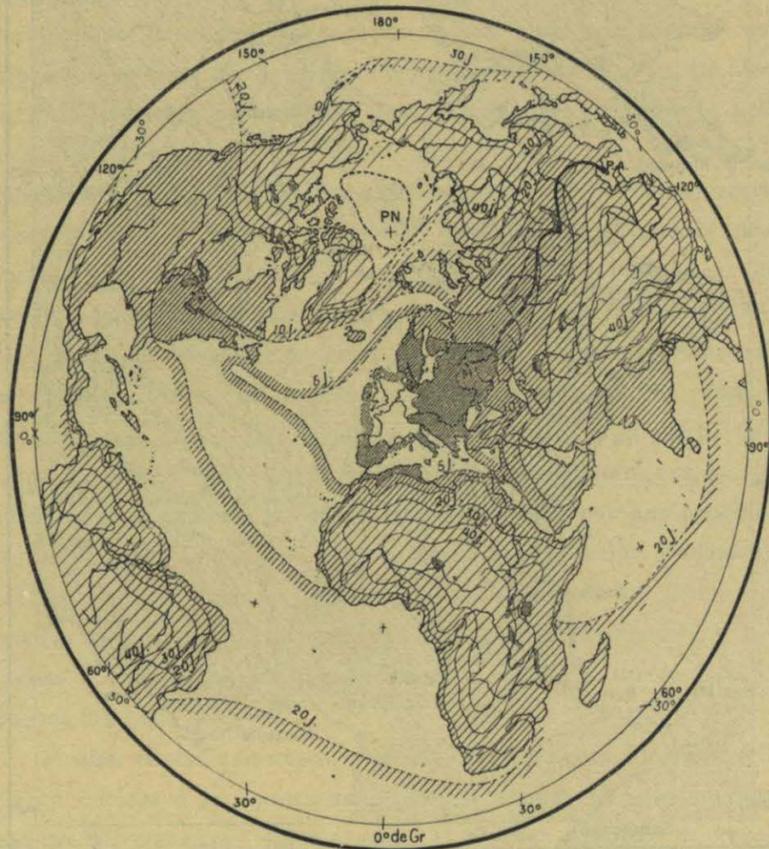
0 100 250 500 Kil.

Por el trazado de las líneas isócronas, se ha supuesto que se hacía uso de los trenes más rápidos, aun cuando no circulen todos los días; no se trata aquí sino del tiempo necesario para llegar á las estaciones de ferrocarriles.

abiertos á los cambios hacia el litoral de Argel, si, á la entrada misma, no hubieran estado cerrados esos caminos por los portazgos aduaneros. Los verdaderos «cortadores de caminos» no han sido los

Bárbaros, sino los Franceses. Para citar hechos precisos, el azúcar, el café y las especias, que son los géneros pedidos al Sahara, están cargados de un derecho siete veces superior en la frontera argelina

N.º 578. Viajes isócronos á la partida de París.
Hemisferio en que Francia ocupa el polo.



Los dos mapas números 578 y 579 están á la escala media de 1 á 75.000.000. Están proyectados sobre el horizonte del 45º de latitud Norte y no sobre el de París.

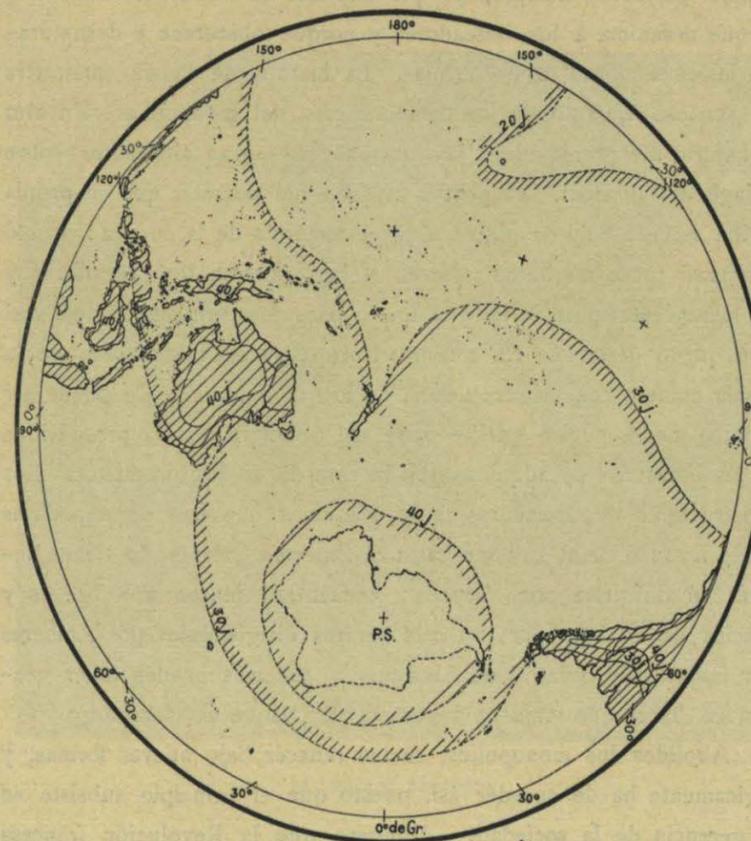
Para las líneas de 20, 30 y 40 días, se ha hecho uso del mapa de J. Bartholomew en *World's Atlas of Commerce*.

que en las de Trípoli. ¿Cómo no han de cambiar su itinerario natural para aprovechar las ventajas que les ofrecen los mercaderes tripolitanos unos compradores que recorren miles de kilómetros á través de las soledades del desierto¹?

¹ A. Fock, *Bulletin de la Société de Géographie*, p. 170, sesión de 3 de Mayo de 1895.

Después de las desgracias causadas por la desanimación ó la supresión de las relaciones comerciales entre pueblos, han de citarse los absurdos y las consecuencias grotescas que resultan del escrúpulo

N.º 579. Viajes isócronos á la partida de París.
Hemisferio antípoda de Francia.



de los celosos observantes de la tarifa. Por ejemplo: Á un Faraón momificado se le asimiló á una carga de bacalao en los registros de la aduana, y al propietario de un campo del Illinois, sobre el cual había caído un meteorito, se le obligó á pagar los derechos de aduana por la masa de hierro extranjero de que había sido el dichoso poseedor¹. Pero las extrañas exigencias del fisco no son más que un

¹ Stanislas Meunier, *Revue Scientifique*, 9 Mayo 1896, p. 581.

simple inconveniente en comparación del daño que causa al genio mismo del hombre. El monopolio obtenido por la protección del Estado suele tener por consecuencia la pérdida de aquella misma industria que pretende favorecer y que se empobrece poco á poco porque ya no está animada por la pasión del trabajo. La protección del trabajo perjudica siempre, porque suprime la iniciativa individual, porque desanima á los buscadores y porque oscurece y desnaturaliza las invenciones de los rivales. La historia de Persia suministra un gracioso ejemplo de las consecuencias del monopolio. Un alto dignatario fué promovido á las funciones de «gran almirante» sobre el lago de Ourmiah. Su primer cuidado fué decretar que su propia flotilla serviría en lo sucesivo todo el comercio de la cuenca: mandó desguazar todos los barcos que en el lago poseían los pescadores y los mercaderes, pero le faltó el dinero para construir sus barcos, y el lago quedó desierto. En nuestra Europa suceden las cosas de la misma manera con más frecuencia de lo que se cree, y no puede ser de otro modo, puesto que se parte del principio que la prosperidad de las industrias se adquiere por la carestía de los productos. Los constructores de armaduras ó de máquinas que han de expedirlas desde Lyon ó Saint-Etienne hasta el Extremo Oriente, no tienen interés en dirigir las por Marsella: encuentran plazos más breves y precios de 20 á 40 por 100 más baratos dirigiéndolas por Amberes por las vías de Suiza y de Alemania¹. Además pueden tener ventaja en hacer que viaje su mercancía por buque de Hamburgo.

Abolidos los monopolios, suelen renacer bajo nuevas formas, y lógicamente ha de suceder así, puesto que el principio subsiste en la gerencia de la sociedad. Admítase que la Revolución francesa abolió las aduanas interiores, que beneficiaban antes al Estado, á arrendatarios de impuestos, á los señores ó á las ciudades; pero los municipios urbanos, impulsados por el gobierno en esta funesta vía, han establecido esas aduanas á sus puertas con el nombre de impuesto de consumos, y el progreso consiste sólo en cambiar las antiguas denominaciones. Como quiera que sea, no puede menos de considerarse como un gran absurdo la exacción que se hace á las

¹ Mangini, *Compte-rendu de la Chambre de Commerce*, 1890, Lyon.

puertas de las ciudades sobre sus propios recursos y para su supuesto beneficio: es un círculo vicioso que no se recorre sin que haya en el camino pérdida de fuerza. Esas aduanas interiores, condenadas en principio hace ya mucho tiempo y, no obstante, casi impuestas por el gobierno á los municipios deseosos de deshacerse de ellas, tienen todos los inconvenientes, puesto que ponen trabas á la vez á



EL MERCADO DE SIGUIRI

Cl. L. Cuisinier.

la producción, á la circulación y al consumo. Además han sido establecidas sin ningún método y varían de ciudad á ciudad, cambiando según los géneros y las industrias. Económicamente son instituciones desastrosas; moralmente, acostumbran á sus empleados á los abusos de autoridad y á la rudeza, y á los ciudadanos á la bajeza de actitud, á la mentira y á la astucia. La mayor parte de los motines que en España han estallado en distintos puntos han tenido por origen las disputas entre campesinos y empleados de consumos; esa es la causa de que, cuando las discusiones se irritan,

los edificios en que se hace la percepción arden en seguida, y cuando el motín estalla la multitud ataca á los representantes de la autoridad. Todo el mundo está de acuerdo sobre lo absurdo del sistema, y á pesar de todo el absurdo resiste á todos los asaltos. ¿No es grotesco ver una ciudad como París, cuyas murallas, con todo su aparato de fosos, escarpas, contra-escarpas y zona exterior no tienen actualmente otro empleo que el de barrera entre los proveedores del campo y los consumidores de la ciudad? ¡Costoso instrumento para objeto harto mezquino!

Es de prever que aduanas interiores y aduanas exteriores, tan funestas las unas como las otras, acabarán por ser arrastradas por el gran torbellino de la evolución general. Durarán mientras los Estados puedan conservar sus apariencias de autonomía bajo el dominio del capital triunfante. Los grandes industriales han hallado el medio de no sentir sus efectos. Para evitar las fronteras no tienen más que fundar sus fábricas en cada una de las comarcas que quieren proveer con sus productos: algunos cambios de nombre, otro libelado de los estatutos, empleados de nacionalidades diferentes y todo se arregla. Su fortuna les coloca sobre todas las leyes imaginadas contra sus antecesores: son bastante poderosos para exceptuarse de su cumplimiento, sin perjuicio de utilizarlas para librarse de sus concurrentes de inferior categoría. La liga de todos los consumidores del mundo no estaría de más para librarse de su dictadura.

La evolución del comercio desde las primeras edades nos muestra singulares contrastes. Comenzó por ser despreciado: fué una vergüenza traficar, y ahora es la gloria por excelencia. Según la antigua moral, el cambio sólo podía hacerse con el extranjero, puesto que el hermano de tribu tenía el derecho de tomar las cosas, y las tomaba en efecto. Los Buriatas de la Mongolia no venden ni compran en el interior de la comunidad¹; jamás, ni aun en nuestros días, pagarán los servicios el uno del otro; nadie puede ser patrón ni criado. Los obreros kabilas, que, no obstante, conocen bien el valor del dinero, van de casa en casa á componer las herramientas

¹ Pierre Kropotkine, *L'entraide*.

y á fabricar los arados, no como asalariados, sino como huéspedes, porque las herramientas son cosas santas y sería una profanación tocar el «vil metal» después de haber cumplido esta obra noble de que depende el nacimiento del trigo¹.

En todos los países del mundo, sobre todo en medio de las comunidades rurales poco removidas por el gran movimiento mo-



Cl. del Photochrom.

NIJNYI-NOVGOROD Y EL PUENTE DE LA FERIA

En primer término la ciudad baja de Nijni-Novgorod, luego el Oka; en el fondo el Volga. La feria se celebra del 25 de Julio al 10 de Septiembre, entre los dos ríos. El puente de barcas tiene 900 metros de largo y sólo existe durante el verano.

derno, se encuentra esta práctica de la moral solidaria, que obliga á la ayuda mutua y prohíbe el empleo del dinero entre vecinos y amigos.

Mas puesto que según la antigua definición, «el extranjero es el enemigo», parece natural que se le despoje: no solamente pagará lo que compre, sino que si se puede hacerle pagar el doble ó el triple de lo que vale el objeto vendido, el acto será meritorio según la moral de la tribu. ¡Cuántos hombres, aun entre las po-

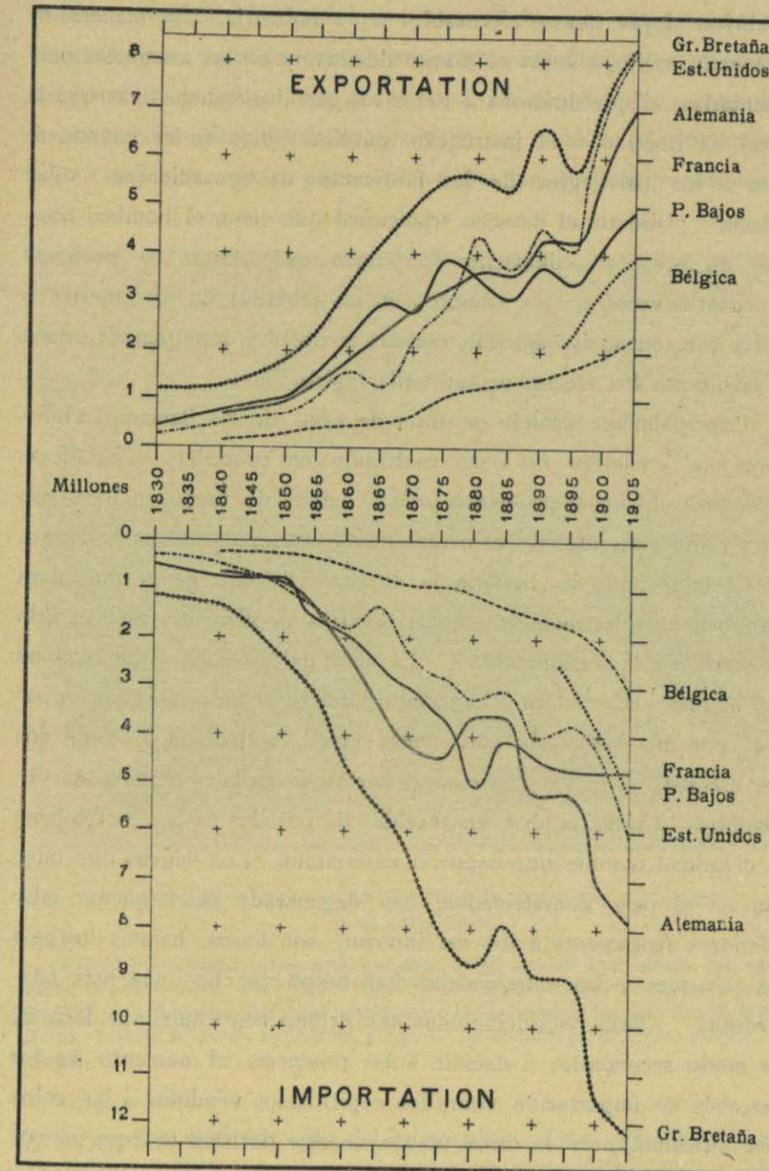
¹ Hanoteau y Letournieux, *La Kabylie*.

blaciones cultas, se atienen aún á esta concepción primitiva del comercio! Tómense como ejemplo los chalanés, que negocian generalmente con compradores extranjeros para la venta de sus caballos. El Auvernés que baja de la feria de Salers, conduciendo sus nobles bestias alimentadas con el graso pasto de las alturas, conoce perfectamente las cualidades y los defectos de su ganado, pero no deja de estar resuelto á hacer valer las unas y á ocultar ó atenuar los otros, arte que practica de una manera admirable, porque ningún tráfico se presta á la astucia como la venta de los animales. El comercio de bueyes hace del Auvernés el astuto mercader tan conocido, tan hábil para engañar con pequeños recursos, para defraudar al comprador sobre calidad y cantidad de los géneros que vende¹.

Como el principio del comercio es, por su misma naturaleza, esencialmente egoísta, indiferente á todo interés extranjero, inspirado hasta cierto punto por la hostilidad hereditaria sentida hacia las gentes de otra lengua y de otra raza, resulta que, todavía en nuestros días, la opinión pública y las leyes oficiales respetan al desgraciado que busca en el crimen, en el sistemático envilecimiento ajeno, los elementos de su fortuna. Ya no se censura á procuradores, abogados y magistrados que fomentan la manía de los pleitos, que la alimentan con interminables informes, discusiones y expedientes; venérase aún entre ellos á los que se juzgan dignos por el poder de revestir la toga roja, símbolo del derecho de derramar sangre; ríndese homenaje también al médico que alcanza gran fama practicando terribles operaciones sobre los cuerpos «viles» de los pobres del hospital, al general que adquiere sus entorchados y sus plumas de avestruz ordenando cargas contra negros ó contra huelguistas. Por último, aparte de esas altas clases de favorecidos, se cierran los ojos sobre las fechorías de los mercaderes de carne humana y de los envenenadores públicos, esperando que después de haber hecho fortuna se retiren á una suntuosa quinta y se entreguen devotamente bajo la dirección paternal de un digno eclesiástico á las delicias de la caridad cristiana. ¿No han sido arrasados, como si hubiera pasado por allí un ciclón, algunos distritos industriales por

¹ Edmond Demolins, *La Géographie sociale de la France*, «Science sociale», 1896, páginas 23 y siguientes.

N.º 580. Comercio de algunos grandes Estados.



Sólo se trata del comercio especial de cada país, sin contar las mercancías de tránsito. Antes de 1875, las cifras de Alemania no son oficiales, á causa de la situación particular de las ciudades libres, que tenían su estadística particular. No suele concederse á las cifras de los Países Bajos la misma confianza que á las de los otros Estados.

el uso del aguardiente puro ó adulterado? Sin embargo, el vinatero, el destilador y el químico, autores de tal ruina, piden sus su-