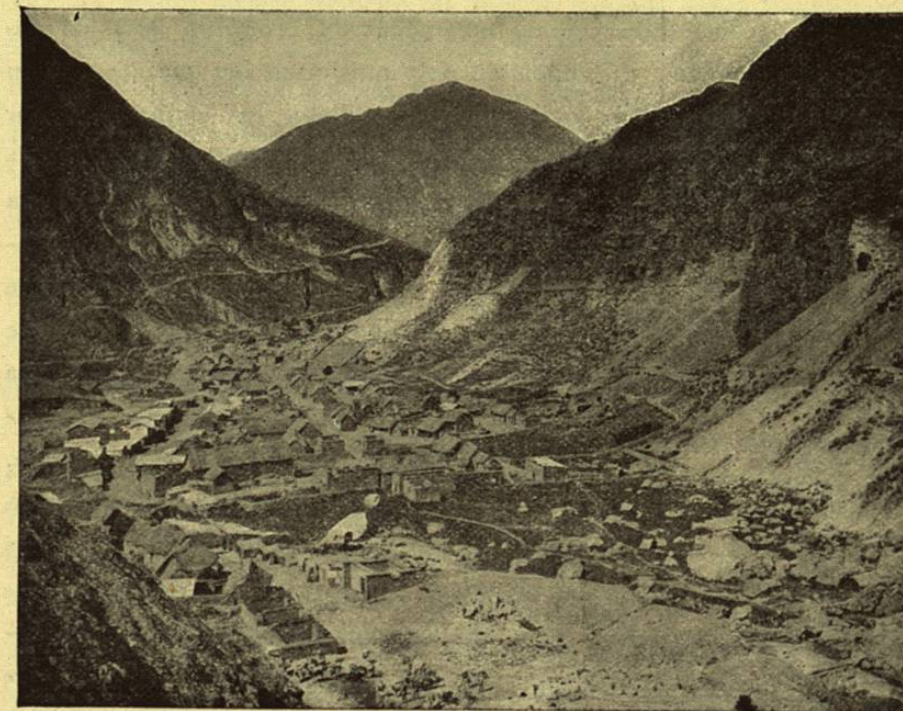


fábricas cuyo aire es todavía irrespirable, cargado de gérmenes de enfermedad y de muerte! Y mientras numerosos establecimientos industriales sólo han sido fundados para la satisfacción de crímenes de Estado, de gustos depravados ó de un fausto insolente, las manufacturas donde se fabrican los objetos de primera necesidad suelen estar cerradas.

Así la palabra «sobreproducción», que puede responder ciertamente á una incontestable desgracia ó hasta un desastre para determinado jefe de industria que busca un mercado, es una cruel ironía cuando se le toma en su acepción natural. ¿No es el colmo del absurdo hablar, á propósito de agricultura, de la sobreproducción de los cereales, cuando millones de hombres carecen de pan? ¿Cuando sus propios obreros no pueden renovar su ropa grasienta y rota, el maestro tejedor se quejará cándidamente de la sobreproducción de las telas y paños, y el librero arruinado atribuirá la causa de su desastre á la sobreproducción de libros, cuando en los países «civilizados» el número de ejemplares producidos apenas alcanza un volumen por año y por individuo! La miseria, la desnudez y la ignorancia, tales son todavía los azotes que podría suprimir la industria si tuviera por objeto el bienestar de todos y no el enriquecimiento de un solo individuo ó de un grupo reducido de capitalistas.

Por su parte, los trabajadores no pueden alabarse, más que los fabricantes, de proponerse el interés público en sus reivindicaciones. No hay duda que representan una parte más considerable de la humanidad, y en tal concepto solicitan preferentemente la atención de los observadores imparciales; además, viven actualmente bajo un régimen de opresión y combaten una clase privilegiada, lo que les asegura la simpatía de cuantos aman la justicia. ¿Pero no empequeñecen su causa casi todos los obreros reduciéndola á la simple lucha de clases? ¿Se preocupan los sindicatos de los no sindicados? ¿Los que tienen su libreta en regla con su propia corporación, defienden jamás los intereses de los *esquirols*? ¿No dejan tras de sí fuera del círculo de las reclamaciones, todo un mundo de residuos sociales, ladrones, prostitutas, vagabundos y miserables que tienen derecho al renacimiento moral, á una sana educación y al bienestar? Cuando han declarado la huelga, ¿muestran su voluntad de utilizar su tiempo

en instruirse y en trabajar como hombres independientes? ¿Qué cuidado tienen de conservar la simpatía del público, que comunemente les anima al principio bajo la impresión de la justicia de sus quejas, pero que se cansa pronto cuando ve que de rechazo le perjudica la paralización del trabajo? De otro modo pasarían las cosas si los obreros rebelados contra sus explotadores supieran, desde el



VILLA INDUSTRIAL EN LOS ANDES PERUANOS

Chicla en la línea de Oroya, á 3,725 metros de altura.

primer día de libertad, ponerse al servicio de la comunidad civil por una obra de amplia solidaridad. Ya se han presentado las ocasiones sin que se haya tenido el atrevimiento de aprovecharlas. Por ejemplo: los empleados de los ferrocarriles americanos llegaron á ser dueños de la red del Illinois y de los Estados inmediatos; pero dejaron coches y locomotoras en sus depósitos de las estaciones, cuando hubiera sido tan bello organizar verdaderos trenes de placer en nuevas condiciones de precio y comodidad, de modo que quedara de su huelga, aunque hubieran perdido la partida, un excelente recuerdo

al público en general, preparando así el terreno en vista de las reivindicaciones futuras. Cada huelga podría llegar á ser el punto de partida de tentativas para las empresas útiles á la comunidad.

El pequeño comercio sigue una evolución paralela á la pequeña agricultura y á la pequeña industria. Es evidente que en la evolución contemporánea el tráfico individual con sus tiendas, sus puestos ambulantes y sus transacciones efectuadas en céntimos, está absolutamente condenado; es imposible su transformación directa en un organismo normal de la sociedad nueva. Todos los tenderos al por menor darían una prueba de sagacidad histórica si dirigieran su experiencia, su voluntad y el conjunto de sus fuerzas y recursos hacia el socialismo reivindicador. Algunos lo han comprendido indudablemente, pero la mayoría, educados en la estrecha preocupación de sus intereses inmediatos, no ven, no quieren ver, de qué lado viene el peligro y se vuelven rabiosamente contra los que les traerían la salvación. Es natural que las cosas sucedan de ese modo: el naufrago que va á hundirse en el abismo se agarra á un palo flotante.

Las antiguas formas de la venta al detall desaparecen como desaparecieron las del gran comercio antiguo, especialmente los viajes en común, en estados transhumantes. La palabra «caravana», derivada del persa *kiarvan* ó *kiarban*, significa primitivamente «seguridad de negocios», término que explica suficientemente el origen de ese desplazamiento colectivo. La asociación que se constituye entre interesados para asegurar el éxito de la empresa procura garantizarse contra los peligros de diversos géneros: en algunas comarcas se han de temer los fenómenos de la Naturaleza, el calor del día, el frío de las noches, la aridez de la tierra, la carencia de fuentes, la dificultad de los caminos, la arena, la duna ó el pantano; en otros países son los bandidos los temibles, y en ese caso la caravana ha de ser todo lo fuerte posible, formará un verdadero ejército, protegido por avanzadas, con una vanguardia y tropas flanqueadoras. Los organizadores de la caravana esperan entonces que las necesidades del comercio agrupen bajo su dirección todo un mundo de exportadores con sus bestias de carga. Hay ciudad ambulante de caravaneros que se compone de algunos miles de individuos que llevan consigo

miles de animales. Cada una de esas sociedades móviles se constituye sobre el modelo de las ciudades entre las cuales se transportan las mercancías, y los diversos tipos políticos se encuentran allí representados, de conformidad con las instituciones de la comarca: tal caravana es una república transhumante, tal otra es una monarquía despótica; en los caminos de Persia el alcalde ó *karchonda* del convoy ha solido poseer derecho de vida ó muerte sobre los súbditos que le acompañan, y tiene su corte de jueces y de verdugos. Con frecuencia los jefes á quienes sigue una reputación de tiranía no han podido reclutar mercaderes para la expedición; otros, por el contrario, que se han hecho populares por el espíritu de justicia, ven la multitud de viajeros acudir á su rededor.

No hay duda que el tráfico es la razón primera de las caravanas, pero todos los elementos humanos que se encuentran en una ciudad ordinaria se hallan también representados en la ciudad de las tiendas, que se detiene todas las noches y emprende su marcha todas las mañanas. Curas, frailes, mendigos y otros que percibirán sus beneficios sobre todas las transacciones; juglares, cantores, adivinos de la buena ventura y mujeres de vida alegre se juntan á los mercaderes y á los soldados; al ponerse en marcha la sociedad urbana se conserva en casi toda su complejidad, con la diferencia de que á la partida no hay ó no suele haber inválidos. Para extremar la semejanza, la distribución de las clases se hace por barrios elegantes y por arrabales: los humildes, los pobres, se separan prudentemente del centro, donde se instalan los grandes, sentados sobre sus monturas<sup>1</sup>, ó durmiendo bajo sus lujosas tiendas.

En las sociedades modernas, ya pacíficas, lo mismo que en los desiertos, cruzados por carreteras y ferrocarriles con estaciones conservadas á toda costa, las caravanas pierden toda su razón de ser y, tarde ó temprano, esas «sociedades móviles de seguridad» habrán dejado de existir. Esa forma de viajes y de transportes ha desaparecido ya completamente de Europa y sólo se encuentra por excepción en otros continentes: apenas se ha conservado en el mundo musulmán, y aun de una manera muy atenuada, porque por todas

<sup>1</sup> Herman Vanbergy, *Sittenbilder aus dem Morgenlande*, p. 213.

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 trescientas<sup>1</sup>.

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

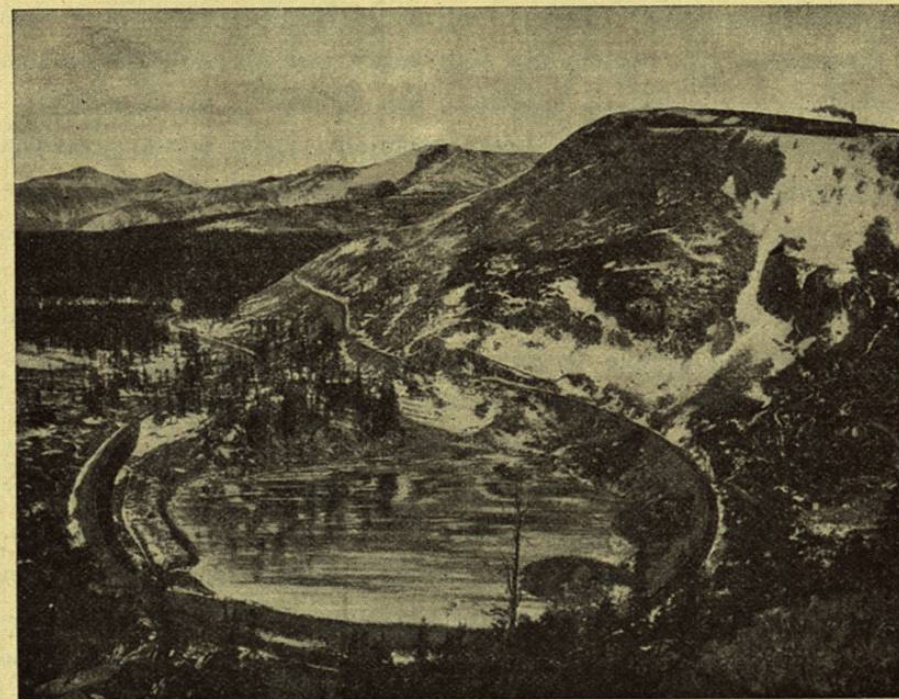
<sup>1</sup> La red francesa (45,000 kilómetros, cerca de la vigésima parte de la red mundial) transportó, en 1901, 16,000 millones de toneladas kilométricas.

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 procurárseles 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