

DE ESTADO, OLVIDANDO QUE ÉSTA MEDIDA LE HACÍA PERDER LA BASE JURÍDICA DEL GOBIERNO Y SU CARGO PRESIDENCIAL, PUES AL DESCONOCER LA CONSTITUCIÓN DEL 57, SEGÚN ESTA CONSTITUCIÓN YA NO ERA PRESIDENTE Y EL PUESTO DEBÍA OCUPARLO ENTONCES BENITO JUÁREZ. LOS LIBERALES JUARISTAS: IGNACIO ZARAGOZA, NEGRETE, DÍAZ, BERRIOZABAL, ORTEGA, AUTORES DE LA DERROTA FRANCESA (CINCO DE MAYO EN PUEBLA) DEGOLLADO, ZARCO, RAMÍREZ Y SANTIAGO V., INVOCANDO LA LEGITIMIDAD DE LA CONSTITUCIÓN, SE PREPARARON PARA LUCHAR POR LA CAUSA LIBERAL.

3.- LA GUERRA DE REFORMA. EL PARTIDO CONSERVADOR HIZO PREPARATIVOS PARA COMBATIR POR LAS ARMAS AL GOBIERNO DE JUÁREZ, A LA CONSTITUCIÓN Y A LAS IDEAS LIBERALES, CONSIDERADAS ILEGÍTIMAS Y CONTRARIAS A LOS VERDADEROS SENTIMIENTOS DEL PUEBLO. LA LUCHA ARMADA SE INICIÓ EN 1858 Y DURÓ 3 AÑOS; FUE CONOCIDA CON EL NOMBRE DE LA GUERRA DE REFORMA Y TERMINÓ CON LA INTERVENCIÓN FRANCESA Y EL SUPUESTO TRIUNFO DEL PARTIDO CONSERVADOR.

G.- RÉGIMEN ECONÓMICO. (1835 A 1862).

- A) LA AGRICULTURA DESAPARECIÓ; EL BANCO DE AVÍO FUE LIQUIDADO POR SANTA ANNA AUNQUE NO CAMBIÓ LA FILOSOFÍA DEL GOBIERNO, INSPIRADA EN EL PRINCIPIO DE UN DESARROLLO AUTÓNOMO FINANCIERO Y OPERATIVO. EL GOBIERNO DECRETÓ EL ESTABLECIMIENTO DE LA PRIMERA ESCUELA AGRÍCOLA (1843), SIN EMBARGO LA AGRICULTURA SIGUIÓ ESTACIONARIA Y LAS MEJORAS SE DIERON HASTA 1875.
- B) RÉGIMEN AGRARIO. A CONSECUENCIA DEL CAMBIO DE MANOS, DE LA COLONIA A LOS GOBIERNOS INDEPENDIENTES, LAS PROPIEDADES AGRARIAS SE CONCENTRARON EN DOCE FAMILIAS DISTRIBUIDAS EN EL TERRITORIO NACIONAL, Y CON EL TIEMPO QUEDARON EN PROPIEDAD DE LA IGLESIA. LOS LATIFUNDISTAS AGRARIOS O HACENDADOS FRECUENTEMENTE SE ENDEUDABAN CON LA IGLESIA DANDO COMO GARANTÍA SUS TÍTULOS DE PROPIEDAD, Y COMO LAS DEUDAS NO ERAN REDIMIDAS Y LOS PRÉSTAMOS NO ERAN APLICADOS A LA PRODUCCIÓN, LA IGLESIA ACRECENTÓ SUS PROPIEDADES AL GRADO DE SER EL PRIMER PROPIETARIO DE TIERRAS AGRÍCOLAS. ADEMÁS, EL CLERO NO PAGABA IMPUESTOS Y GOZABA DE PRIVILEGIOS; POR ELLO LAS PROPIEDADES QUE CAÍAN EN SUS MANOS SE INTEGRABAN A LOS LLAMADOS BIENES DE MANOS MUERTAS. ESTE PROCESO DE ACAPARAMIENTO NO FUE PLANEADO POR LA IGLESIA, SINO CONSECUENCIA DE LA MALA ADMINISTRACIÓN DE LOS HACENDADOS Y DE LAS LEYES LIBERALES QUE PROPICIARON LA

DISOLUCIÓN DE LAS COMUNIDADES INDÍGENAS Y CAMPESINAS (GÓMEZ FARÍAS 1835, LEYES DE REFORMA 1856) QUE OBLIGABAN A CUALQUIER AGRUPACIÓN O INSTITUCIÓN, CIVIL O RELIGIOSA, A NO ADQUIRIR BIENES RAÍCES

C) COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. EN ESTE PERÍODO VALE MENCIONAR LA CONSTRUCCIÓN DEL PRIMER FERROCARRIL QUE UNIÓ A LA CD. DE MÉXICO CON VERACRUZ Y QUE SE EMPEZÓ A CONSTRUIR EN 1853. EN MATERIA DE CAMINOS, LOS PEAJES FUERON ADMINISTRADOS POR LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES Y, PARA EMPEORAR EL ASUNTO, LOS INGRESOS FUERON APLICADOS AL EJÉRCITO. MANUEL ESCANDÓN ESTABLECIÓ EL PRIMER SERVICIO DE DILIGENCIAS EN 1853 Y EN 1847 SE TOMÓ EL EJEMPLO DEL EJÉRCITO DE E.U. DE TRANSPORTAR BIENES Y PERSONAS BAJO UN SISTEMA ORGANIZADO COMERCIALMENTE A BASE DE CARRETAS. LA MARINA NACIONAL SIGUIÓ EN LOS MISMOS MALOS TÉRMINOS.

D) MINERÍA. EN ESTE PERÍODO PREDOMINÓ LA POLÍTICA IMPUESTA DESDE 1821: VENDER LAS MINAS MEXICANAS A LOS INGLESES, QUIENES LAS COMPRAN DESCONOCIENDO LAS CONDICIONES EN QUE SE ENCONTRABAN. EN DURANGO, CHIHUAHUA Y ZACATECAS LOS INGLESES ADQUIRIERON CASI LA TOTALIDAD DE LAS MINAS QUE LOS MEXICANOS HABÍAN ABANDONADO, PORQUE SE HABÍAN AGOTADO LAS VETAS O PORQUE LOS TIROS ESTABAN INUNDADOS; LOS INGLESES TRAJERON MÁQUINAS DE VAPOR PARA REGENERAR LAS MINAS PERO ESTA MAQUINARIA NUNCA LLEGÓ A SU DESTINO POR LAS MALAS CONDICIONES DE LOS CAMINOS. LO ÚNICO DIGNO DE MENCIONAR OCURRIÓ EN 1839, CUANDO EN LA MINA DE BATOPILAS, POR PRIMER VEZ EN MÉXICO, SE USÓ ENERGÍA ELÉCTRICA.

E) RÉGIMEN INDUSTRIAL. EN 1842 SANTA ANNA CLAUSURÓ EL BANCO DE AVÍO Y LUCAS ALAMÁN HIZO UN SEGUNDO ESFUERZO PROPONIENDO Y CREANDO LA DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIAS, CON NINGÚN RESULTADO POSITIVO, DEBIDO A LA FALTA DE CAPITAL Y A LA AGITACIÓN POLÍTICA.

SIN EMBARGO, EL AUGE DE LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES SÍ TRANSFORMÓ LA ESTRUCTURA ECONÓMICA, PROPICIANDO EL REACONDICIONAMIENTO DE PUERTOS MARÍTIMOS, EL DESARROLLO DE TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS, Y EL RESURGIMIENTO DE LA MINERÍA. POR OTRA PARTE, SE HACÍAN CADA VEZ MÁS EVIDENTE LA INCAPACIDAD NACIONAL PARA REUNIR CAPITALES Y DESARROLLAR LA INDUSTRIA, POR LO

QUE SE CONTINUÓ RECURRIENDO A LOS PAÍSES INDUSTRIALES, PRINCIPALMENTE INGLATERRA, E.U. Y FRANCIA. LOS ESTADOS UNIDOS INDICAN QUE MÉXICO (1835 Y 57) FUE EL PAÍS QUE ABSORBIÓ EL MÁS ALTO PORCENTAJE DE INVERSIONES NORTEAMERICANAS EN EL EXTERIOR.

- F) RÉGIMEN LABORAL. EN ESTE PERÍODO SE OBSERVÓ UN SENSIBLE CAMBIO DE LAS RELACIONES OBRERO PATRONALES, CUANDO EN 1853 SE FUNDÓ LA SOCIEDAD PARTICULAR DE SOCORROS MUTUOS, FORMADA POR TRABAJADORES INDUSTRIALES. DEDICADA A RECAUDAR DE CADA SOCIO 50 CENTAVOS DIARIOS Y A DISTRIBUIR EN CASOS DE ENFERMEDAD UN PESO DIARIO DURANTE LOS PRIMEROS 40 DÍAS Y 25 EN LOS SUCESIVOS. ESTE RÉGIMEN MUTUALISTA SERÍA SUSTITUIDO POR EL SISTEMA COOPERATIVISTA EN 1864. LAS SOCIEDADES MUTUALISTAS TUVIERON POCO ÉXITO DEBIDO A QUE LOS SOCIOS ERAN ARTESANOS POCO ACOSTUMBRADOS AL SISTEMA LABORAL INDUSTRIAL MODERNO.
- G) RÉGIMEN MONETARIO. PARA AMORTIZAR Y REEMPLAZAR LA MONEDA DE COBRE EMITIDA EN 1836, EN EL SIGUIENTE AÑO SE CREÓ EL BANCO NACIONAL QUE, DEBIDO A SU MAL ADMINISTRACIÓN, PRONTO SE CONVIRTIÓ EN ESTORBO QUE HIZO NECESARIA SU LIQUIDACIÓN EN 1841, POR SANTA ANNA. EN MAYO DE 1849 EL GOBIERNO ORDENÓ A TODAS LAS OFICINAS PÚBLICAS NO RECIBIR MONEDA QUE NO FUERA NACIONAL; EN 1853 SANTA ANNA ORDENÓ IMPEDIR Y CASTIGAR LA CIRCULACIÓN DE MONEDA EXTRANJERA EN TODA LA REPÚBLICA.
- H) EL NACIONAL MONTE DE PIEDAD. FUNDADO EN 1775, REGISTRABA PÉRDIDAS POR DISMINUCIÓN DE FONDOS EN 1850, FECHA EN LA QUE EL GOBIERNO ELEVÓ LA TASA DE INTERÉS HASTA EL 7% MENSUAL, RECUPERÁNDOSE Y PERMANECIENDO COMO LA ÚNICA INSTITUCIÓN DE CRÉDITO QUE DEJÓ FUNCIONANDO LA ÉPOCA COLONIAL.
- I) RÉGIMEN BANCARIO. SALVO EL BANCO DE AVÍO Y EL DE AMORTIZACIÓN DE LA MONEDA DE COBRE, DESDE 1821 HASTA 1864 MÉXICO NO TUVO ANTECEDENTES BANCARIOS. ANTES DE ESTA ÚLTIMA FECHA HABÍA UNA ESCASEZ DE EFECTIVO Y DE MEDIOS GENERALES DE PAGO; LA TASA DOMINANTE DEL INTERÉS COMERCIAL FLUCTUABA ENTRE EL 10 Y 12%, Y LOS DESCUENTOS Y PRÉSTAMOS SE OFRECÍAN MUY IRREGULARMENTE, PUES NO HABÍA UN MERCADO NACIONAL DE CAPITAL EXCEDENTE LO SUFICIENTEMENTE DESARROLLADO. LA ÚNICA INSTITUCIÓN QUE PRESTABA DINERO A LOS PARTICULARES ERA LA IGLESIA.
- J) EL COMERCIO. ENTRE 1835 Y 1857 EL TIEMPO DEMOSTRÓ QUE MIENTRAS LA INDUSTRIA NACIONAL NO ADELANTABA, LA POLÍTICA PROTEC-

CIONISTA ARANCELARIA FOMENTABA EL CONTRABANDO, QUE SE CONVIRTIÓ EN EL NEGOCIO MÁS PRODUCTIVO, AL GRADO DE ESTIMARSE QUE EL VALOR TOTAL ANUAL DEL CONTRABANDO SUPERABA EN TRES Y HASTA CINCO VECES EL MONTO DE LAS IMPORTACIONES LEGALES.

K) EL COMERCIO EXTERIOR. SE CONTINUÓ LA POLÍTICA DE PROTEGER A LA INDUSTRIA NACIONAL, ELIMINANDO LA COMPETENCIA EXTRANJERA, PERO SU PROPÓSITO ERA NULIFICADO POR EL CONTRABANDO. LOS POCOS AVANCES QUE SE DIERON PRÁCTICAMENTE NO TUVIERON SIGNIFICADO PORQUE EL CONTRABANDO TUVO GRANA TRSCENDENCIA.

L) COMERCIO INTERIOR. DURANTE ESTE PERÍODO ESTA RAMA SIGUIÓ SOPORTANDO TODOS LOS IMPUESTOS Y PARTICULARMENTE EL MÁS FUERTE REPRESENTADO POR LAS ALCABALAS. LA CONSTITUCIÓN DEL 57, EN SU ARTÍCULO 124, DETERMINABA LA EXTINCIÓN DEFINITIVA DE LAS ALCABALAS. SIN EMBARGO, PRIMERO POR LA GUERRA DE REFORMA, LUEGO POR LA INTERVENCIÓN FRANCESA, Y POR ÚLTIMO EL IMPERIO DE MAXIMILIANO, ESTA DISPOSICIÓN NO PUDO CUMPLIRSE SEGÚN LO PREVISTO. EN LAS CIUDADES EN LAS QUE NO HABÍA COMERCIANTES EXTRANJEROS, EL COMERCIO ERA POBRE Y DÉBIL, PORQUE LOS GRANDES ALMACENES Y TIENDAS ERAN PROPIEDADES DE EXTRANJEROS; EN TANTO QUE LOS PEQUEÑOS COMERCIOS DE LOS PUEBLOS ESTABAN EN MANOS DE MEXICANOS, QUIENES, DESEOSOS DE OBTENER MÁS Y MEJORES UTILIDADES, SE REFUGIABAN EN LOS MERCADOS DE LAS CIUDADES Y CAÍAN BAJO EL DOMINIO ECONÓMICO DE LOS EXTRANJEROS.

M) FINANZAS PÚBLICAS.

EN 1836 SE CREÓ UNA CONTRIBUCIÓN DE 2 AL MILLAR SOBRE TODAS LAS FINCAS URBANAS DEL PAÍS, PAGADERA POR SEMESTRES ADELANTADOS Y POCO DESPUÉS OTRA DE 3 AL MILLAR ANUAL SOBRE TODAS LAS FINCAS RÚSTICAS DEL PAÍS, PAGADERA POR TRIMESTRES ADELANTADOS. EN 1846 SE IMPUSO A LAS FINCAS RÚSTICAS DE TODA LA NACIÓN UN 6 AL MILLAR ANUAL ADICIONAL Y A LAS FINCAS URBANAS 3; TAMBIÉN EN ESE MISMO AÑO SE CREÓ UN IMPUESTO DEL 50% DEL INGRESO POR RENTAS, PAGADERO POR LOS PROPIETARIOS, YA FUESEN PARTICULARES, CONVENTOS, COFRADÍAS O INSTITUCIONES DE CUALQUIER CLASE Y OTRA CONTRIBUCIÓN DE UNA CUARTA PARTE DE LA RENTA PAGADA MENSUALMENTE POR LOS INQUILINOS. LAS ESPERANZAS DE MEJORAR EL INGRESO POR ESTAS NUEVAS CONTRIBUCIONES SE VIERON FRUSTRADAS PORQUE EL CLERO DETENTABA LA MAYOR PARTE DE LA RIQUEZA Y ESTABA EXENTO DE OBLIGACIONES FISCALES, HASTA QUE LLEGARON LAS LEYES DE REFORMA.

LOS IMPUESTOS A LOS TRANSPORTES FUERON REALMENTE POCOS Y DE MUY ESCASA SIGNIFICACIÓN. SANTA ANNA CREÓ EN 1842 UN IMPUESTO SOBRE CARRUAJES DE LUJO Y CABALLOS FINOS DE SILLA.

PARA HACER ACOPIO DE FONDOS, EL GOBIERNO NACIONAL IMPUSO CUOTAS A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS O DEPARTAMENTALES, EN JUNIO DE 1838 SE PASÓ UNA LEY QUE AUTORIZABA LA SUMA DE CUATRO MILLONES DE PESOS, REPARTIDOS ENTRE TODOS LOS DEPARTAMENTOS. EN 1834, PARA PAGAR LAS RECLAMACIONES NORTEAMERICANAS, SEGÚN CONVENIO DE ABRIL DE 1839, SE IMPUSO UN PRÉSTAMO FORZOSO A TODOS LOS DEPARTAMENTOS. MIRAMÓN EN 1839 QUISO HACER EFECTIVO UN CONTINGENTE DE 30 MILLONES DE PESOS QUE SE DISTRIBUIRÍAN POR IGUAL ENTRE TODOS LOS ESTADOS DE LA REPÚBLICA.

EL MINISTRO DE HACIENDA, RAMÓN CORRAL, DECÍA EN 1848: "LA MAYOR PARTE DE LAS CONSIDERABLES SUMAS QUE HAN PRODUCIDOS LAS RENTAS PÚBLICAS, ORDINARIAS Y EXTRAORDINARIAS, ESTABLECIDAS DESDE LA INDEPENDENCIA, HAN IDO A PARAR A LA BOLSA DE LOS AGIOTISTAS, LO MISMO QUE LOS BIENES QUITADOS A LA IGLESIA, LOS EDIFICIOS PÚBLICOS, LAS MEJORES PROPIEDADES DE LOS PARTICULARES, PRINCIPALMENTE LAS RURALES, HAN IDO A PARAR A MANOS DE LOS AGIOTISTAS, PORQUE NO ENCONTRANDO LOS AGRICULTORES DINERO AL 5 Ó 6%, HAN TENIDO QUÉ ADQUIRIRLO AL 48% Y ÉSTO HA OCASIONADO QUE NO PUEDAN CONSERVAR SUS PROPIEDADES DADAS EN GARANTÍA".

LA DEUDA Y SU SERVICIO, SEGÚN LA EMISIÓN DE BONOS DE 1830, ESTABA SATISFECHA EN SUS PAGOS Y COBERTURA. EN 1836 EL GOBIERNO NO HIZO NINGUNA REMESA DE PAGO. EL PRESIDENTE JUSTO CORRO ACORDÓ EN 1837, POR RECOMENDACIÓN DEL CONGRESO, EMITIR NUEVOS BONOS PARA PAGAR LOS RÉDITOS ACU-

MULADOS, DANDO EN GARANTÍA DE PAGO A LOS TENEDORES DE LOS BONOS ANTERIORES, Y SÓLO A ELLOS -LOS DERECHOS DE ADQUISICIÓN DE TERRENOS BALDÍOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE TEJAS, CHIHUAHUA, NUEVO MÉXICO, SONORA Y LAS CALIFORNIAS. ESTO ACELERÓ EL PROCESO DE INVASIÓN ANGLOAMERICANA EN ESAS TIERRAS. PARA 1839 LA DEUDA PÚBLICA EXTERNA DE MÉXICO SUMABA UN POCO MÁS DE 54 MILLONES DE PESOS. DESPUÉS DE LA INFAUSTA GUERRA DE TEJAS Y LA INVASIÓN NORTEAMERICANA DEL PAÍS, EL GOBIERNO NEGOCIÓ EN 1846 CON LONDRES EL MONTO FINAL DE LA DEUDA, CONVINIÉNDOLA EN 51 MILLONES DE PESOS CON INTERÉS DEL 5% ANUAL Y LA GARANTÍA DE LOS INGRESOS GENERALES DEL PAÍS, EN PARTICULAR LOS DEL TABACO, EXPORTACIÓN DE PLATA Y UN QUINTO DE LOS DERECHOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN QUE RECAUDARAN LAS ADUANAS DE VERACRUZ Y TAMPICO. ESTE CONVENIO SE RATIFICÓ EN JUNIO DE 1847 POR ANTONIO LÓPEZ DE SANTA ANNA.

AL TERMINAR LA GUERRA CON E.U. MÉXICO ESTABLECIÓ UNA JUNTA ENCARGADA DE CONOCER Y CLASIFICAR LOS CRÉDITOS QUE NO TENÍAN FONDO ESPECIAL DESTINADO A SU PAGO, CON OBJETO DE CONSOLIDAR LA DEUDA NACIONAL. ESTE ARREGLO SE HIZO FINALMENTE EN 1850.

LA DICTADURA DE SANTA ANNA - PERÍODO CONSERVADOR CONSTITUCIONAL - DERROCHÓ GRANDES SUMAS Y NO SE PAGÓ SERVICIO ALGUNO DE LA DEUDA EXTERIOR, POR LO QUE EN 1853 SE SUSPENDIÓ EL SERVICIO DE LA MISMA. COMO CONSECUENCIA DEL PLAN DE TACUBAYA, EN 1857 EL GOBIERNO MEXICANO CONCERTÓ CON LONDRES UNA NUEVA CONVENCION INGLESA, INVOLUCRANDO ADEMÁS LA DEUDA ANTES ESPAÑOLA, CONOCIDA COMO LA DEUDA DEL PADRE MORÁN. ESA FUE LA REALIDAD QUE TUVO QUÉ ENCARAR JUÁREZ EN 1859, CUANDO ORDENÓ QUE EL 25% DE LAS RECAUDACIONES ADUANERAS FUERAN DISPUESTAS PARA EL PAGO DEL SERVICIO DE LA DEUDA EXTERNA, CON LA INTENCIÓN DE CONSTITUIR UN FONDO Y LIQUIDAR LOS INTERESES ATRASADOS POR LOS BONOS.

N) LAS OBRAS PÚBLICAS.

1. LOS FERROCARRILES. LA PRIMERA CONCESIÓN PARA UNIR EL PUERTO DE VERACRUZ Y LA CIUDAD DE MÉXICO, POR MEDIO DE UNA VÍA FÉRREA, SE OTORGÓ EN AGOSTO DE 1837, A FRANCISCO DE ARRILLAGA, DURANTE EL GOBIERNO DEL GRAL. BUSTAMANTE. EN MAYO DE 1842 LOS ACREEDORES DEL CAMINO CARRETERO DE PEROTE A VERACRUZ ACEPTARON LA OBLIGACIÓN DE CONSTRUIR UN FERROCARRIL DE VERACRUZ AL RÍO SAN JUAN. EN SEPTIEMBRE DE 1850, CATORCE AÑOS DESPUÉS DE QUE EL GENERAL PIKE PRACTICARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA LÍNEA FERROVIARIA AMERICANA QUE TUVIERA A GUAYMAS COMO TERMINAL EN EL PACÍFICO, SE ABRÍÓ AL TRÁFICO, ENTRE VERACRUZ Y EL -