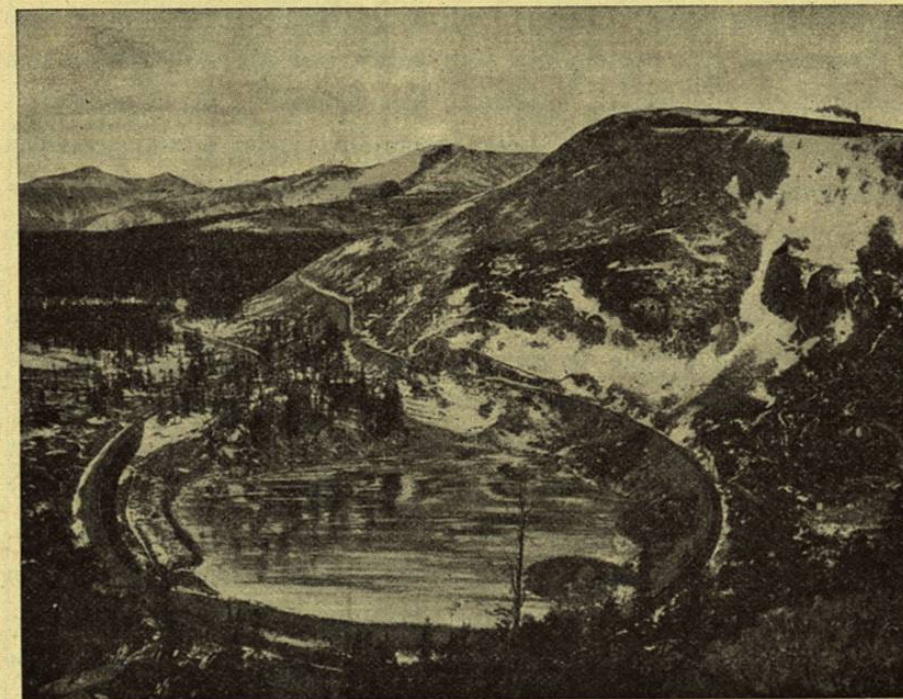


el de los viajeros de 7 á 4. Pero, á decir verdad, la afición á los viajes degenera en muchos ricos en una manía deambulatoria que les hace dolorosa toda estancia prolongada en un mismo lugar, y que les obliga á cambiar de residencia sin utilidad alguna para su inteligencia. Por esa locura de la velocidad, 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

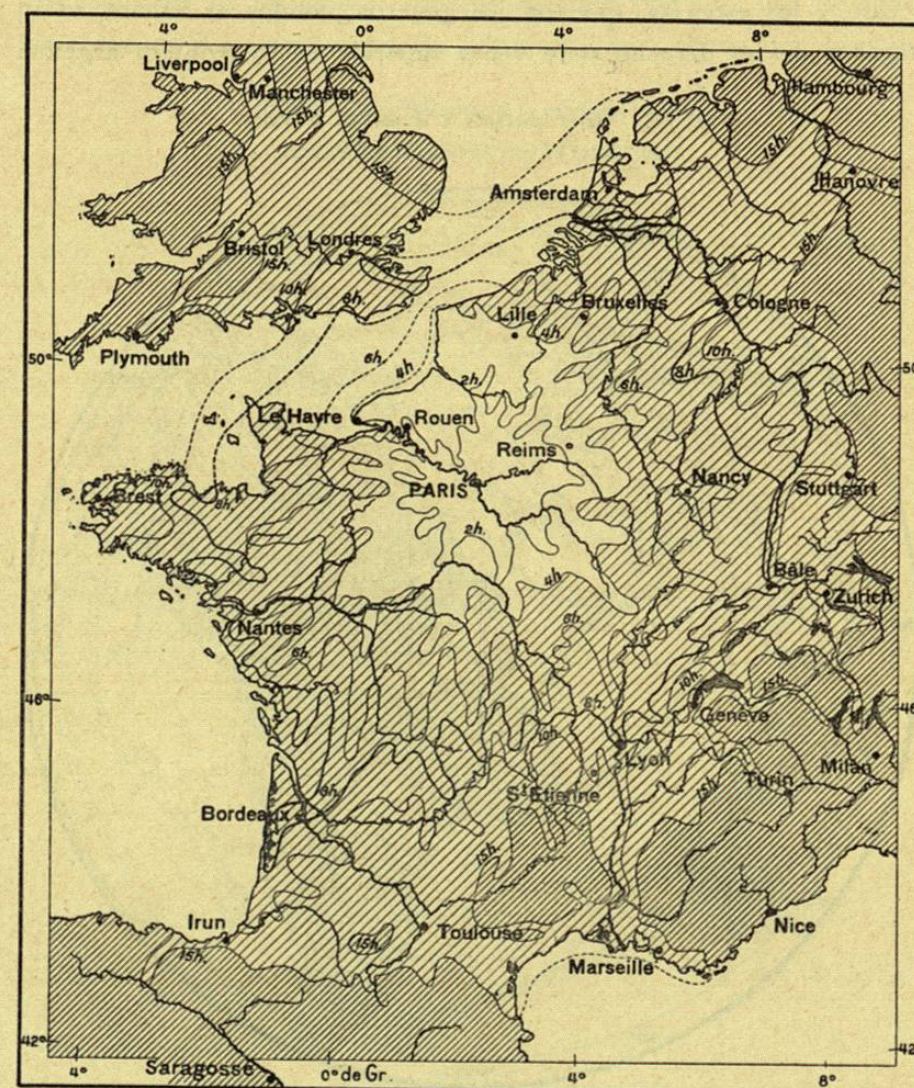
ya que el sol ilumina siempre un lado del planeta y la red de los ferrocarriles, de los telégrafos y de los teléfonos vibra constantemente para transportar mercaderes y transmitir sus órdenes de ciudad en ciudad y de continente á continente.

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

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 pan 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.



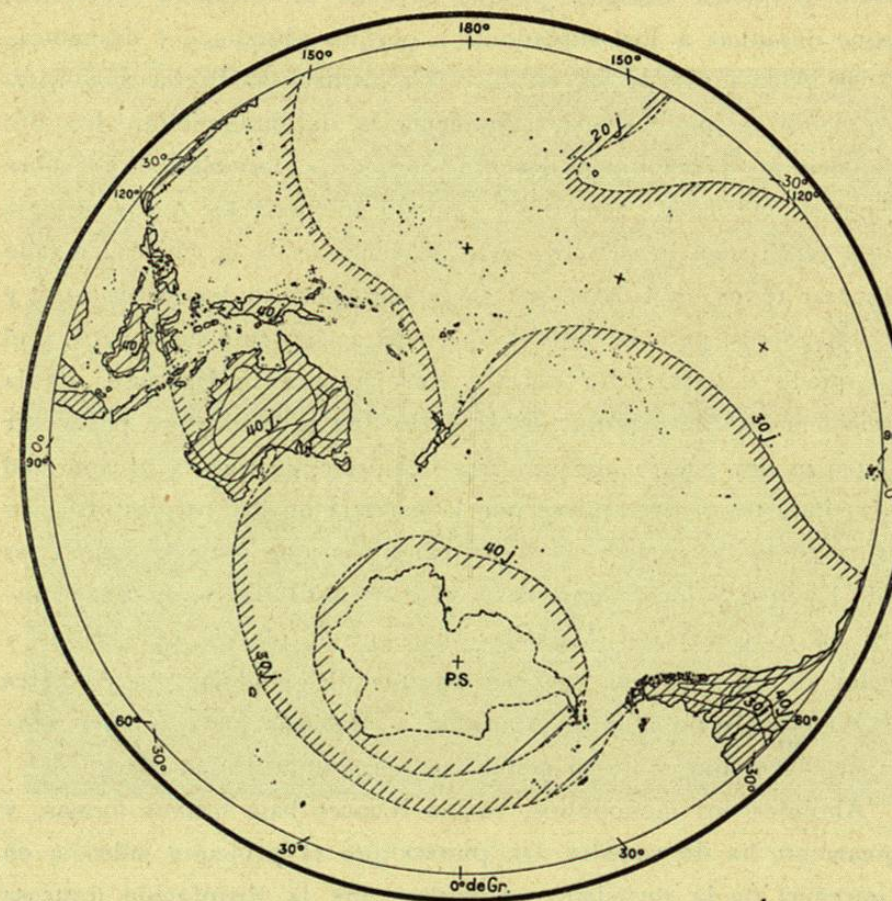
Los dos mapas números 578 y 579 están á la escala media de 1 á 75.000.000. Están proyectados sobre el horizonte del 45º de latitud Norte y no sobre el de París.
Para las líneas de 20, 30 y 40 días, se ha hecho uso del mapa de J. Bartholomew en *World's Atlas of Commerce*.

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,