

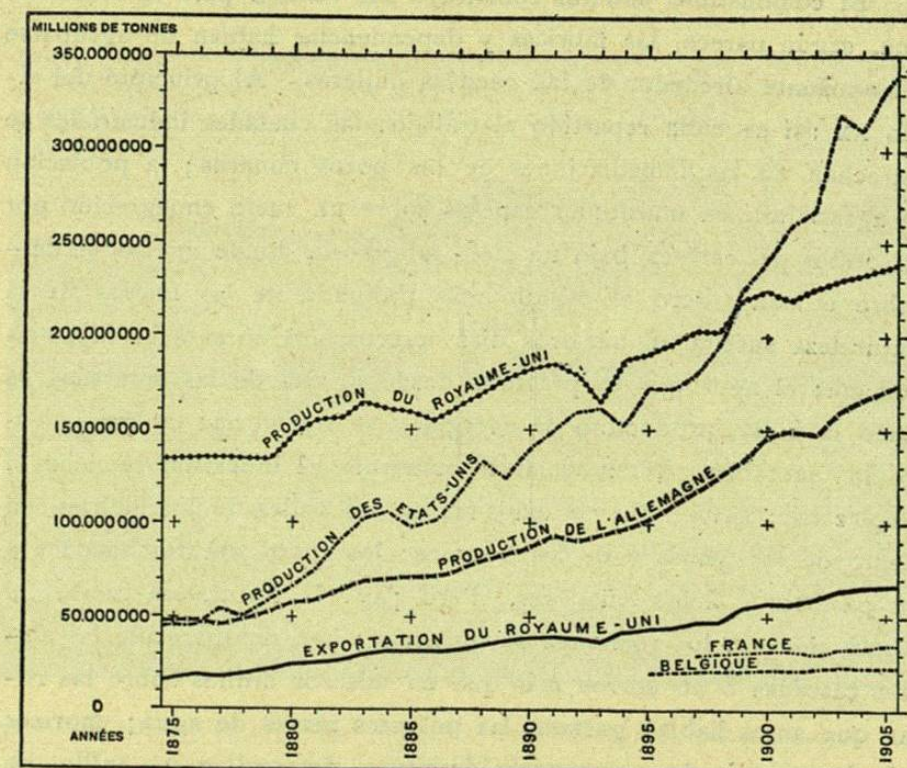
cedimientos excelentes que reducían el número de los individuos necesarios al trabajo. Los tipógrafos, á quienes la confección y el manejo del libro, han colocado entre los más inteligentes de los obreros, han sabido defenderse á pie firme durante medio siglo contra los teclados y otros instrumentos imaginados para reemplazar mecánicamente el trabajo del hombre; finalmente, la máquina ha vencido, y los trabajadores se han convencido de que no podía hacerles concurrencia respecto de toda obra que exija cuidado é inteligencia.

Otras revoluciones industriales se han producido por las fantasías de la moda, por los cambios de hábitos y costumbres, y, de una manera general, por las modificaciones del medio económico. Esas transformaciones son tan bruscas á veces, que es imposible, aun á los fabricantes ricos, acomodar á ellas sus establecimientos por la compra de un nuevo instrumental, lo que representa la quiebra para el patrón y el desastre absoluto para los obreros. Cuando los químicos hallaron el medio de extraer de la hulla todos los colores y matices que derivan de la anilina, se inutilizó el uso de la rubia y de rechazo sobrevino una misma ruina para los agricultores que cultivaban la planta y sobre los industriales que la empleaban para la fabricación. Asimismo los plantadores y los artesanos especiales tuvieron su sufrimiento cuando la industria aprendió á prescindir del añil. Apenas hay especialidad en el trabajo humano que no se resienta de esos giros repentinos, y como los países más lejanos se hallan unidos en las mismas empresas, los unos por la producción de la materia primera, los otros por el tratamiento industrial de tal producto, cada orden transmitida por el gusto ó por las necesidades cambiantes del público repercute de mundo en mundo, de un lado por la República Argentina, del otro hasta el Imperio del Sol Levante, y, según el estado de los mercados y la naturaleza de las producciones locales, hace surgir ó hundirse las fortunas, doblar ó reducir los salarios.

Hasta una época reciente, la gran industria estaba localizada en algunos países privilegiados. Nacida principalmente en Inglaterra, aunque se puedan reconocer los elementos de formación en otras comarcas de la Europa occidental, se desarrolló en un principio en la vecindad inmediata de un gran puerto, que podía suministrarle

muy barata la primera materia, por ejemplo, el algodón de los Estados Unidos ó el mineral de Suecia ó de España, y próxima también á un yacimiento de hulla, donde obtenía el combustible á bajo precio y en cantidad siempre suficiente. Pero el capital, en acecho de nuevas fuentes de enriquecimiento, hizo descubrir sitios tan favo-

N.º 573. Producción de la hulla en algunos países.



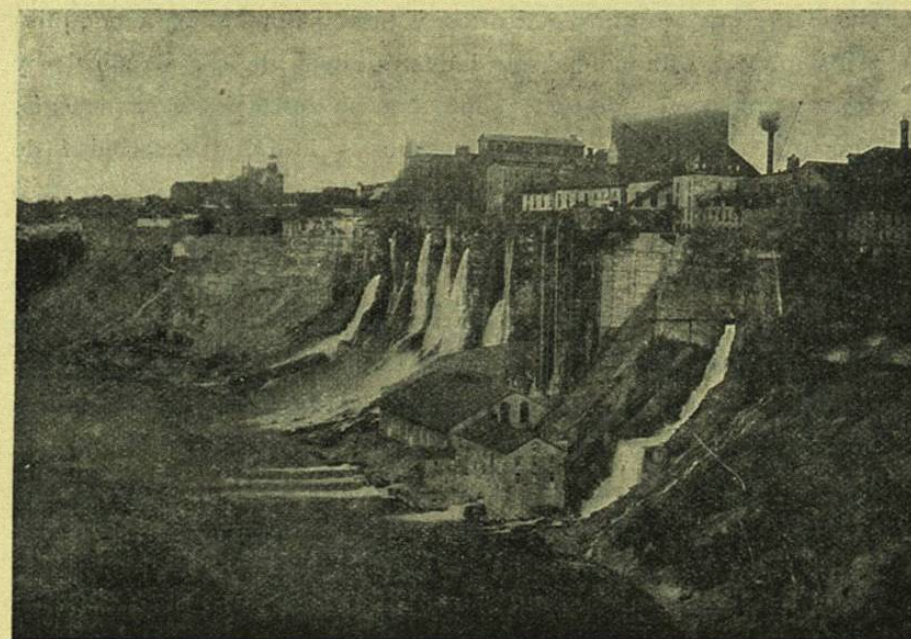
En los Estados Unidos la hulla grasa se cuenta en toneladas de 2,000 libras inglesas, la antracita en toneladas de 2,240 libras; se comete fácilmente error al traducir en toneladas métricas.

blemente situados en otras comarcas de la tierra. Á las filaturas de Manchester, en Inglaterra, respondieron al otro lado del Océano las de New-Manchester en la Nueva Inglaterra; después, en Francia, las de Ruan; en Alemania, las filaturas de Silesia; y de etapa en etapa, á través del mundo, las de la India, de la China y del Japón. Por todas partes se establecieron vías férreas entre las minas de carbón, los puertos y las grandes ciudades para fundar las fábricas en los lugares más cómodos de acceso para el trabajo y

la venta. La red de las vías de comunicación se aumentaban de año en año, las condiciones de igualdad entre los productores aumentaban en proporción en los diferentes países. Bases de protección aduanera, establecidas en beneficio de los industriales, tenían por «patriótico» objeto detener en la frontera los productos extranjeros, para facilitar la venta de los productos nacionales.

El combustible mineral constituye tal ventaja para la industria, que, según parece, las fábricas y dependencias habían de agruparse forzosamente alrededor de las cuencas hulleras. Al principio del siglo XX así se halla repartido el trabajo: las ciudades industriales se estrechan en las inmediaciones de los pozos mineros; la población se agrupa allí en multitudes espesas sobre un suelo ennegrecido por los restos del carbón, bajo un cielo fuliginoso, donde apenas se descubre el sol. Pero el estudio más profundo de las fuerzas de la Naturaleza suscita en nuestros días nuevos servidores á la industria humana; el agua que se precipita desde lo alto de las montañas es como la hulla, productora de energía y se transforma en movimientos innumerables para modelar la materia. El industrial comienza á desplazarse; surgen nuevas ciudades en los valles de los montes, en medio de los pastos y de los bosques; los rudos obreros suceden á los pastores y á los leñadores. Pero ¡ay! la Naturaleza cambia al mismo tiempo: los torrentes se encauzan; han desaparecido las alegres cascadas ó no corren más que en míseros hilillos sobre las rocas que antes habían gastado las potentes masas de agua; enormes cañerías, semejan monstruosos dragones, desarrollan sus anillos de fundición en las entrañas profundas del suelo, sobre los viaductos y los muros de sostén; redes de hilos se entrecruzan en el aire. Muchas regiones de los Alpes suizos y franceses, del Jura, de Escocia, de Suecia, de Finlandia y del Canadá han perdido su majestad solitaria para convertirse en hormigueros humanos que atacan brutalmente los flancos de las montañas, taladrando, perforando y devastando sin método aparente y, hasta el presente, sin cuidado de la belleza. Á los pequeños molinos cuya rueda giraba lentamente bajo la corriente de unas aguas murmurantes, han sucedido grandes construcciones donde se engolfan todas las corrientes de los alrededores, servidas por un pueblo de mirmidones.

Un movimiento económico análogo, pero mucho más considerable todavía, producirá el desplazamiento de las multitudes industriales cuando se descubran los medios prácticos de utilizar la fuerza motriz por la alternativa del flujo y del reflujo, y que á los miserables juegos de muelas movidas por el vaivén de las mareas, como se ve cerca de San Juan de Luz y en ciertos estuarios de Bretaña y en



[Cl. J. Kuhn, París.
LAS FÁBRICAS DE LA ORILLA DERECHA DEL NIÁGARA POR LA PARTE INFERIOR
DE LA CASCADA

el Euripo de Eubea, reemplazarán gigantescos laboratorios que tendrán á su servicio miles de caballos de vapor, y producirán trabajo por millones de toneladas á su vez.

Las revoluciones industriales obedecen también á causas diferentes de las puras condiciones económicas, siendo también determinadas por hechos de naturaleza normal pertenecientes al conjunto de la vida de las sociedades. Se puede hallar un ejemplo de esos fenómenos en la crisis bélica que acaba de atravesar recientemente Inglaterra. En el movimiento ascendente de la gran industria inglesa, representada principalmente por Birmingham y las ciudades circundantes, marca el apogeo el año 1873. Entonces Inglaterra exportó

el mayor número de máquinas y efectos manufacturados; parecía como si el trabajo de la inmensa forja se hubiera paralizado bruscamente, como si el mundo hubiera muerto repentinamente. Pero otras fábricas se abrieron sobre toda la superficie del continente y de las islas, desde la Argentina al Japón, y en esos establecimientos nuevos no se limitaban á imitar las fabricaciones inglesas, sino que se ingeniaban también para hacer algo mejor. Birmingham perdió sucesivamente sus antiguos mercados, y principalmente para conquistar otros nuevos esta ciudad de industria dejó de ser «radical» y se hizo «unionista». Mientras contó con su iniciativa y su energía, mientras que el ingenio de sus artesanos y la infinita variedad de sus productos le aseguraron la prosperidad y la riqueza, ignoró ó despreció las antiguas familias nobles y rutinarias que vivían en el orgullo de su pasado; pero cuando sus negociantes, enriquecidos á su vez, perdieron la audacia, su espíritu de empresa, el amor ardiente del trabajo y la sobriedad de la vida, cambiaron de principios y de política; se acostumbraron al lujo, y, educando á sus hijos con los de los lords y aun de una manera más pródiga, se dejaron invadir por la envidia; y así, aquellos cuyos padres habían trabajado tan rudamente, quisieron, á la vez que dirigir sus casas de comercio, imitar á los que durmiendo habían adquirido la fortuna.

Mas para llevar á bien los negocios afectando el reposo y la tranquilidad del gentilhombre, era necesario disponer del monopolio, poseer lugares de mercado que no invadiera la concurrencia, disponer con toda seguridad del porvenir. Desde entonces, ¡no más discursos entusiastas en favor del libre comercio! ¡No más brindis á la fraternidad humana! Ya no se alaba el *free trade* (el cambio libre), sino el *fair trade* (el cambio honrado), es decir, el tráfico que produce los beneficios tradicionales; se reivindica como un movimiento de cambios absolutamente debido el que se hace entre la metrópoli (*Little Britain*) y el mundo colonial (*Greater Britain*). Pero, por extenso que sea el conjunto de las posesiones británicas, es, sin embargo, insuficiente para producir los beneficios deseados; se necesitan más territorios aún, nuevos lugares de consumo para las mercancías de toda especie. Pero ¿cómo satisfacer todas esas ambiciones sin hacerse al mismo tiempo patriota,

imperialista, *jingo*, belicoso? En la guerra se halla la doble ventaja de civilizar los bárbaros — es decir, crearles necesidades que

N.º 574. Caídas de agua de Finlandia.



1 : 2 500 000
0 50 100 150 Kil.

Las caídas de agua de una parte de Finlandia están indicadas según el Atlas de Finlandia publicado por la Sociedad de Geografía de aquel país. Las cifras indican la potencia de la caída, evaluada en caballos-vapor (total para el mapa, 1.320.000). La longitud del rasgo da el desnivel del agua á razón de 1'5 milímetro por metro. Las cifras entre paréntesis indican la altura.

pagarán muy caras — y de suministrar al ejército esas municiones sin fin que hacen actualmente de cada conflicto la más fructífera de

las operaciones comerciales. Tal es la evolución natural que produjo al final del siglo XIX la gran explosión del imperialismo británico y que arrastró á Inglaterra á lanzarse con ligereza de corazón en la guerra del Africa austral. Joseph Chamberlain — ó más familiarmente Joe —, el negociante afortunado que sirvió de piloto á la nación en esta terrible aventura, fué el hombre-tipo de esos admirables acontecimientos en que se vió á la Gran Bretaña tratar de detener su movimiento de decadencia por la conquista de un continente y la constitución de un imperio mundial infrangible¹.

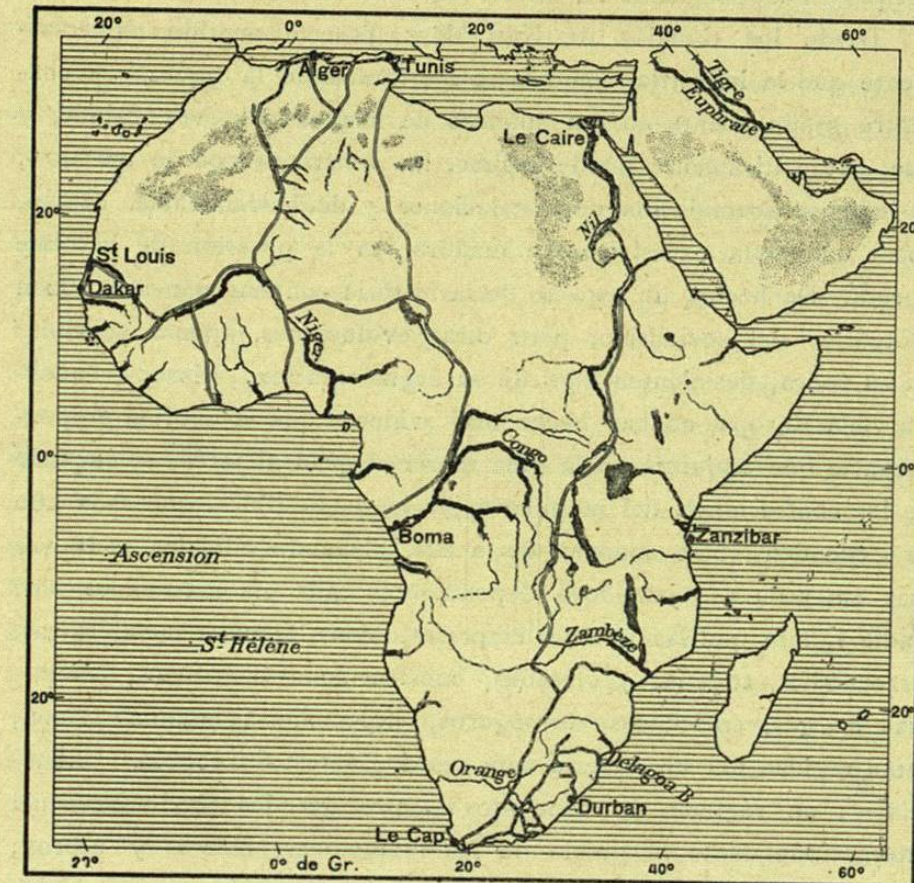
Todos esos vaivenes, todos esos desplazamientos industriales hacen entrar en la fase del gran trabajo asociado una parte cada vez más considerable de las naciones. Hasta puede decirse de una manera general que el territorio de la máquina obrera se extiende al mismo tiempo que la red de los ferrocarriles; se aumenta con cada vuelta de rueda de locomotora sobre cada vía que se inaugura. En las comarcas recientemente abiertas á la civilización material, los progresos son tanto más rápidos cuanto que no hay necesidad de apartar el estorbo que forman los restos del pasado; se puede empezar la tarea sin perjudicar antiguos intereses defendidos por tratados, habituales convencionalismos ni el respeto tradicional. He ahí por qué el viajero que desembarca en el Nuevo Mundo se admira cuando en una ciudad de reciente fundación, apenas surgida del pantano ó del bosque, como Juiz-de-Fora ó Bello Horizonte, ve todo un magnífico servicio de edilidad cómodo y lujoso que faltará mucho tiempo aún á ciudades venerables de Europa, gloriosas y civilizadas, tales como Sens, La Rochela ó Montpellier, Lovaina ú Oxford.

El movimiento que arrastra al mundo moderno en su órbita se produce de una manera tan rápida, que Rusia — para citar sólo la nación de Europa más poderosa por su número — no se ha tomado la molestia de recorrer las vías acostumbradas de la civilización histórica; sino que, por decirlo así, ha seguido por el atajo. Hace menos de un siglo, el mismo imperio no tenía como vías de comunicación más que pistas trazadas por los pasos de los hombres y los anchos caminos llenos de charcos y baches que serpentean en los campos

¹ Victor Bérard, *Revue de Paris*, 15 Enero 1899.

y las estepas; la primera carretera fué construída diez años después de la retirada de Moscou, en 1822, entre San Petersburgo y Strelna. El país se ha dado toda una red de ferrocarriles mucho antes de

N.º 575. Ferrocarriles de África y ríos navegables.



1 : 75 000 000

0 1000 2000 4000 Kil.

El trazado de la vía «Cabo al Cairo» no está fijado aún entre la cuenca del Zambeze y el Victoria Nyanza, el cual no puede resultar sino de un convenio entre Inglaterra y el Estado independiente del Congo.

tener un conjunto suficiente de carreteras. Así también se ha creado todo un instrumental de grande industria antes de poseer una clase obrera. La fábrica ha aparecido allí de una manera tan brusca que «la industria y la agricultura no han podido aún separarse». El obrero ruso no ha sido arrancado aún á la tierra como en la Europa

occidental; entra en el proletariado industrial antes de haber salido del proletariado rural. Las fábricas de Vladimir, de Kyeve y de Ekaterinoslav no toman al obrero más que una parte del año, y durante el resto queda sujeto á los trabajos agrícolas, «sujeto», porque en ambos casos su salario es miserable¹.

Desde los trabajos de Karl Marx, parece admitido universalmente que la industria, como las otras formas de la riqueza, se concentra gradualmente en un número de manos cada vez menor, y que, automáticamente puede decirse, los «instrumentos de trabajo», la inmensa acumulación de instalaciones y de herramientas, caerán, como una fruta excesivamente madura, en la posesión de la clase obrera. De hecho, un aspecto de la historia contemporánea da razón al teórico del socialismo, pero otras evoluciones, apenas sensibles en su época, desmienten algo de su argumentación. Hasta en nuestra vieja Europa, no hay hecho más evidente que la enorme preponderancia que adquiere en la vida diaria el gran almacén, el emporio de las confecciones, del mobiliario, de los comestibles, que cada año se extienden como mancha de aceite, llenando edificios cada vez más extensos y sujetando á dependientes cada día más numerosos. Nadie ignora que las grandes empresas, minas, fábricas metalúrgicas, ferrocarriles, tranvías y ómnibus, construcciones marítimas, compañías de gas, sociedades de seguros, expediciones coloniales, etc., están regidas por un número muy restringido de financieros é industriales; un régimen de «acuerdos» entre grandes productores fija internacionalmente el precio de las fundiciones, hierros y aceros; tales objetos de primera necesidad, sobre todo entre los productos químicos, son prácticamente monopolios. Pero en los Estados Unidos el fenómeno se ha desarrollado en toda su amplitud: allí, el sindicato de industria es la regla: el acero, el cobre, los ferrocarriles, el petróleo, etc., tienen su *rey*, más poderoso que muchos príncipes coronados. Un grupo de archimillonarios interviene la producción, la distribución y, sobre todo, la política, y hasta lo que existe más elevado en la humanidad, la ciencia y el arte. Todo un estado mayor de sabios les venden fórmulas, elogios y proyectos, y otro de

¹ Paul Louis, *Revue Blanche*, 15 Octubre 1899.

artistas les preparan museos. Tal individuo, enriquecido por la desenfrenada explotación de los inmigrantes europeos, pone el colmo á su gloria fundando bibliotecas públicas y ofreciendo órganos á las iglesias; otro gran hombre hace olvidar los miles de cadáveres que le atribuye la opinión pública por la compra de un Rafael que servirá de muestra ó de enseña á su antro.

Sin embargo, la pequeña industria no ha muerto ni tampoco el pequeño comercio. Si la gran fábrica se reserva la producción del artículo corriente y de venta segura, suele dejar á su humilde rival la nueva invención, á condición de apoderarse de ella si la tentativa prospera; por otra parte, no puede adaptarse á las condiciones de premura y de imprevisto que exige el cuidado diario. Para una casa de construcción de automóviles ¡cuántos pequeños talleres de reparación han nacido en todos los puntos del territorio! Junto á la industria sistemática, la industria naciente y la industria diseminada responden á ciertas necesidades y no temen la concentración del capital, que más bien las desdeña. Lo mismo sucede con el comercio: la existencia de los bazares donde se puede comprar todo, manteca, pantalón y coche, no impide que donde quiera que se edifique un grupo de casas, hasta allí donde se prolonga un centenar de metros un tentáculo urbano, se abran en seguida la tahona, la especiería, la frutería y la lechería. El trabajo de distribución se practica de una manera primitiva, pero hasta el presente el pequeño comercio se encarga de hacerlo.

No hay duda que, comparando la situación de los países civilizados en 1850 y en 1900, salta á la vista que la escala de las fortunas se ha prolongado mucho por arriba; el abismo entre los hambrientos y los ricos es inmensamente mayor que antes; los multimillonarios han reemplazado á los millonarios, pero la clase intermediaria no se ha atrofiado. Cualquiera que sea la fuente principal de sus ingresos, profesiones liberales, funcionarismo, rentas del Estado, beneficios del comercio y de la industria, propiedad territorial edificada ó no, ó, en fin, que sea detentadora efectiva de los títulos de sociedades anónimas, la burguesía — pequeña y grande burguesía — no ha desaparecido, al contrario, no ha hecho más que crecer y prosperar desde mediados del siglo XIX. Esperando la cla-