

principios que se aplican en la práctica, ó sea el de la vía normalmente abierta y el de la vía normalmente cerrada, discutiendo sucesivamente los argumentos invocados por los partidarios del primer sistema.

Alegan aquéllos que, tanto en un sistema como en otro, pueden producirse falsas indicaciones de «vía libre». Mr. Platt reconoce este hecho, que principalmente es de temer durante las grandes heladas, y confiesa que desgraciadamente casi no hay posibilidad de remediarlo; pero hace constar, que cuando la vía se halla naturalmente cerrada, y abierta sólo para dar paso durante dos á cinco minutos por cada tren, el riesgo de que se produzca la acción de la helada en esta posición son mucho menores que en el otro sistema en que las señales están abiertas durante las cinco sextas partes del tiempo, cuando menos. Por otra parte, es claro que si la señal se entorpece en la posición normal de parada, todo el perjuicio se reduce á un retraso del tren inmotivado, mientras que si ocurre lo mismo en la posición normal de vía abierta es muy de temer que se ocasione un choque.

Otra de las razones que se aducen en defensa del sistema de vía normal abierta, es que el de las secciones normalmente cerradas exigen mayor cantidad de hilo de línea de contacto. Ciertamente, si se establece la comparación con el sistema de vía abierta conocido con el nombre de circuito sin hilo; pero si se considera el de vía abierta con circuito de vía, la cantidad de hilo es la misma; y además, si se emplean indicadores de agujas y campanas en unión con las señales de bloques, hace falta más hilo en el sistema de vía normal abierta que en el de la cerrada. Por otra parte es forzoso reconocer que las instalaciones suplementarias del hilo de línea entre la señal principal y el puesto, que se han aumentado á este último sistema, le han hecho ganar mucho en regularidad y en seguridad de funcionamiento.

Se asegura también que en las líneas de doble vía, las señales pueden ser más fácilmente observadas por detrás del tren en el sistema de la vía normalmente abierta. Esta afirmación se refiere evidentemente á la inspección de la vía opuesta á la ocupada por el tren, cuando las condiciones del tráfico son favorables á esta clase de observaciones; pero hay que tener en cuenta que en ninguna explotación de ferrocarril, organizada con arreglo á los progresos modernos, se concedería confianza á una inspección tan superficial y cuyas ventajas para la seguridad no se ven muy claras. Todo lo que se puede descubrir con el principio de la vía normalmente abierta es una señal mantenida en parada sin necesidad, es decir, una situación que no ofrece peligro alguno; pero con el otro sistema se puede hallar una falsa indicación de vía libre, señalarla y evitar una colisión.

Hácense fuertes los partidarios del sistema de vía normal abierta, como si fuese un argumento decisivo, en el hecho real de que el número de instalaciones fundadas en su principio es mucho mayor que el de las señales montadas con el principio opuesto, deduciendo que son también muchos más los que participan de su opinión. Este hecho no puede tener una explicación más sencilla y que prueba que no da fuerza alguna á sus preconizadores, y es que fué el primero que se inventó y durante veinte años el aplicado exclusivamente, por lo cual, si algunas Compañías de ferrocarriles se han resuelto á cambiar de sistema para prevenir los defectos y peligros del primitivo sistema, otras no se han resuelto aún á modificar sus actuales señales.

El primer gasto de establecimiento que por su mayor complicación exige el sistema de las señales que normalmente indican la parada, no supone en definitiva un exceso de gasto, porque el suplemento de capital resulta compensado en muy breve tiempo por la economía en los gastos de entretenimiento.

Confesando, por último, los defensores del sistema de vía normal abierta que resulta éste más caro que el de vía cerrada, indican que la diferencia es insignificante; y aunque no fuera, como en realidad resulta, bastante sensible, más que esta economía hay que tener en cuenta la indiscutible garantía de seguridad que presta el principio de conservar la señal en parada,

mientras tanto no se hace necesaria la indicación de «vía libre», y puede darse sin peligro comparada con el sistema de conservar las señales, dando paso con riesgo de tener que ponerla en parada en ocasiones en que ya ha sido vista por el conductor del tren la indicación de vía libre.

En la última parte de su trabajo cita Mr. Platt una serie de ventajas accesorias del sistema de secciones normalmente cerradas. Los obreros de la vía que trabajan á cubierto de una señal son siempre prevenidos de la llegada de un tren, lo que les permite combinar mejor su tarea y ejecutarla con más tranquilidad. Al paso de las estaciones los maquinistas pueden conservar una marcha rápida á su tren, una vez que se apérciben, por la posición de las señales, de que no hay que temer ningún peligro. En fin, los pasos á nivel, situados á la vista de una señal, ofrecen mayor seguridad para la circulación porque las personas que los atraviesan pueden darse siempre cuenta por sí mismas de la aproximación de los trenes.—L.

LA POLÍTICA ECONÓMICA MUNDIAL Y NUESTRA REFORMA ARANCELARIA

POR

D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

(CONTINUACIÓN)

Así se implantó este vasto ensayo de *free trade* promovido por el inmenso vuelo de la industria británica, ávida de mercados capaces de absorber todo el excedente de su producción, mercados abiertos gracias á la fuerza de su Armada y á la supremacía de la marina mercante que le han reservado el dominio de los mares; á la riqueza carbonífera; los grandes capitales; el espíritu de expansión y de empresa característico de los hijos de Albión y la cohesión y solidaridad política de todas las clases sociales. Pero la reforma arancelaria basada en una exportación gigantesca de artículos manufacturados, exigió ineludiblemente la vida barata para las clases obreras, y la libre entrada de las sustancias alimenticias originó el doloroso sacrificio de los intereses agrícolas en favor de la producción industrial.

Medio siglo de libertad de comercio.

Una vez afianzado el puesto preeminente en el mundo, pudo el Reino Unido enarbolar la bandera de *laissez faire*, lanzándose sin temores ni sobresaltos á la lucha comercial con las demás potencias.

¿Qué Nación podía disputarle el cetro para estas contiendas políticas, en el comedio de la pasada centuria? Ni ejercía Prusia la hegemonía en el centro de Europa, ni había alcanzado la organización industrial el poderío y el vuelo gigantesco debido al fruto de sus posteriores victorias. Los Estados Unidos carecían de la población y del portentoso adelanto fabril revelado más adelante, hallándose avocados á la guerra civil de 1861 á 1865, que detuvo su progreso durante un largo lapso; no estaba consumada la unidad de Italia, faltando importancia á los antiguos Estados de aquella Península; no había podido desenvolver España sus medios de producción en medio de las convulsiones políticas y de los errores cometidos en su régimen económico, y solamente Francia ofrecía entre las principales potencias el ejemplo de una Nación manufacturera, pero provista de recursos inferiores.

Para consolidar el nuevo sistema de la política económica,

llamada liberal, hubo de apelar Inglaterra á dos medios: á la extensión y afianzamiento de su Imperio colonial y á la propaganda en los demás países en favor de las doctrinas del libre cambio.

El dominio del mar, gracias al poder naval de una superioridad incontestable respecto de las demás potencias, le permitió ensanchar considerablemente sus colonias. El propósito perseverante de explotar en provecho propio los grandes manantiales de riqueza esparcidos en todos los ámbitos del globo, ha inspirado en los tres últimos siglos la política de los gobernantes ingleses.

En los tiempos de la supremacía de España, dedicó sus empeños á minar, por toda clase de medios, la supremacía que nos otorgaba la posesión de las Américas, y durante los últimos cincuenta años ha llevado sus fuerzas terrestres y marítimas á sofocar la rebelión de la India, y á las campañas del Afganistan, del Sudán y de los Somalis; al atrevido golpe dado por la ocupación del Egipto; á las guerras del Níger, del Zululand, del país de Orange, del Transvaal y otras, de más ó menos importancia, que han puesto á prueba las energías y recursos empleados en la ardua empresa de afianzar su poderío sobre la cuarta parte de los habitantes del mundo.

Malthus, Ricardo y Stuart Mill, difundieron y vulgarizaron las doctrinas de Smith, constituyéndose en Francia en activo propagandista de la Escuela ortodoxa, Juan Bautista Say, exaltado sostenedor del individualismo económico. Federico Bastiat, el poeta romántico de la Economía política, ejerció una influencia decisiva en favor de las nuevas ideas por las bellas imágenes y la magia de su estilo, con el que sabía dar amenidad y atractivo aun á las disquisiciones más áridas y enojosas.

La desaparición de las fronteras, el licenciamiento de la fuerza del Resguardo; la supresión de los Ejércitos permanentes; el cambio universal de productos sin ningún género de restricciones ni de impuestos; la paz y la fraternidad universal, formaron una leyenda totalmente utópica de ensueños quiméricos, pero sedujo á muchas personas cultas que, tanto en Francia como en España, se dedicaron con el entusiasmo que aquí despiertan las ideas abstractas, á la más exaltada propaganda de la libertad de comercio, considerada como panacea para el remedio de todos nuestros males.

No encontraban gran eco en las fuerzas vivas del Imperio francés aquellas doctrinas sustentadas por los profesores de Economía Política, pero convertido á la nueva escuela Napoleón III, ó, lo que es más probable, impulsado por miras de política exterior, utilizó su poder personal para preparar por sorpresa y sin intervención de las Cámaras, el Tratado de Comercio Cobden-Chevalier firmado en 1860, que produjo una revolución en la política económica europea. El Gobierno del país vecino no adoptó los principios escuetos del *free-trade*, pero consintió en una rebaja importante de los derechos arancelarios, adoptando tarifas, en general moderadas, y con el máximo de 30 por 100, que sirvieron de pauta á Prusia, Austria y otras potencias en los convenios comerciales concertados en aquella época con el Reino Unido y las demás Naciones.

Abiertos de este modo los mercados en el Continente de Europa á las producciones británicas, con el influjo de los capitales metropolitanos, de las autoridades inglesas y de los Consejos de Gobierno en las colonias, y sin rivales temibles en las demás potencias, alcanzó un éxito indiscutible el nuevo régimen dando un desarrollo gigantesco á la producción y al tráfico del Reino Unido.

Compraba en los países extranjeros minerales de todas clases y enormes cantidades de algodón, lana, cáñamo, lino, yute, maderas, cereales, frutas y artículos coloniales. Estableció también en vasta escala el comercio de tránsito de géneros manufacturados adquiridos para reexportarlos, dedicando todos sus esfuerzos á dar salida hacia las demás Naciones á los productos de sus fábricas. Quiere decir, que lograron acrecentar considerablemente con el libre cambio la industria británica y conver-

tir el país en un inmenso depósito comercial, en el que se almacenaban las mercancías procedentes de todas las regiones del Mundo, y hallándose provistos de las armas necesarias para resistir los efectos de la concurrencia, resultaron triunfantes y satisfechos del nuevo sistema arancelario durante los treinta años transcurridos desde 1860 á 1890.

Marchaba viento en popa el desarrollo de la riqueza de Inglaterra, pero los Gobiernos de otras Naciones se fueron penetrando de que el régimen de derechos fiscales les era perjudicial, hallándose sometidos á una especie de tutela inglesa. Constituido el Imperio alemán en 1871, Bismarck volvió á plantear en 1879 el sistema protector, elevándose de nuevo los derechos en varias reformas aduaneras planteadas de 1881 á 1887. Austria mantuvo unas tarifas exiguas desde 1860 á 1877, año en que procedió á la revisión, elevándolas después paulatinamente, sin que titubeasen en adoptar en el Arancel de 1887 derechos de 150 por 100 para la defensa de algunos artículos agrícolas é industriales. Italia abandonó en 1878 el régimen meramente fiscal, señalando en 1890 muchos derechos superiores al 50 por 100 del valor de los productos importados. Suiza hizo lo propio en el mismo período; Rusia acentuó más que los otros países el régimen protector, planteando en 1891 unas tarifas prohibitivas para muchos ramos. Francia adoptó resueltamente derechos elevados en 1892 y los Estados Unidos de América, sorprendidos por el brillante éxito alcanzado en el desarrollo gigantesco de su producción, gracias al Arancel de guerra de 1864, acordaron mantener en su esencia un régimen que había producido el progreso más rápido y extraordinario que han registrado los siglos, y las colonias inglesas, dotadas de Gobiernos autónomos, siguieron el ejemplo de las grandes potencias á fin de estimular la producción indígena.

Esta evolución universal contra las doctrinas de los economistas ortodoxos contrariaba la esencia del dogma económico de la Gran Bretaña, basado en el libre cambio de productos, puesto que á las fronteras abiertas en el Reino Unido se contestaba con las barreras restablecidas en las demás Naciones.

El vigor del comercio se mide por la exportación de artículos manufacturados, con exclusión de los carbones y minerales, cuya salida, como dijo Adam Smith, constituye una pérdida de capital. Según el excelente libro azul, titulado *British and foreign trade and industry*, publicado por el *Board of Trade* en 1903, la exportación de los productos mencionados ha sido la siguiente en miles de libras esterlinas:

AÑOS	A los países extranjeros y colonias de sistema protector.	A todos los demás países y colonias inglesas	TOTAL
1850.....	38.055	28.715	66.800
1860.....	61.985	62.915	124.900
1870.....	90.995	91.405	182.400
1880.....	93.349	104.851	193.200
1890.....	101.696	127.104	228.800
1900.....	94.504	130.696	225.200
1902.....	87.062	140.538	227.600

Basta examinar estas cifras para persuadirse de que si en las primeras décadas, á partir del comedio de la centuria última, alcanzaron un rápido progreso las remesas de manufacturas británicas, ha disminuído marcadamente su salida, desde 1890 en adelante para las Naciones que se han abroquelado con el régimen protector.

Señales de alarma contra el libre cambio.

Después del éxito alcanzado durante un cuarto de siglo por estos principios, comenzó el fracaso de la doctrina en la deserción simultánea de los Gobiernos de casi todas las Naciones hacia el régimen protector y en el advenimiento á la producción en vasta escala de varias de aquéllas, las unas por el cultivo agrícola intenso y las otras por el rápido desarrollo industrial.

Los primeros síntomas de malestar se notaron en Inglaterra, en 1873, á causa del descenso en el precio de los trigos, que se mantuvo en los años siguientes, originando la Información pública de 1859, y como á la crisis agrícola siguió la manufacturera, comenzaron los productores á desconfiar de la eficacia del régimen, constituyéndose en 1881 la *National fraire trade league* para promover la reforma de la política económica imperante.

Defendía el sistema de represalias á fin de impedir que los productos de los Estados extranjeros que se negasen á conceder un trato equitativo á los artículos británicos, entrasen libres de derechos en el Reino Unido, recomendando, al propio tiempo, la unión de la metrópoli con las colonias para estrechar las relaciones comerciales en todo el Imperio. Aquella Liga fué la precursora de Chamberlain; pero no estaba preparado el terreno y su programa tuvo escaso éxito en las elecciones generales de 1885.

La importación muy activa de ganado y de carnes provocó la baja de los precios y nuevas dificultades para la riqueza agrícola; pero dado el predominio de la industria, no era posible la adopción de ninguna clase de medidas basadas en el encarecimiento de la vida del personal obrero, y los Poderes públicos hubieron de ceñirse á aliviar las contribuciones de la propiedad territorial y del cultivo, agregando otras medidas indirectas de higiene pública para proteger á la ganadería, sin infringir, en la apariencia, el puritanismo de los principios.

La Comisión oficial encargada de investigar las causas de la crisis de 1885 decía: «Nuestra situación, de primer país manufacturero del mundo, no se halla asegurada, como anteriormente, por haber comenzado varias Naciones extranjeras á hacernos gran competencia en los mercados, cuyo monopolio hemos ejercido.»

La decadencia de la agricultura británica se acentuó en los años sucesivos, calculándose que de 1,42 millones de individuos dedicados al cultivo en 1871, descendió el número á 1,09 en 1891 y á 0,99 en 1901 por efecto de la depresión de los precios, mientras surgían, con un brío inusitado, como países industriales, el Imperio germánico y la Unión americana que disputaban los mercados á la poderosa Albión.

La alarma británica motivada por la invasión creciente en la misma metrópoli de artículos manufacturados de procedencia exótica tomó cuerpo y se elevó del terreno de la discusión á las esferas del Poder, cuando en Mayo de 1892 pronunció el primer Ministro Lord Salisbury el discurso de San Leonardo, destinado á preparar al partido conservador para las próximas elecciones de Diputados.

Combatió la política proteccionista implantada en las demás potencias, que cerraba á las producciones inglesas la mayor parte de los mercados de Europa y América, y en su consecuencia, amenazó, á título de represalias, con la adopción de una tarifa arancelaria inglesa. «Estas islas viven del comercio. No producimos lo necesario para alimentar la población cada vez más numerosa, que sólo podemos sostener gracias á las vastas industrias existentes que tienen su mercado en los países extranjeros. Pero he aquí el peligro: se creía hace cuarenta años que el libre cambio se había difundido, asegurando que todas las Naciones imitarían el ejemplo de Inglaterra. No han comprobado los hechos aquellas profecías, aunque los partidarios de aquellos principios han persistido en sostener que acabarían por triunfar, siendo así que una larga experiencia demuestra, por el contrario, que las murallas de la protección suben cada vez á mayor altura. Nadie se preocupa de obtener en los tratados cláusulas

á favor de la Gran Bretaña, porque en medio de la lucha ha arrojado la armadura y las armas necesarias para la batalla.»

Se observa en este discurso el desaliento respecto de la gloriosa y santa doctrina del libre cambio, al aconsejar al espíritu público que formase su opinión, sin preocuparse de los principios ortodoxos, sino de inspirarse en el sentido común, recomendando desde luego que se debían gravar las importaciones de artículos de lujo, «á fin de conservar nuestro puesto, en medio de la lucha económica actual».

El movimiento imperialista, que ha tomado recientemente tanta consistencia, se inició hace treinta años. Con anterioridad, ó sea durante el apogeo de la libertad de comercio, el pueblo inglés era indiferente á las posesiones ultramarinas, hallándose convencidos en las regiones oficiales de que su emancipación era inevitable, como lo fué la de Nueva Inglaterra. Se creía que la autonomía concedida en 1840 al Canadá era precursora de su independencia, y más adelante fué cayendo en desuso el derecho de veto para los acuerdos legislativos de aquella y de otras colonias. (1)

En 1866-67 realizó Sir Charles Dike un viaje al rededor del mundo; volvió encantado de los maravillosos recursos del Imperio y de la lealtad de sus habitantes hacia la metrópoli, publicando su famoso libro *Grater Britain ó La Bretaña Mayor* (2) que produjo una reacción en el espíritu público. Disraeli atacó en 1872 al partido liberal por su política disolvente que tendía á la destrucción del Imperio, y la idea de la federación, acogida después por varios publicistas, se fué abriendo camino, coronándose la Reina Victoria como Emperatriz de las Indias en 1887.

El progreso de Alemania y los Estados Unidos hería en lo vivo á los ingleses al disputarles los mercados, con lo que la política de unificación de la metrópoli con las colonias adquirió cada vez mayor consistencia. La prensa gingoista acometió en 1897, bajo la inspiración de M. J. Chamberlain, el plan de estrechar los lazos políticos y comerciales del Imperio anglosajón, á fin de que las colonias entrasen á formar parte integrante de un Imperio colosal ligado por los vínculos de tarifas diferenciales, y el célebre político lisonjeaba en sus discursos el sentimiento nacional, ensalzando á la raza anglo-sajona, llamada por su pujanza y superioridad al predominio en la futura civilización del mundo.

Aranceles ingleses y defensa indirecta de los productos británicos.

La Tarifa aduanera de 1896 comprendía 40 partidas relativas á vinos, cervezas, bebidas alcohólicas y artículos coloniales considerados como de renta.

En 1.º de Julio de 1899 se subieron los derechos de los vinos de menos de 30 grados, desde 1 chelin por galón á 1 con 3 peniques, y para los de mayor graduación alcohólica, de 2,6 á 3.

En 21 de Agosto de 1901 se puso en vigor otro Arancel, estableciendo, por las necesidades de la guerra del Transvaal, el adeudo para mercancías antes exentas de derechos, á saber: la glucosa, el azúcar, el betún para el calzado, las cortezas de frutas, el caramelo, los alimentos para el ganado, las cerezas evaporadas, el coco con azúcar, los dulces, las flores, las frutas en lata y el dulce (á excepción de las pasas de Corinto), las mermeladas, mazapanes, leches, melazas, harina y tamarindos.

En 1.º de Agosto de 1902 se publicó la nueva Tarifa, imponiendo derechos al trigo, la cebada, la avena, el centeno, alforfón, los guisantes secos, las habas, las lentejas y el arroz, pagando estos productos, á excepción del maíz, 3 dineros por quintal, y este último 1 1/2 por igual unidad.

(Se continuará.)

(1) *La Criss Anglatse*, por Schille Villate, 1905. Chapitre premiere.

(2) *Problems of Greater Britain*, 4.ª edición, 1890.