

tos de sus efectos y aun ganancias considerables, desde que le quedan algunos de no facil espendio y le empiezan a ser gravosos, los da a cualquier precio, bajo el concepto de que ya para el todo es ganancia: esto sucede con muchisima facilidad en un pais que como Mejico ha estado acostumbrado a recibir los efectos extranjeros de segunda y tercera mano, pues entonces se llama *barato* a todo lo que se puede adquirir por un precio inferior al acostumbrado, aunque todavia pueda darse en menos, haciendo considerables ganancias.

Mientras las remisiones de articulos de consumo no sean fijas, periodicas y de una cantidad proporcionada a la demanda del pais, no es posible valuar con exactitud y precision la suma de valores existentes en la Republica, y todos los calculos que sobre ellos se formen seran muy aventurados; sin embargo, no habiendo otros datos que ofrezcan alguna seguridad, es de necesidad atenerse a los que ministran los rendimientos de las aduanas maritimas y fronterizas. Segun el ultimo arancel los efectos de aforo deben pagar un cuarenta por ciento por derechos de importacion, y esta misma es la base en que las camaras procuraron apoyarse para establecer la tarifa a que sujetaron a los otros, pues aunque en ella algunos articulos fueron muy recargados, otros lo fueron menos, y compensada la baja acordada para unos con el recargo de los otros,

viene a dar por resultado absoluto, sobre poco mas o menos la misma solucion de derechos. Sentado pues este resultado aproximativo, unico que puede por aora servir de principio para fijar la cantidad de valores circulantes por importacion y esportacion, solo nos resta saber cuales han sido los derechos adeudados en las aduanas; y en que razon estaran los efectos introducidos por alto con los registrados. Lo primero consta de la ultima memoria del ministro de hacienda presentada a las camaras en 20 de mayo de 1855: en ella se ve que las aduanas maritimas y fronterizas produjeron en el ultimo año economico de que se hace mencion, 9,155,557 pesos que supone una importacion de 22,855,842. Todo contribuye a hacer creer que la esportacion debe ser igual, al menos ya que no se quiera suponer superior, porque aunque algunos articulos sean de dificil salida, y para procurarla sea necesario tal vez realizarlos con quebranto, estos son pocos, y la mayor parte se espenden todavia a precios muy altos; asi pues debemos contar con igual cantidad por esportacion, que unida a la primera, hace la de 45,667,684 pesos. Mayor es la dificultad que ofrece el saber a cuanto hayan podido ascender las introducciones por alto, sin embargo, el tres por ciento de derecho de consumo pagado en las aduanas interiores, supone con muy corta diferencia un exeso de introduccion superior en dos tercios al que resulta del registro de

las marítimas, y siendo esto así, la importación fraudulenta debe valuarse en 16,445,426, a que añadidos otros tantos de exportación, tendremos por resultado la suma de 52,890,252 pesos, que unidos a los valores importados y exportados legalmente dan un total de 78,557,956 pesos. Este total de valores aunque a primera vista parece excesivo, no lo es en la realidad atendido el aumento de población, la creación de nuevas necesidades, y la variedad y multitud de ramos de industria agrícola que han hecho asombrosos progresos después de la Independencia, como lo advertirá cualquiera que haya conocido a Méjico antes de esta época memorable, y quiera cotejar la situación que tenía en estado de colonia con la que tiene ahora de nación independiente. En efecto, el estado de revolución de que aun no ha podido salir Méjico, es causa de que sus progresos no hayan sido los que deberían esperarse; pero es necesario cerrar los ojos a la luz para desconocer la inmensa diferencia que se advierte de la actual a la antigua situación de la República. En el discurso de esta obra tendremos ocasión de dar pruebas decisivas de esta verdad, desenvolviendo puntos que ahora por precisión solo podemos tocar ligeramente.

El primero y principal artículo de la exportación mejicana consiste en los metales preciosos: con ellos son pagados casi todos los valores que se importan. Es inconcebible la conducta que los legis-

ladores de la República han observado con respecto a esta mercancía, pues siendo la primera, y acaso la única de exportación en el país, cuando por esta razón parece debía estar libre de todo derecho, es la única que los sufre muy cuantiosos, puesto que paga en su explotación, amonedación, circulación y exportación: el gobierno español que la reputaba por *única riqueza* la tenía gravada en todo esto, y el mejicano que le ha sucedido en la funesta herencia de muchos de los errores de su metrópoli, no ha alojado en este punto sino por operaciones muy lentas; se han disminuido los derechos, es verdad, pero se han mantenido: se ha permitido la exportación de los metales en barra y tejo, pero se le ha impuesto un derecho, y nada de esto ha podido hacerse sin grandes debates y una resistencia tenaz, pues los primeros impulsos de la educación española que han recibido los mejicanos, son de concentrar en su país todos los productos de sus minas. La exportación de las pastas es una de las cosas que han sufrido más contradicción, y se puede asegurar que en el decreto que la acordó influyeron más los motivos estrínsecos que el convencimiento necesario para destruir un error inveterado. Posteriormente esta ley ha sido revocada, y la revocación a su vez ha venido a ser nula por los permisos que la actual administración en sus apuros ha vendido a las casas de comercio para la exportación de las pastas metálicas.

Otro tanto ha sucedido con la grana, fruto esclusivo en otro tiempo de Mejico y sumamente apreciado en Europa para el tinte de purpura: el Estado de Oajaca ha impuesto cuatro pesos por arroba a su produccion, gravamen que destruirá indefectiblemente este ramo, como observa juiciosamente el ministro de relaciones, pues ademas de los adelantos de la quimica en sus aplicaciones a la tintoreria, de lo cual hizo varios ensayos en Mejico el sabio Cotero, haciendo ver practicamente que el uso de la cochinilla en varios colores en que antes se empleaba es ya innecesario, existen ya competidores temibles no solo en Goatemala, donde se halla muy adelantado su cultivo, sino en el mediodia de España en que ha sido planteado con buen exito, y mas que todo en Egipto, cuyo ilustrado bajá le ha dado un impulso prodijioso.

Son tambien frutos de esportacion el añil, los cueros al pelo y sin el, el palo de tinte, la azucar, la carne salada, las harinas, el algodón, y aun algunas lanas; pero en razon de los enormes gastos de conduccion, cuando llegan a la lengua del agua, tienen ya un precio tan subido que no pudiendo sostener por lo comun su concurrencia con los articulos extranjeros de su clase en ningun mercado, es imposible esportarlos con ventaja. Como la poblacion y el cultivo de estos frutos, especialmente el de granos, se halla concentrada en las alturas de

la cordillera o en su falda, y como los medios de conduccion son tan imperfectos, para llevarlos a la costa se tienen que hacer gastos que esceden en mucho al valor de su produccion. El gobierno español en cerca de tres siglos de dominacion no cuidó de construir un solo camino carretero, ni aun de la capital a los puertos principales. A fines del siglo pasado se pensó seriamente en formar uno de Mejico a Veracruz por los consulados de estas ciudades, y al cabo de muchos años de trabajo y de vencer los grandes y poderosos obstaculos que oponian la altura y descenso rapido de las montañas por donde se demarcó su linea, llegó a lograrse por fin concluir dos suntuosísimos para Veracruz, que se unen en la ciudad de Puebla, y reconocen por tronco comun el que va de esta a Mejico. Los costos de este ultimo esceden de cuatro millones de pesos, y aunque las obras emprendidas y llevadas a efecto en el fueron gigantescas, muchas de ellas no tienen la solidez y estabilidad que seria de desearse, porque aunque bien dirigidas y ejecutadas, no se hicieron con los conocimientos necesarios del terreno sobre que se ejecutaron. Cualquiera que haya visto el camino que por Venta de Cordova, Rio-Frio y Tezmelucan conduce a Puebla, se convencerá de la verdad de lo que decimos. Al tirar la linea no se procuraron aprovechar las abras de las montañas que habrian aorrado muchos tajos o cortes costosísimos dados sin

necesidad sobre estas, y que por lo mismo deben considerarse como obras muertas; tampoco se consultó en ellas a procurarse una línea mas recta, pues con las mismas obras, tomando por la falda setentrional del cerro de Telapon, se habria llegado a Rio-Frio con aorro de algunas leguas. Para abrirse paso y formar planicie en el declive de las montañas, se dieron constantemente dos cortes, uno perpendicular y otro horizontal que dando la ruta entre una profunda barranca y una altura que en ciertos puntos escede de ochenta varas, de la cual, especialmente en la epoca de las lluvias, se desprenden con grave riesgo de los transeuntes, arboles, peñascos y grandes masas de las materias deleznable de que está formada la costra o corteza de las montañas. Con esto no es raro que en pocas horas quede en muchos puntos cegado el camino que se abrió en muchos años, y que sea necesario, no repararlo sino abrirlo frecuentemente de nuevo. Desde Puebla el camino de Veracruz se divide en dos ramales, el que va por Tepeyualco, Perote y Jalapa es obra del consulado de Veracruz, y el que pasa por Orizava lo es del de Mejico: una competencia entre estos dos cuerpos de comerciantes poderosos que antes de la Independencia se disputaban el influjo que sobre los asuntos publicos da la riqueza, fué la que dió el ser a estos caminos: los comerciantes de Mejico sostenian la imposibilidad de hacerse practicable la

profunda barranca sobre la cual fué construido el puente llamado del Rey, punto necesario de tránsito para llevar el camino por Jalapa: los de Veracruz sostenian que el rapidísimo declive de las cumbres de Aculcingo no podria hacerse carretero, sin lo cual el camino jamas deberia llevarse por Orizava. Ambas dificultades que a la verdad eran justamente reputadas por insuperables, fueron por fin vencidas a costa de constancia y de caudales: el puente se levantó y las cumbres se hicieron practicables, resultando de esta emulacion uno de los mayores y mas importantes servicios que han podido hacerse al comercio y a las comunicaciones mejicanas.

Desde Puebla hasta Perote y San Andres, ninguno de los dos caminos ofrecia grandes dificultades: la llanura que desde el pie de los volcanes de Mejico se prolonga hasta dichos puntos es igual, arida y cubierta de arena, de fragmentos de pomez y de efflorecencias salinas. De Perote a Veracruz ha habido que vencer las mayores dificultades que opone la estructura fisica del suelo; se ha logrado sin embargo formar una calzada ancha, solida y de un declive muy suave, que no es inferior a ninguna de las famosas obras que en su genero han hecho la admiracion de la Europa. Es verdad que su línea es mas larga y prolongada que la del antiguo camino, pues se procuró evitar en el cuidadosamente las subidas y descensos rapidos; pero esto mismo lo hace mas

practicable y carretero, y de esta manera proporciona la conduccion de los frutos en carros con pocos o ningunos riesgos y a menos costa. El haber allanado la Cuesta del Soldado, y el haber levantado el Puente del Rey es lo que hará eterno y memorable el nombre del consulado de Veracruz, puesto que estas dos obras suntuosas han facilitado mucho las comunicaciones entre la Europa y Mejico.

El camino de Puebla y Veracruz por Orizava es el menos frecuentado; pasa por Nopalucan, San Andres, Orizava y Cordova. El grupo de montañas que une las cimas del Pico de Orizava y Cofre de Perote hace casi imposible el trazar un camino en linea recta desde la capital de la Republica hasta el puerto de Veracruz; en el de Jalapa se da vuelta a la grande montaña del Cofre por su falda setentrional, y en el otro se da vuelta al Pico por su falda meridional; el uno de estos caminos se desvia al norte y el otro al sur, siendo mayor el rodeo que se hace por el de Orizava. En este ultimo se hallan los famosos cortes dados sobre las cumbres de Aculeingo, del unico modo que era posible en un declive tan rapido, es decir por planes de descenso colocados los unos con mucha inmediatecion a los otros en forma de escalera caracoleada. El consulado de Mejico inmortalizará su nombre con esta obra, que si no ha sido de tanta utilidad como las del de Veracruz, esto ha dependido de circunstancias accidentales que seran re-

movidas dentro de muy poco tiempo, y que en nada disminuyen el merito del servicio prestado al publico en empresa tan soberbia.

Despues de estas famosas construcciones, dignas de una nacion rica é industriosa, no hay otra de que merezca hacerse mencion en esta linea que la del camino de Mejico a Toluca. Esta obra es del consulado de Mejico, y, aunque en menos grado, está sujeta a los mismos defectos que hemos notado en el de Puebla, advirtiendose en este algunos que no se hallan en aquel, pues las calzadas han quedado con un descenso muy rapido por no haberse rebajado el terreno lo bastante, de lo cual resulta que aunque esten limpias y bien conservadas, las caballerias que conducen los carros se fatigan y maltratan demasiado, aun cuando la carga no sea de mucho peso. Estos caminos desde el año de 1810 hasta el de 29 estuvieron en un total abandono; y sus fondos fueron en todo este tiempo distraidos de la aplicacion a que estaban destinados, primero por la guerra de Independencia, y despues por la abolicion de los consulados. Los fondos consisten en los peajes, establecidos para los reparos que sean necesarios, para la redencion de los capitales y para el pago de sus renditos: a nada de esto se aplicaron mientras el gobierno los recaudó, sino que distrayendose de su objeto se consideraban como un ramo de las rentas de la Federacion, hasta que los

repetidos clamores de los transeuntes y de los accionistas, obtuvieron la creacion de una junta que los administrase e invirtiese en los objetos a que estaban destinados: desde entonces han recibido considerables mejoras, y estos conductores de la prosperidad publica han renacido para la nacion.

En todo el resto de la Republica, el gobierno español en el largo periodo de su dominacion, no dió un solo paso para facilitar las comunicaciones. Para las costas del Pacifico jamas hubo un solo camino carretero, y para los Estados del interior, ó como llaman en el pais, la *tierra-adentro*, solo ha favorecido el curso de los carruajes la estructura fisica del pais, y una u otra obra muy subalterna que han emprendido los particulares o las autoridades locales. Despues de la Independencia la clase de gobierno adoptado y las relaciones que por diversos puertos se han establecido con entera independencia de la capital entre los Mejicanos y extranjeros, han contribuido mucho a la mejora y adelantos de los medios de comunicacion, y estos habrian adquirido mayor perfeccion, si las revoluciones politicas que viven de asiento en el pais no lo hubiesen embarazado. Varias propuestas de capitalistas extranjeros y nacionales se han hecho para la construccion y mejora de los caminos generales y de travesia, pero el espiritu de partido y las mezquinas ideas que

todavia forman en gran parte el fondo del caracter mejicano, han hecho que quedasen sin efecto. De lo primero es prueba el empeño que los diputados de Puebla tomaron en frustrar una empresa extranjera que tenia por objeto la construccion de un camino mas recto de Mejico a Veracruz, y que debia salir directamente a Perote, siguiendo en mucha parte la linea del antiguo: se intrigó de mil maneras y hasta frustrar este proyecto, sin otro motivo que el que la linea no estaba tirada por Puebla, y sucedió lo que ha sido muy frecuente en la Republica, que la nacion fué sacrificada al interes de una sola ciudad. De lo segundo hay innumerables pruebas: los peajes se han querido convertir en renta publica, y no en medio de sostener los caminos: se ha pretendido imponer condiciones muy onerosas a los empresarios que, sin conducir a nada al objeto principal, los han retraido por la ninguna libertad que se les dejaba para obrar y lucrar. El espiritu entrometido del gobierno español que se hace sentir todavia en las autoridades de los Estados y de la Federacion, es lo peor de la politica del pais, y retardará en el por muchos años los progresos en todos los ramos de la prosperidad publica. Las prohibiciones absolutas de importar ciertos articulos, los recargos subidisimos a otros, y el empeño de hacerlo y producirlo todo en el pais, aun lo mas dificil y costoso, invocando el

auxilio del gobierno para estancar todos los ramos de produccion entre los nativos y arruinar el comercio y las empresas extranjeras, son rasgos que caracterizan la generalidad del pueblo mejicano, y que lo hacen hijo lejítimo y heredero de las preocupaciones españolas. Por fortuna de la Republica, no faltan hombres sabios que han atenuado mucho el poder de estos errores; y aun el gobierno y las camaras, por un fenomeno nada comun en el sistema representativo, han tenido que arrostrar no sin grandes riesgos este concepto popular, al menos en lo mas exorbitante de sus pretensiones.

Otra de las cosas que contribuyen mucho a paralizar el comercio mejicano es la falta de carros, pues los que hay ni son en el numero que podrian y deberian, ni su construccion es de utilidad alguna: tan pesados por su masa como debiles por su estructura no pueden sufrir grandes cargamentos, ofrecer ninguna seguridad ni dejar de maltratar demasiado a las caballerias que tiran de ellos. Como en Mejico las ideas de la mecanica aplicada a las artes estan poco generalizadas, la solidez de un carro se quiere hacer consistir mas bien en lo escesivo de su masa, que en la combinacion de las piezas que lo componen. Hasta que no han visto y palpado la firmeza de los carros de Inglaterra y del Norte no han empezado a deponer sus preocupaciones, y eso siempre con cierta timidez y desconfianza, como su-

cede con todos los errores que se han mamado, nutrido y fortificado con la educacion.

El comercio interior lo es de los productos de la agricultura del pais, de los cortos restos de su tan antigua como imperfecta industria, y de los efectos de Europa. Si tan pocos datos existen para formar aun aproximativamente el calculo de los valores de importacion y esportacion, hay una falta absoluta de ellos para verificar el de los de la circulacion interior. Los derechos establecidos por los Estados sobre la produccion y el consumo, son tan varios en su naturaleza, cuota y estension, que no pueden servir con seguridad como un medio regulador de los espresados valores. Por las investigaciones que hemos hecho de los espresados derechos, las compensaciones de unos con otros en un mismo Estado, y de cada seccion de estas con el total de las que componen la Republica, hemos hallado que sus rentas son un treinta y cinco por ciento de los valores que tienen los efectos sobre que estan impuestas: algunos de los datos que se han tenido presentes para formar este calculo se espondran cuando se trate de los Estados en particular. Sentado, pues, este principio, solo nos resta investigar cual es el monto total de las rentas de los Estados, y esto puede fijarse por los datos y operaciones siguientes. Segun los calculos del ministerio de hacienda por la nueva ley de contingente proyectada para los Estados, el

antiguo que pagaban es un tercio mayor que el nuevamente indicado, siendo pues el antiguo de tres millones, el nuevo debe quedar en dos, y siendo este el cuarenta por ciento de sus rentas, resulta que el total de ellas debe ser de cerca de 7,000,000, añadiendo las rentas del distrito y territorios que no estan sujetas a contingente. La defraudacion que se hace por el contrabando al erario de los Estados no es ciertamente menor que la que sufre el de la Federacion: si aquella, pues, la regulamos en dos tercios de lo pagado no hay motivo para disminuir esta, resultando de aqui que los productos de las rentas interiores debian ascender a 21,000,000 de pesos, y multiplicados estos por dos y seis septimos, que es la razon en que estan ciento con treinta y cinco, dan el resultado de 58,000,000 de pesos de valores circulantes en el comercio interior. Resulta pues que la riqueza circulante en toda la Republica puede valuar-se sin gran violencia en 456,557.956 pesos fuertes. El giro podria ser aun mayor, y lo será en efecto con el tiempo, pues en todo el que ha trascurrido desde la Independencia ha sufrido el comercio las alteraciones consiguientes a los acontecimientos politicos, y el restablecimiento de la confianza, como que es el elemento precioso para su prosperidad, lo hará florecer luego que ella se consiga.

POBLACION DE LA REPUBLICA MEJICANA. — SU ESTENSION, CALIDAD Y AUMENTO. — CARACTER DE LOS MEJICANOS. — PROGRESOS QUE HAN HECHO EN TODOS LOS RAMOS QUE CONSTITUYEN A UN PUEBLO CULTO Y CIVILIZADO.

La poblacion de Mejico, como la de todos los pueblos del universo no es otra cosa que el resultado de una mezcla complicadísima de naciones que por diversas e imprevistas circunstancias han venido de puntos muy distantes a morar juntos sobre la superficie del territorio mejicano. Sus principales elementos han sido los habitantes del antiguo imperio mejicano, los conquistadores españoles que los vencieron y subyugaron, y los negros conducidos de Africa para los trabajos mas fuertes de las minas y el cultivo de la tierra. Los antiguos habitantes, conocidos vagamente con el nombre de Mejicanos, eran tambien una mezcla heterogenea de varios pueblos, que aunque de una misma raza, pues así lo persuade la uniformidad que entre ellos se advierte en su caracter moral y constitucion fisica, se distinguen bastantemente unos de otros por los rasgos peculiares y característicos de cada fami-