

PRINCIPIOS  
DE  
**CIENCIA SOCIAL**

POR  
**H. C. CAREY**

COMPENDIADOS DE LA EDICIÓN DE FILADELFIA DE 1883

POR  
**MIGUEL CABEZAS**



MADRID  
EST. TIPOGRÁFICO DE RICARDO FÉ  
Calle de Sedaceros, núm. 11.

1888

R. 10947

*Es propiedad del autor.*

## INTRODUCCIÓN

---

La base de este trabajo proviene de las notas clasificadas que quise tomar de la obra importante de Mr. H. C. Carey, titulada «Principios de ciencia social», para completar el estudio detenido que exige, y al que no había podido dedicar el tiempo y la atención necesaria, por la imposibilidad de desatender los deberes imperiosos de mi posición oficial en esta Isla.

Según adelantaba en mi trabajo, me veía obligado á rectificar una gran parte de mis ideas económicas, vencido por la lógica irresistible de las demostraciones de Mr. Carey, que ha roto, no tan solo los moldes estrechos en que la escuela inglesa y la mayoría de los escritores libre cambistas quisieron encerrar la economía política, sino que ha fijado también los principios inmutables de la ciencia, y ha dilatado sus horizontes hasta el extremo de poderse apreciar matemáticamente, las causas que retrasan y perturban los adelantos sociales.

Mr. Carey resume en su citada obra, sin diferencias esenciales, los principios del valor, de la riqueza, de la distribución del producto del trabajo, la refutación completa y brillante de las teorías de la escuela Ricardo-Malthus, así como las otras ideas que había desenvuelto en sus publicaciones anteriores, y con el auxilio de la ley fundamental de la ciencia, demuestra la identidad de las físicas y sociales, y expone el conjunto de sus doctrinas con un plan perfectamente meditado, para que el lector tenga precisión de asentir á la demostración evidente de todas sus conclusiones.

Los «Principios de ciencia social» están llamados á ejercer una influencia muy beneficiosa en la suerte de las generaciones futuras, pues llegarán indefectiblemente á hacer se releguen al olvido las teorías del libre cambio, las que auxiliadas poderosamente por las socialistas, perturbaban los pueblos modernos, y sostienen el antagonismo entre las clases, cuando sus intereses son armónicos; y si se ayudasen mutuamente, no se detendría el progreso moral y material como sucede ahora, porque los errores de unas naciones tienen que repercutir necesariamente en las demás.

Las grandes ventajas que puede proporcionar,

en los momentos actuales, en que se opera una gran reacción contra las teorías libre cambistas, facilitar el conocimiento de dicha obra, me decidieron á transformar mi trabajo en un compendio de ella, con preferencia á hacer la traducción, pues en la época presente se vive tan de prisa, que la generalidad de los lectores hojean difícilmente tres gruesos volúmenes, y prefieren se les den condensados todos los conocimientos científicos en las menos palabras posibles, aunque se refieran á problemas trascendentales, como los que expone y resuelve tan magistralmente, la citada obra.

La publicación de este compendio no tiene otro objeto que el indicado anteriormente. He tenido que hacer un gran sacrificio para prescindir de muchas de las bellezas del original, que no eran indispensables, á fin de no excederme de los límites que me había propuesto. Si algún día cuento con más tiempo y sosiego, que los de que puedo disponer en la actualidad, intentaré publicar una segunda edición, ampliando la presente con datos estadísticos y con el desenvolvimiento de las naciones más importantes del mundo, desde que Mr. Carey escribió su obra (1858-60), examen que confirmará la exactitud de todas sus conclusiones, no obstante la gran

evolución económica que se ha operado desde aquella fecha.

Mi distinguido amigo el Excmo. Sr. Marqués de Barzanallana me recomendó, hace muchos años, el estudio de las obras de Mr. Carey para rectificar las teorías de M. Bastiat y de los economistas ingleses. No lo hice, pues no eran los libros lo que llamaba más mi atención en aquella época, pero consigno con gusto el recuerdo, lamentando no haber seguido entonces el consejo.

No debo terminar esta introducción, sin dar cuenta á mis lectores del pleito pendiente entre Mr. Carey y M. Bastiat.

Advierte aquél en el prólogo de sus «Principios de ciencia social», que algunos de los desenvueltos en dicha obra aparecían entonces por primera vez, en tanto que otros los publicó hacía veinte años (1), y que como éstos habían reaparecido en otro libro de un distinguido economista francés (2), leído por muchísimas personas á causa de la gran circulación que ha tenido aquella obra, podrían creer las que no conociesen las suyas, que se apropiaba ideas ajenas, cuando eran verdaderamente el resultado de sus meditaciones de muchos años.

---

(1) *Principles of Political Economy*. Philad. 1837-1840.

(2) Bastiat. *Harmonies économiques*. Paris. 1850.

Consigna el segundo en su carta al «Journal des Economistes» (1), la creencia de que ninguno puede decir después de leer su libro: *Esta es la obra de un plagiario. Una asimilación lenta, fruto de las meditaciones de toda mi vida, se deja ver demasiado en él, si se compara sobre todo con mis escritos anteriores.*

Dejo intacta á mis lectores la decisión de cuestión tan enojosa, por el respeto que me merecen escritores de tanta valía.

Puerto-Rico, Agosto 5 de 1886.

---

(1) *Œuvres complètes. Tome 1.º Correspondance*, p. 209.

## CAPÍTULO IX

### De los cambios de lugar de la materia.

1. La construcción de una choza miserable y la adquisición de la cantidad necesaria de alimentos, fueron obras difíciles para los primeros pobladores de la tierra, hasta que, con los adelantos sucesivos, perfeccionaron sus herramientas, pudieron albergarse mejor y obtener mayor cantidad de productos en extensiones menores de terreno, lo que hizo disminuir la *proporción* del trabajo necesario para efectuar cambios de lugar de la materia, y aumentar la del que podía dedicarse á la variación de su forma, á fin de procurarse alimentos ó facilitar la obra de producción.

La vida del hombre es la lucha con la naturaleza. Su principal necesidad y deseo es la asociación con sus semejantes; el obstáculo para conseguirlo se encuentra en la precisión de efectuar cambios de lugar. Los primeros cultivadores que fueron pobres y débiles, tuvieron que utilizar terrenos poco fértiles; pero con el aumento de la población y de la riqueza pudieron emprender el cultivo de los más feraces, y al disponer entonces de las fuerzas de la naturaleza, el valor del hombre aumentó con la disminución del de todos los productos.

El aumento de movimiento de la sociedad y el del comercio, resultan de la constante disminución de la parte de trabajo que se necesita, para efectuar cambios de lugar, como consecuencia del aumento de combinación y de desenvolvimiento de la individualidad, que motiva la diversidad de ocupaciones.

2. La necesidad de efectuar cambios de lugar es un obstáculo, puesto por la naturaleza al logro de los deseos del hombre, y es necesario exista, como estímulo de sus facultades, para hacerlo desaparecer. Estas facultades están latentes, si no las estimula el sentimiento de la ventaja que ha de reportar el aumento de sus relaciones con sus semejantes.

Fueron éstas tan difíciles en los primeros tiempos de la sociedad, y los precios de los efectos tan caros en los puntos de consumo, que no los podían adquirir sino los más ricos, y como eran muy baratos, por el contrario, en los de producción, los obreros continuaban pobres y sin tener posibilidad de salir de su condición de esclavos, no sólo de la naturaleza, sino también de otros hombres.

El productor de azúcar del Brasil no puede adquirir las telas indispensables para vestirse, ni el fabricante de éstas, en Inglaterra, el azúcar que necesita para él y su familia; y esto consiste en la gran cantidad del valor de una y otras, que absorben los intermediarios; pues si cada uno de aquéllos recibiese el de sus mercancías, podrían estar bien vestidos y suficientemente surtidos de azúcar.

El precio del trigo en Ohio era, hace treinta años, la tercera parte del que se vendía en Filadelfia, ó

New-York. Abunda muchas veces en Castilla sin tener mercado, en tanto que Andalucía tiene que surtirse de América; y en la India se desperdicia, en ocasiones en una parte, cuando en otras perecen de hambre miles de personas. Esto sucede en todos los países donde no hay diversidad de ocupaciones, pues éstas hacen se cree un mercado cerca del productor.

3. La contribución primera y más pesada que tienen que pagar la tierra y el trabajo, es el gasto de transportes. Aumenta en proporción geométrica, según la distancia del mercado lo hace aritméticamente; y, por lo tanto, con arreglo á unas tablas recientemente publicadas, el grano cuyo precio es de 24 dollars 75 céntimos por tonelada, en el mercado productor, no tiene valor ninguno á la distancia de 160 millas, si el transporte se hace en carros por caminos ordinarios. pues el coste es igual al precio de venta. Cuando se hace en caminos de hierro, en circunstancias ordinarias, el gasto es sólo de 2 dollars 40 céntimos, y le queda, por consiguiente, al agricultor 22,35, que es la cantidad economizada por la construcción del camino. Por esta causa, un acre de tierra, cerca de Londres, se vende por miles de dollars, cuando en Jowa ó Wisconsin puede adquirirse por poco más de uno; é influye en esto también, que el primero rinde varias cosechas, por la facilidad de devolverle los abonos necesarios para aumentar su producción, cuando el otro se dedica únicamente al cultivo de aquellos productos de más fácil transporte, y pierde además los abonos, con lo que se esquilma gradualmente.

4. Todas las cosechas, según las estadísticas de

Mr. Macqueen, se producen con los residuos de las anteriores, y por consiguiente, las tierras que no se abonan, resultarán improductivas más pronto ó más tarde. Si los animales se ceban en el mismo campo, sus excrementos le devuelven una gran porción de las materias inorgánicas, que le habían robado las plantas con que se alimentaron aquéllos. Los prados de Cheshire en Inglaterra, famosos por su industria quesera llegaron á estar tan esquilados, que ha sido necesario enriquecerlos con huesos: huesos humanos, importados en su mayor parte de los campos de batalla del continente, porque contienen casi las mismas sustancias que la leche. No se tiene, generalmente, en cuenta la importancia de los abonos, en los países en que no está adelantada la agricultura; los empleados en la Gran Bretaña, en 1850, tuvieron un valor de compra de 103.369.139 de libras esterlinas.

La tierra tiene poco valor en los países agrícolas, y el trabajo del hombre no es reproductivo, á causa de los grandes gastos de transporte. Donde se construyen fábricas y hornos y se explotan minas, hay demanda de patatas y de toda clase de verduras y frutas, con lo que el agricultor hace producir á sus campos toneladas de ellas, en vez de las pequeñas cosechas anteriores, y les devuelve, con los abonos, los elementos de que aquéllas les habían privado. Y como tiene cerca el mercado de venta se economiza los gastos de transporte, y puede mejorar los útiles y maquinaria que emplea en el cultivo.

5. Cada paso del progreso de la asociación, acompañado de la disminución de la *proporción* del trabajo,

necesario para efectuar cambios de lugar, y del aumento de la que se dedica á verificar los de forma, por procedimientos agrícolas é industriales, facilita al labrador los medios de cultivar, con ventaja, tierras mejores, y que sus productos aumentados se consuman en el sitio en que se produjeron, ó se puedan enviar con economía á mercados distantes. La posibilidad de mantener comercio con los hombres que están separados, aumenta con cada paso hacia la individualidad, que resulta de la menor necesidad de buscar mercados lejanos.

El acrecentamiento del comercio está en proporción directa de la facilidad de asociación, combinación y movimiento de un país, y del que tiene, por consiguiente, el de sus individuos y la variedad de ocupaciones, con lo que desaparece la necesidad de efectuar cambios de lugar constantemente.

Para que aumente el comercio es indispensable que el hombre pague á la tierra la deuda que contrae al tomarle los elementos, con que compone los productos de que se sustenta. *Es la sola condición, bajo la que el progreso puede realizarse.* Si no se cumple, el movimiento de la tierra disminuye, y los hombres van aumentando gradualmente la distancia entre ellos, con disminución constante del espíritu de asociación, y aumento de los gastos que resultan de la necesidad de efectuar cambios de lugar.

El interés real y permanente de todas las clases sociales es exactamente el mismo, pero difiere aparentemente muchas veces. Los que viven de la apropiación del trabajo de otros, desean el aumento del

tráfico, aunque redunde en perjuicio de la generalidad de los productores, y como dirigen generalmente los destinos de los pueblos, se ve á algunas naciones seguir ciegamente ese camino, sin tener en cuenta las lecciones de Grecia, Roma y otros diferentes Estados; y que cuanto más se empobrecen los pueblos, con quienes trafican, tendrán mayores dificultades para sostenerlo en adelante, contribuyendo á ello en gran manera las hambres y las epidemias, que les son frecuentes, como sucede en Irlanda y en la India.

6. La libertad aumenta con el acrecentamiento del espíritu de asociación y combinación. El obstáculo á la asociación resulta de la distancia entre los hombres; pero ésta disminuye, según aquellos pueden proporcionarse los medios de disponer de los servicios de la naturaleza, y desenvolver los tesoros de la tierra. Cada nuevo adelanto les permite mejorar la manera de hacer los transportes, con disminución constante de la necesidad de ellos y aumento creciente del espíritu de combinación.

Estas no son las doctrinas de la economía política moderna, cuyo sistema está basado en el *aumento constante de la esterilidad del suelo* y encuentra en las tablas de importaciones y exportaciones, en la demanda constante por buques, y en la necesidad creciente de los servicios de los traficantes, la evidencia de la prosperidad y del poder nacional.

7. Los Estados, de cuya política se ha hecho referencia anteriormente, se limitaron á restringir las relaciones exteriores de los países que dominaron, sin mezclarse en sus asuntos interiores.

El sistema colonial de Inglaterra es el primero que ha *prohibido la asociación del hombre con sus semejantes, para desarrollar sus facultades intelectuales*, y organizó en alto grado las dificultades, para que no se efectuasen los cambios de la materia en sus posesiones. Los mercaderes de Londres pidieron á su Gobierno, hace cerca de dos siglos, hiciese cuanto fuese necesario, para *crear dificultades á la industria lanera en Irlanda*, á fin de disminuir los hábitos de acción combinada, que iban en aumento rápidamente en aquel país, y se evitase en lo futuro el consumo de lana irlandesa, sin que hubiese pasado previamente por los telares de Inglaterra.

El tráfico se sobrepuso, y se emprendieron guerras para conseguir colonias, ó según Adam Smith, *levantar colonias de marchantes*; y fué necesario para llevar á efecto este deseo, que toda tentativa de asociación local, entre los colonos, se dificultase, como se había hecho en Irlanda.

Así se verificó, y el Parlamento británico impidió el primer proyecto de establecer industrias en las provincias americanas, declarando la Cámara de los Comunes en 1710, *que el establecimiento de manufacturas en las colonias tenía la tendencia á disminuir su dependencia de la Gran Bretaña*. Poco tiempo después se presentaron nuevas quejas al Parlamento, relativas á que en las colonias se establecían industrias; y la citada Cámara ordenó al Ministerio de Comercio le informase acerca del particular, lo que hizo aquél muy extensamente. En 1732 se prohibió la exportación de sombreros de provincia á provincia, y el nú-



mero de aprendices de sombrerero se limitó por la ley. En 1750 se renovó la prohibición de las manufacturas de hierro, pero las barras de dicho metal se importaban en Inglaterra libres de derechos, á fin de que pudieran devolverse manufacturadas. Algún tiempo después, Lord Chatham declaró que no permitiría á los colonos hacer ni un clavo de herradura. Este fué el sistema seguido por Inglaterra con sus colonias.

La Gran Bretaña se ha esforzado mucho tiempo en evitar que los habitantes de sus colonias y de las naciones independientes, pudieran proporcionarse la maquinaria necesaria, á fin de combinar sus esfuerzos para fabricar tejidos ó manufacturas de hierro, *obligando* con esto á que le enviasen las materias primeras para que se transformasen en su fábricas y talleres, con lo que resultaban sobrecargadas, al devolverse, con los gastos de transporte y conversión.

La prohibición de establecer manufacturas, por una parte, y el admitir libre de derechos las materias primeras, por otra, tenían por objeto impedir á los colonos hacer los cambios necesarios de la forma de la materia, para que los productos de la tierra pudieran consumirse entre ellos.

Desde la conquista de las diferentes colonias de las Indias occidentales, se prohibieron terminantemente en ellas las manufacturas de todas clases, llevándose esta disposición hasta el extremo de no permitirseles refinar su propia azúcar, y por consiguiente, no había otro empleo que los trabajos del campo. Tenían todos que permanecer productores de materias primeras, sin mantener comercio entre ellos, á no ser por

la mediación de un pueblo que estaba distante miles de millas, y usaba su poder hasta el extremo de impedir diferentes cultivos agrícolas. En Jamaica se ensayó el del añil, pero tuvo que abandonarse, porque su precio de venta, en Inglaterra, era inferior á los gastos de transporte y á las comisiones de los intermediarios. Casi el mismo resultado ofreció el café, por lo que quedó reducido el cultivo al de la caña de azúcar.

Al mismo tiempo que se prohibía el comercio entre los colonos, se hacía igualmente extensivo á las relaciones con las naciones extranjeras, á no ser por medio de los buques, puertos y mercaderes ingleses. El tráfico directo con Africa se permitió, sin embargo, porque proporcionaba esclavos, y se continuó en gran escala para surtir también á las colonias españolas.

La legislatura de Jamaica impuso en 1775 un derecho de dos libras esterlinas, por cada negro, para evitar su excesiva importación; pero los mercaderes de Inglaterra acudieron á su Gobierno para que se aboliera. En esta época la exportación anual de azúcar, según Macpherson, importaba 980.346 quintales, con un valor de 1.649.421 libras esterlinas, del que el cultivador recibía únicamente la cuarta parte, por lo que era poco más que superintendente de los esclavos, que trabajaban en beneficio de los mercaderes y del Gobierno de la Gran Bretaña. Colocado entre el esclavo, á quien tenía que soportar, el que le había prestado el dinero, los mercaderes y el Gobierno, le quedaba sólo lo que le dejaban; y se arruinaba cuando la cosecha era grande por la baja consiguiente de los precios. Como no podía menos de suceder, veinte

años después de esta época se vendieron judicialmente 177 propiedades, 92 que no pudieron enajenarse, permanecieron embargadas por los acreedores y 55 abandonadas completamente.

En las islas españolas y francesas se siguió otra política. El Gobierno central no impidió nunca el comercio entre sus colonos; se levantaron ciudades, y hombres de todas clases fueron con el propósito de establecerse en ellas, en tanto que en las colonias inglesas sólo se trataba de realizar fortunas, con la idea de volver á gastarlas á Inglaterra.

Cuando en peores condiciones se encontraba el cultivador de las posesiones inglesas, los mismos que habían absorbido la mayor parte del producto del trabajo de los negros, obligaron al Gobierno á decretar la libertad de los esclavos, dejando al propietario, por regla general, sin un céntimo para continuar los trabajos de su finca. Por fortuna los esclavos, careciendo por completo de instrucción y desconociendo los atractivos que ofrece la sociedad, sólo deseaban dejar de trabajar, pues con poco adquirirían el alimento y los vestidos que necesitaban.

El resultado tan desastroso de la política inglesa en Jamaica, se debió á haberse sobrepuesto el tráfico al comercio. El habitante de aquella isla producía azúcar, en abundancia con la que hubiera podido mantenerse y vestirse perfectamente, á no haber disminuído el producto de su trabajo los intermediarios, colocados entre él y los consumidores.

## CAPÍTULO X

### Continuación del mismo asunto.

1. El esplendor de Portugal en el siglo XVI, como consecuencia del ejercicio del poder de apropiación que ejercía en la India, se hermanaba á su debilidad creciente, según ha sucedido en todas partes; y al terminar dicho siglo quedó reducido á la condición de una provincia española. Cuarenta años después consiguió recuperar su independencia, y, al finalizar el XVII, hizo poderosos esfuerzos, para establecer en su pueblo los hábitos de asociación y combinación necesarios al desenvolvimiento de sus facultades, y á la extensión de su comercio. Sus manufacturas célebres de lana, tan apreciadas en otros tiempos, pudieron pronto, auxiliadas por artesanos extranjeros, hacer frente á las necesidades interiores, con lo que aumentó también su comercio interior y su tráfico exterior.

Se verificó un cambio de Gobierno, y en el famoso tratado de Methuen, que se firmó en 1703, se abandonó la idea del desenvolvimiento interior del país, en cambio de las ventajas concedidas á sus vinos. Las mercancías inglesas invadieron sus mercados; se arruinaron las industrias nacionales; se exportaron los me-

tales preciosos, y convertido en país agrícola solamente, el empobrecimiento de su suelo ha sido una consecuencia necesaria, acompañada de la disminución de la población, que consta ahora de tres millones de habitantes; la baja en el último siglo se elevó á setecientos mil. El descenso de la población y del espíritu de combinación, han hecho aumentar la dificultad de efectuar cambios de lugar de las cosas y de las personas; y el país, que hasta en los tiempos de César tenía caminos, hace ahora el servicio de correos á caballo, á razón de tres millas por hora.

La *utilidad* de la tierra y de sus productos disminuye, por consecuencia, con el aumento constante *del valor* de todas las mercancías, y la baja del de el hombre.

El sistema se prosigue hace siglo y medio, y la facilidad de disponer de los servicios de la naturaleza ha disminuído durante todo ese tiempo, como patentiza la dificultad creciente de obtener los alimentos, los vestidos y el abrigo, que necesita el hombre para sostenerse. Una gran apatía se ha apoderado, no sólo del Gobierno sino también de la nación entera, y en tanto que se hacen adelantos en todas las de Europa, Portugal permanece estacionario. Cambió su mercado interior de granos por otro extranjero para sus vinos, el cual ha disminuído mucho, por haber perdido la tierra los elementos necesarios para continuar en aumento la producción vitícola.

2. Ninguna nación de Europa posee las ventajas naturales, que tienen las que componen el imperio Turco. Producen lana, seda, granos, aceite y tabaco,

en cantidades ilimitadas; y la Tesalia y la Macedonia, celebradas por su algodón, abundan en campos sin cultivar, capaces de producir el necesario para que se vista toda Europa. Existen minas de carbón de piedra y de mineral de hierro, de tan buena calidad como los mejores de cualquiera parte del mundo; y hay montañas formadas de masas de carbonato de cobre.

El tráfico con Turquía constituía, hace dos siglos, la parte más importante del que sostenía la Europa occidental, y los mercaderes turcos se contaban entre los más ricos que frecuentaban los mercados del Oeste. Su Gobierno concertó con los de Francia é Inglaterra, un tratado en el que se comprometió á no exigir sino 3 por 100 del valor de las importaciones. Se exceptuó igualmente á los buques de los derechos de navegación, por lo que el sistema establecido entonces, fué prácticamente el de libertad de comercio más absoluta.

Turquía pudo aun, por un siglo, luchar, hasta cierto punto, con la competencia que le hacía la industria extranjera, y conservar en su pueblo el espíritu y el hábito de asociación. El producto de las aduanas disminuyó notablemente, el déficit del Tesoro tuvo que cubrirse con impuestos directos, y el cobro de la capitación, de la contribución sobre las casas, sobre la tierra y derechos de exportación, perjudicaron al comercio interior, en tanto que el tráfico exterior era completamente libre.

Mientras que las industrias existieron y el comercio pudo sostenerse, la agricultura floreció por tener sus mercados cerca de los puntos de producción, y econo-

mizarse, por lo tanto, los gastos de transporte, á lo que se debió que los caminos y los puentes se reparasen; pero cuando las manufacturas principiaron á declinar, fué preciso conducir la producción total de la tierra á mercados distantes, y se sintió entonces la necesidad de caminos, por no ser posible componerlos.

Los introductores de mercancías podían, mediante el pago del 2 por 100 de derechos, conducirlos por todo el imperio hasta su venta, y, como viajaban en caravanas, se alojaban sin gastos, por lo que el tendero, que pagaba alquiler de casa y contribuciones, no podía competir con el vendedor ambulante, que no satisfacía ni uno ni otras. El pobre cultivador no encontraba medio de cambiar sus productos por los efectos que necesitaba, á excepción de cuando, por casualidad, llegaba una caravana, la que recogía el poco numerario que había en la circulación.

3. La industria lanera avanzaba rápidamente en Irlanda, en la época de la revolución de 1688; pero con las medidas adoptadas por los Gobiernos, á instancia de los mercaderes de Londres, tuvieron que cerrarse las fábricas, y quedaron los productores de lana á merced de los fabricantes ingleses. Las restricciones al comercio de productos coloniales, y el haber exceptuado á los buques irlandeses de los beneficios de las Leyes de navegación, dieron el resultado de reducir la producción á las materias primeras, que utilizaba la industria inglesa.

Las reclamaciones de Irlanda se atendieron durante la guerra de la revolución americana, y en 1783 se le concedió un Parlamento independiente. Entre sus pri-

meras disposiciones, se encuentra la de gravar con derechos de introducción á varios artículos extranjeros, para que los irlandeses pudiesen dedicarse á convertir su grano y su lana en paño. El comercio hizo rápidos progresos, acompañado del desenvolvimiento de las facultades intelectuales. Una casa sola publicó en Dublín más libros, que los que ahora necesita el reino entero, no obstante el aumento de su población.

Con la centralización establecida en 1801, en virtud del Acta de la Unión, las leyes de propiedad literaria y de patentes se aplicaron igualmente. La industria tipográfica desapareció por completo, y las otras manufacturas tuvieron que sostener una lucha por su existencia, bajo las circunstancias más desfavorables; y como consecuencia de ella desaparecieron gradualmente.

Privados sus habitantes de toda ocupación, excepto las de la agricultura, tuvieron que cultivar la tierra, pagando la renta que se les exigía, so pena de morir de hambre. Como había cesado la demanda de esfuerzos humanos, se encontraban por todas partes trabajadores sin ocupación, que pasaban á Inglaterra, y ofrecían sus servicios por lo estrictamente necesario para vivir.

No es exacto, según han asegurado los escritores ingleses, que Irlanda careciese de capitales para dedicarlos á las industrias, pues semejante falta no se notó en el período de 1783 á 1801, en que el comercio aumentó rápidamente, así como la demanda de todas las fuerzas físicas é intelectuales del país. En la actualidad, millones de irlandeses desperdician diariamente

un gran capital, por falta de ocupaciones, y tienen que emigrar á otros países, y principalmente á América.

El establecimiento de las Leyes de pobres en Irlanda, hizo aumentar el deseo de desembarazar al país de todos los habitantes, que no podían encontrar trabajo, ni pagar renta; y desde aquel tiempo, Irlanda ha sido el teatro de escenas repugnantes, dignas más bien de Africa que de una parte integrante del imperio Británico.

La libertad de comercio de cereales llenó la copa de la amargura de la desgraciada Irlanda. La baja del precio de los productos de la tierra, arruinó al agricultor, porque con todos ellos no podía pagar la renta; y el propietario no se encontró en mejor situación, pues á la dificultad de cobrar aquéllas, se unía el aumento de las contribuciones crecientes, para sostener á sus pobres arrendatarios.

Irlanda no padece la enfermedad de población excesiva, como sostienen los escritores ingleses; necesita que el comercio se sobreponga al tráfico; que haya demanda de trabajo así intelectual como material; que haya gran diversidad de ocupaciones, y que los productos de la tierra, que exporta, cuando perece en ella de hambre mucha gente, se consuman en el mismo país, por la facilidad que ha de proporcionar el aumento de combinación entre sus habitantes, y el movimiento de su sociedad.

4. En ninguna parte del mundo ha existido mayor espíritu de asociación voluntaria que en la India, según se ha dicho anteriormente, y nadie tiene más cariño á su país que el habitante del Indostán.

La conquista de los mahometanos no alteró en nada su organización interior, y aun cuando fueron grandes las contribuciones que exigieron, el país permaneció rico, sin decaer su prosperidad creciente.

Desde la batalla de Plassey, de cuyas resultas el poder inglés se estableció en la India, la centralización ha aumentado rápidamente, y como sucede en todos estos casos, la población se empobreció en la misma proporción. Según se extendía el poder de la compañía, adoptaba el principio del país de que el Soberano es el propietario de la tierra, y exigió la mitad del producto bruto de ella, no obstante que lo más que se había cobrado anteriormente fué un tercio. La compañía tenía además el monopolio del tráfico, y fijaba el precio á que se venderían y comprarían todos los artículos.

Los planes de la compañía, á fin de aumentar los ingresos de su tesoro, fueron cada vez más onerosos para los infelices habitantes, sin tener en cuenta, que, al mismo tiempo que á éstos, arruinaba al comercio que había sostenido hasta entonces á la agricultura y á la industria.

El algodón abundaba hace medio siglo, y un gran número de habitantes de ambos sexos y varias edades se dedicaban á convertirlo en telas; y no obstante las máquinas imperfectas que usaban, no tan sólo surtían la demanda interior, sino que se exportaban grandes cantidades de sus preciosos tejidos. La competencia con la industria inglesa arruinó muy pronto la del país, y cesó por completo la exportación.

El envío á Inglaterra de algodón sin obrar, ha au-

mentado considerablemente; pero su consumo en el país ha cesado, causando la ruina completa de los centros industriales, y muchas de sus ciudades fabriles son hoy un montón de ruinas.

La demanda de los servicios de las mujeres y de los niños ha cesado con la decadencia de las industrias, y se ven en la necesidad de permanecer ociosos ó buscar ocupaciones en el trabajo de los campos, y como los hombres no tienen tampoco otras que las de la agricultura, ha cesado completamente la demanda de trabajo físico ó intelectual, á no ser la que se necesita para producir añil, azúcar, algodón, opio ó arroz.

La condición de los pobres agricultores va empeorando cada día, porque los gastos de transporte les absorben la mayor parte de los productos de la tierra, y resulta, con mucha frecuencia, que las cosechas abundantes los arruinan, por lo que influyen en el precio de aquéllos, cuando, si son escasas, muere la gente de hambre, por la dificultad y los gastos de transporte de uno á otro Distrito.

Las obras de irrigación, construídas antiguamente están casi todas destruídas, y las tierras más fértiles, sin cultivo, por cuya causa la producción disminuye, y aumenta mucho sus gastos el interés de 3 por 100 mensual, que tiene que pagar el agricultor que carece de capital, que, según Mr. Sleemán, son casi todos ellos.

La instrucción disminuye en la misma proporción que la riqueza y bienestar, y los infelices habitantes del Indostán, se ven obligados á emigrar de su rico país, por no morir de hambre.

## CAPÍTULO XI

### Continuación del mismo asunto.

1. Se ha hecho anteriormente la reseña del movimiento de cuatro naciones importantes, á la que se ha añadido la de otras varias, que componen un total de doscientos millones de habitantes, ó sea una quinta parte de la población del globo. Todas han estado sujetas á un sistema político, que procura impedir la asociación y combinación, y mantiene la contribución más onerosa, la que resulta de la necesidad de efectuar cambios de lugar de la materia, usando para ello buques y wagones, y cuyas consecuencias se han demostrado en los capítulos precedentes.

Se dice de ellas, que los habitantes de la India son indolentes; los turcos y mahometanos, fatalistas; que los portugueses y los irlandeses tienen creencias religiosas contrarias al desenvolvimiento de la inteligencia; que los trabajadores de Jamaica no estaban casi civilizados, y que á dichas causas debe atribuirse la debilidad de esos pueblos.

Dichas naciones, diferentes en religión, en color, y que ocupan distintos grados de latitud y de longitud, se encuentran en igualdad de circunstancias por haber

perdido el poder para procurar la diversidad de ocupaciones, entre sus habitantes, que promueve la asociación, sin la cual el hombre no puede utilizar los servicios de la naturaleza. Limitadas sólo á la agricultura, se han visto obligadas á exportar sus productos en un estado primitivo, procedimiento que lleva consigo indefectiblemente el aniquilamiento de la tierra y la disminución de sus rendimientos.

2. Para que el hombre pueda utilizar los servicios de la naturaleza, es indispensable que el mercado, para su trabajo y sus productos, esté cerca. Las facilidades de los transportes en Irlanda, han aumentado considerablemente en el último medio siglo, y sin embargo, las hambres y las epidemias fueron mayores, habiendo coincidido la terminación de la red de ferrocarriles con una de las más terribles de aquellas.

Caminos de hierro se están haciendo *para*, pero no *por* los habitantes de la India, y sus efectos tienen inevitablemente que ser iguales á los producidos en Irlanda. El objeto de su construcción es facilitar la exportación de las primeras materias que produce, y acrecentar el poder de centralización, lo que hará aumentar el empobrecimiento de su suelo, y la desaparición de las pocas industrias, que existen aún en aquel país.

México ha declinado constantemente, desde que su tráfico, al extenderse, ha hecho casi desaparecer sus manufacturas. La América española presenta el mismo fenómeno; el trabajo necesario para los transportes aumenta, con la disminución constante de los productos.

El vapor y la pólvora, usados convenientemente, son ventajas inestimables para el hombre; pero cuando se emplea su poder para hacer daño, están en proporción al que tienen para el bien. Así sucede igualmente con los caminos y los demás adelantos.

Para los países organizados perfectamente, en los que la diversidad de ocupaciones existe y tienen un gran comercio, cada nuevo camino aumenta el poder del hombre sobre la naturaleza, con acrecentamiento de la población, mientras que en los que no lo están convenientemente, pueden sólo servir para facilitar su aniquilamiento completo, según ha sucedido en Irlanda.

En los negocios de Estado es desconocida la moralidad; y como consecuencia necesaria, todo se sacrifica á un provecho insignificante y temporal. Según la «Revista de Westminster» de Enero de 1851, no hay una nación escrupulosa en sus relaciones internacionales.

Si se hubiese procurado civilizar á los pueblos de Africa, y enseñarles á combinar sus materias primeras, para facilitar su transporte, tendrían ahora caminos y podrían suministrar á Europa productos de los trópicos; y si los irlandeses, turcos y portugueses, hubiesen mejorado y extendido sus manufacturas, habrían aumentado mucho la cantidad de materias primeras del mundo, y el comercio con ellos seria de gran importancia. Su estado actual se debe á la libertad de Comercio, con pueblos que estaban más adelantados.

3. La política de las naciones, en vez de dirigirse

á proteger á las más débiles para facilitar la división de ocupaciones, y acrecentar el espíritu de asociación, para que sus habitantes pudieran utilizar las fuerzas de la naturaleza, á fin de aumentar el comercio, ha hecho todo lo contrario; é Inglaterra es la que más ha procurado mirar sólo por los intereses del tráfico, sosteniendo su lema de *comprar en el mercado más barato y vender en el más caro*.

Ningún otro país ha procurado, como ella, el aumento del tráfico en perjuicio del comercio, impidiendo la asociación donde no existía aún, y destruyéndola donde disfrutaban de aquel beneficio. En todas las naciones sujetas á su sistema, se ha rebajado el nivel de sus individuos á meros trabajadores de la tierra, lo que ha contribuído á su ruina, como se ha demostrado brevemente en los capítulos anteriores.

En todos los países mencionados, hay una disminución constante de las diversidades que son necesarias para el desenvolvimiento de las facultades individuales, y para la perfección de la organización. La sociedad resulta en todos, un año tras otro, más imperfecta y más sujeta á la fuerza de la gravitación. Aumenta en todos, indefectiblemente, la centralización y la dificultad para procurarse los medios de existencia, con lo que predomina la idea de que la población tiende á aumentar más de prisa que aquéllos. Estas son las consecuencias que tienen naturalmente que resultar de la completa libertad de cambios, entre una nación fuerte y que cuenta con un gran desenvolvimiento, con otra en que su producción está débil é imperfectamente organizada.

4. La locomotora consume combustible para producir fuerza, y el hombre necesita alimentos á fin de poder trabajar con su cuerpo, con su inteligencia ó con ambas cosas. Tanto la una como el otro consumen capital para reproducirlo; pero con la diferencia esencial de que aquélla existe sin combustible, y éste no puede sin alimentos. El director del camino de hierro evita el consumo de aquél, cuando no necesita los servicios de la máquina, porque sería un gasto inútil. El de la locomotora humana tiene necesariamente que quemar combustible, hasta cuando no hay demanda de fuerzas, y por eso los países en que la diversidad de ocupaciones disminuye, y en los que sucede, por consiguiente, lo mismo al comercio, la cantidad de capital consumido excede tanto á la que se reproduce, que la riqueza desaparece, y el hombre vuelve á su posición primitiva de esclavo de la naturaleza.

El comercio economiza la pérdida que resulta del consumo de alimentos y vestidos, porque el capital se acumula rápidamente donde el poder de asociación y combinación aumenta constantemente, facilitando la posibilidad de pagar la deuda contraída con la tierra. El comercio declina con el aumento de la necesidad de los servicios del traficante, y sucede así, porque cada paso en esa dirección, va acompañado del aumento del gasto inútil de la fuerza física y mental en que consiste la parte más importante del capital real de un país. Si se tiene en cuenta que en Irlanda y en la India no puede usarse la décima parte de los esfuerzos físicos y mentales de sus habitantes, se comprenderá la enorme pérdida que esto les ocasiona.



5. A la disminución del comercio y á la necesidad de usar medios de transporte, va unido siempre el aumento de posibilidad de los pocos que viven del tráfico y de la guerra, para imponerse á los más, á fin de realizar sus propósitos, y una disminución de la de estos últimos, para protegerse de tal imposición.

Es de consecuencias graves la exageración de las dificultades, que obligan á la necesidad de efectuar cambios de lugar. Los barcos pueden considerarse como puentes flotantes. Un pie de largo de un buque, se calcula que equivale á diez toneladas. Para construir un puente con barcos sobre el Atlántico, que formase un camino de treinta pies de ancho, se necesitarían más de sesenta millones de toneladas, y para hacerlo, que uniese la India, Australia y América con Inglaterra, se requerirían algunos cientos de millones; y como el total de las toneladas de los buques del mundo no excede de cinco, no podrían proporcionar todas ellas los medios para hacer un camino de una pulgada de anchura, que pusiese en comunicación un mercado sólo, de donde las materias primeras se llevan á Inglaterra á fin de manufacturarlas.

Cuanto mayor tiempo se necesite para el transporte de las mercancías, y sea más grande la distancia entre el productor y el consumidor, mayor será igualmente la fricción, y menor el movimiento de la sociedad, pero en cambio serán más importantes los beneficios del traficante, del que transporta y del que adelanta dinero.

6. Por el contrario, cuanto más rápida sea la circulación, mayor será la economía de los esfuerzos hu-

manos y la de la fuerza de la Sociedad. Para que haya movimiento, es indispensable, como se ha repetido varias veces, la diversidad de demandas para las facultades del hombre; y esto no puede suceder en ninguno de los países antes mencionados, pues en todos ellos hay una constante pérdida de capital, no empleado, de esfuerzos físicos ó mentales de sus habitantes.

En todos ellos hay un aumento creciente de la necesidad de transportes. En todos la utilidad de las materias primeras, productos de la tierra, disminuye invariablemente, así como el de ésta para producir por lo que la esquilman. En todos aumenta el valor de los efectos que necesita el hombre, y disminuye el de éste. Y en todos el comercio aminora, en la proporción en que el tráfico aumenta; notándose, al mismo tiempo, que el valor del tráfico inglés con ellos, disminuye constantemente.