

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'entr'aide*.

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 Nijnyi-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.

dero, 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-

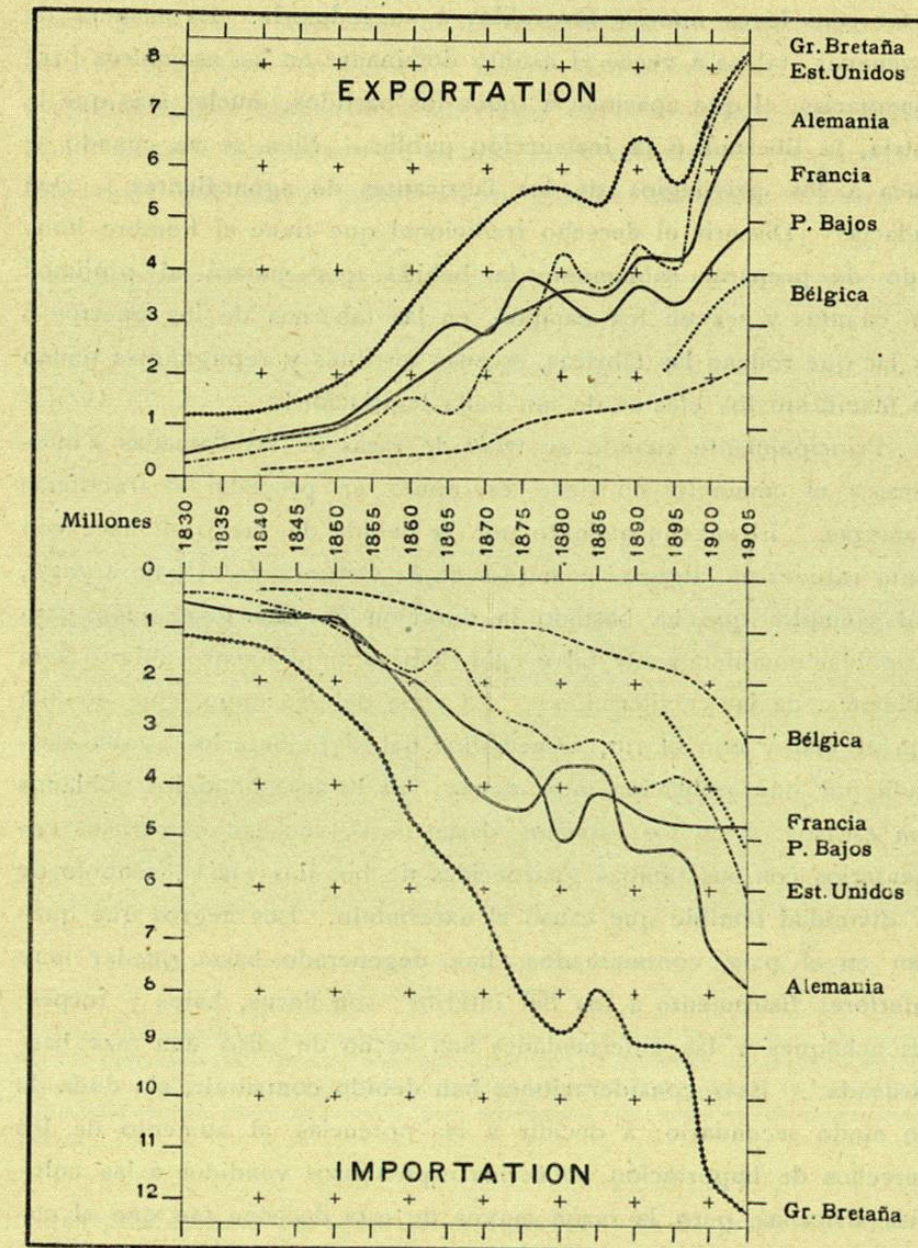
¹ Hanoteau y Letournieux, *La Kabylie*.

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-

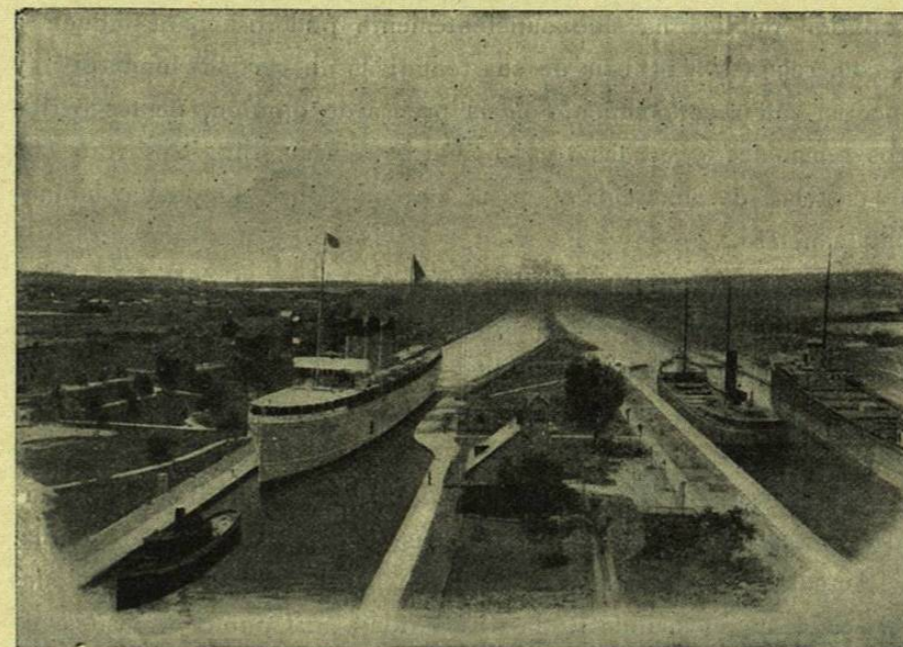
fragios á los infelices votantes para hacerse nombrar representantes y fabricar leyes nuevas favorables á su industria. La manera de envenenar, tal es á veces el asunto dominante en las asambleas parlamentarias, el que apasiona á todos los partidos, mucho más que la patria, la libertad ó la instrucción pública. Bien se ve cuando se ataca á los privilegios de los fabricantes de aguardientes. ¡Qué audacia! ¡Discutir el derecho tradicional que tiene el hombre honrado de preparar sabiamente la bebida que matará al prójimo! ¡Y cuántas veces en los campos, en las tabernas de los puertos ó en las que rodean las fábricas, escenas terribles y repugnantes ponen de manifiesto los efectos de tan bella legislación!

Principalmente cuando se trata de razas de las llamadas «inferiores» el comercio no tiene escrúpulo en proceder á fructíferas matanzas. El envenenamiento por la bebida de fuego se hace con tanta rapidez en algunas comarcas de la Oceanía y del bajo Congo, por ejemplo, que ha bastado la duración de una generación para despoblar completamente tal ó cual distrito ampliamente abierto á la influencia de la «civilización». La zona del Kacongo, que confina con el mar y con el río, á mediados del siglo anterior estaba ocupada por una población muy densa; en la actualidad los poblados son escasos, y en los espacios desiertos se suceden numerosos cementerios con sus tumbas guarnecidas de botellas vacías, símbolo de la divinidad temible que causó el exterminio. Los negros que quedan en el país, contaminados, han degenerado hasta quedar muy inferiores físicamente á los del interior; son flacos, bajos y torpes; los achaques y las enfermedades han hecho de ellos una raza bastardeada¹. Esas consideraciones han debido contribuir, sin duda de un modo secundario, á decidir á las potencias al aumento de los derechos de importación sobre los espirituosos vendidos á las colonias africanas, pero la razón mayor de esta decisión fué que el comercio de los alcoholes acabó por destruir todos los demás comercios, primero suprimiendo la fuerza física y moral de los indígenas, después haciéndoles desaparecer.

No sólo el comercio en la práctica ordinaria es mentira y fraude,

¹ *Actes de la Conférence pour la révision du régime des spiritueux en Afrique, tenue à Bruxelles en 1899.*

sino también, por el innoble reclamo, el comercio es inutilidad, obsesión y fealdad. Mientras que en la industria, la competencia consiste en gran parte en descubrir nuevos procedimientos, en inventar máquinas mejor adaptadas á sus fines, en el comercio — excepción hecha del arte desplegado en el arreglo de muestras y escaparates — sólo tiene por efecto poner cierta palabra el mayor número de



ESCLUSAS DEL CANAL DE SAULT-SAINTE-MARIE, ENTRE EL LAGO SUPERIOR Y EL LAGO HURON

Entre las estadísticas de transporte por agua, las del canal de Sault acusan, con mucho, las cifras más elevadas. Para 1905 se llega al total de 44 millones de toneladas (6 millones en 1888, 21 millones en 1898), que importan dos mil millones de francos. Resulta el doble del movimiento del puerto de Londres, pero sería bueno saber cómo se han obtenido esas cifras.

veces posible ante los ojos del comprador. Es el prospecto distribuido en las calles y que cubre de una capa inmundicia las aceras de nuestros barrios acreditados; es el anuncio luminoso, fijo ó con eclipse, blanco ó multicolor, que molesta la vista y fatiga el cerebro; es el cartel fijado en los campos, pintado en las rocas y en el fondo de las aguas, proyectado sobre las nubes y que desfigura los más bellos lugares del globo; es el anuncio, que triplica el peso de nuestros

diarios y lo invade todo desde la sexta página — y mucho más en los diarios ingleses y americanos — hasta la primera, y desarrolla todo cuanto de instintos perversos y de bestialidad latente contiene la humanidad. El reclamo, en fin, aumenta en grandes proporciones el trabajo de la Unión Postal Universal y eleva indebidamente á 30 y 40,000 millones el número de los envíos anuales¹. Conviene, respecto al mercantilismo, mencionar la ciudad de Edimburgo, donde la opinión pública ha sido suficientemente poderosa para inducir á los comerciantes á desistir de sus tentativas de carteles luminosos, y á pensar con reconocimiento en la prensa de opinión, en los periódicos semanales y en las tres ó cuatro revistas que han roto con todo sistema de anuncios y no se apoyan sobre ninguna combinación financiera.

Por sus ocupaciones inútiles, entorpecedoras y dañosas, el comercio «hace vivir» á una multitud de gentes, pero la sociedad ganaría mucho más manteniéndoles sin hacer nada, y aprendiendo á dirigir su actividad hacia los trabajos de mejora del suelo. Cuando la humanidad se desembarace de tanto explotador, los reformadores y utopistas estarán á punto de no pedir á cada adulto de la ciudad futura más que tres ó cuatro horas de trabajo inteligente al día.

Actualmente, en cada país, se toma la cifra de las transacciones comerciales como medida de la prosperidad. El punto de vista contrario sería más lógico: cuanto mejor se utiliza el suelo por los habitantes, menor es la necesidad de hacer que viajen los géneros; cuanto más inteligente es el trabajo de sus fábricas, menor es el cambio de los productos. En vez de considerarse el comercio como un fetiche, conviene que cada grupo humano estudie cuál sería la mejor aplicación de las fuerzas naturales de que dispone y de su propia actividad, repartiéndolas luego con sagacidad entre la agricultura, la industria y el comercio.

El comercio, que conduce á la fortuna, no deja de asegurar la consideración al comerciante; sin embargo queda algo de la antigua moral, que prohibía al hermano vender al hermano, al ciudadano

¹ En 1901, el número de los envíos por correo fué de 30,000 millones, y aumenta considerablemente cada año.

N.º 581. Principales puertos de la Europa occidental.



La importancia de los puertos se caracteriza en este mapa por el tonelaje de los barcos, cargados ó en lastre, á la entrada, sin cabotaje. Los puertos cuyos nombres están inscritos en el mapa reciben más de 3.000,000 de toneladas; los que están indicados por un punto abierto, más de 2.000,000; los marcados con un punto negro, á lo menos 1.000,000. Conviene observar que hay divergencias notables en la manera con que la estadística de los puertos está establecida en los diversos países, y que la importancia real no deberá tener en cuenta más que las mercancías manipuladas en los muelles y no la de paso.

Como quiera que sea, he aquí los puertos del globo para los cuales el tonelaje á la entrada, sin cabotaje, fué más considerable en 1905 (millones de toneladas): Londres 18'7; Suez 18'3; Constantinopla 15'3; Liverpool 14; Cardiff 11'8; Hamburgo 10'4; New-York 10'2; Hong-kong 9'8; Amberes 9'8; Singapur 9'4; Newcastle 9'2; Marsella 7'7; Rotterdam 7'6; Montevideo 6'8; Génova 6'4. Vienen después (ó ¿antes? Changhai), Nápoles, Boston, Hull, Glasgow, Lisboa, etc.