

lentándose y nutriéndose con los beneficios todos de la civilización.

Véase cómo en Guadalajara las fábricas de Atemajac y de la Escoba presentan un contraste con las costumbres de los pueblos de los alrededores. Compárese la civilización y la moralidad de la gente humilde que habita la otra banda en Querétaro, y la alegre y civilizada reunión de obreros que en la fértil cañada rodea la fábrica de Hércules. ¿Y Puebla? ¿Y el Estado de Guanajuato? . . .

No: en la República la objeción que combatimos no tiene fuerza alguna.

Aunque el obrero por cierto espacio de tiempo esté como un autómeta, en su tiempo libre, que es mayor que el del peon, y en que queda más apto por la menor fatiga, se educa, lee, aprende á tocar algún instrumento, se mejora y civiliza.

La objeción capital, la que á nosotros mismos nos ha herido hondamente, es la de que las crisis producidas por los obreros que quedan sin trabajo son realmente terribles.

Supongamos que es momentánea la parálisis; ¿pero es por eso menos cruel lanzar á la miseria y al vicio á la multitud que vivía honradamente con el sudor de su rostro?

Es verdad que con el tiempo encuentra compensación para los mismos obreros esa privación; pero entretanto, en un país en que tiene tantos estímulos la revuelta y son tan poderosas las raíces del vicio, ¿no es de pensarse en la introducción de una máquina?

Si en los pueblos en que está muy esparcida la educación, en que tiene tantos ramos á que dedicarse la industria humana, estas crisis son tan peligrosas, ¿qué será entre nosotros, en que la empleomanía, en que un ejército que no se relaciona con nuestra población, en que la revuelta es un modo de vivir?

¿Qué será de nuestros indios, tan limitados en sus producciones, tan exclusivos en sus trabajos, tan mecánicos en sus hábitos, tan propensos á aislarse y mantenerse con los frutos espontáneos de la tierra, por carecer casi de necesidades?

Sin desconocer ni por un momento la gravedad de esas objeciones, sin eludir las como otros economistas diciendo, que cuando una máquina paraliza un trabajo, la necesidad lleva á la explotación de otras fuentes de riqueza, nos detendremos en algunas consideraciones que atenúan en mucho los males que con la mayor lealtad, hasta donde alcanza nuestra inteligencia, acabamos de exponer.

En contraposición del mal, así le llamaremos, de que queden sin trabajo mil obreros, por ejemplo, hay dos bienes; primero, los brazos que necesariamente demanda la nueva industria; segundo, la baratura del artículo que produce.

No hablemos de la perfección ni del ahorro, porque suponemos al operario más adelantado contraponiéndolo á una máquina que no tenga mayor perfección.

Antes de plantearse una fábrica, desde el reconocimiento del terreno, es un aviso de que se *amenaza*, así diríamos, la industria de determinadas personas.

Supongamos una fábrica de tejidos. Se buscó el nivel de las aguas, se construyó una arquería, se levantó un edificio, se abrieron caminos para comunicar á la fábrica con la ciudad.

En todo esto se ha activado el trabajo de muchos obreros, se han puesto en circulación algunas riquezas, se han podido crear capitales que protejan otras industrias.

Tengo en mi imaginación la fábrica de Hércules de Querétaro.

La simple comunicación del camino para la Sierra, abriendo un mercado á aquellos productos, disminuyendo la distancia á los transeúntes, es un bien muy digno de considerarse.

Después de establecida la fábrica, tres mil operarios están en acción, con mayor bienestar sus familias, con salarios más altos los obreros.

La baratura de la manta extendió los consumos, y esta extensión del consumo trajo el desarrollo y la demanda de brazos de esa industria y de otras muchas. El cultivador de algodón, que tenía ántes demanda de cien quintales, la tiene ahora de quinientos, y en esa proporción aumenta sus brazos



ó alza sus salarios; lo mismo los conductores, lo propio los que abastecen á sus animales de pasturas. Sobre todo, el beneficio de la baratura, los que tuvieron abrigo y entraron, por decirlo así, á la civilizacion, ¿cuántos fueron?

Ahora compárense las sumas de operarios, de salarios, capitales, de circulacion y beneficios, y dígase si la demostracion arrojará sumas que condenen el empleo de las máquinas.

La manta que tejia el indio, busca por la naturaleza de las cosas otro mercado en que le sea ventajosa la concurrencia, por lo distante de los lugares, por lo escabroso de las sierras, y así se amplía el beneficio y se procura en mayor escala el bien.

Delante de nuestros ojos tenemos una industria, que en sus vicisitudes nos confirma los principios expuestos en esta leccion.

La comunicacion con Tacubaya.

Hace treinta años los viajes á Tacubaya se hacian solicitando un coche de una carrocería con anticipacion, y un ajuste de tres pesos lo ménos si era por medio dia y seis por el dia entero.

Presentábase el vehículo con sus cuatro mulas, el cochero y el *sota* llevando el tren: en la parte posterior del coche iban las pasturas para los animales.

El viaje constituia para una familia una verdadera expedicion.

Andando el tiempo, álguien atinó con poner un *guayin* para el público, á dos reales el asiento; la asociacion abrió una nueva industria. Multiplicáronse los carruajes, mas ó ménos bien servidos; y coches, guayines, carretelas inválidas, con los nombres que delataban su malestar, como *la babucha*, *la guayaba*, *la ciruela*, *el infierno*, activaron el tráfico.

Plantéase el ferrocarril de mulitas; los viajes son en tres cuartos de hora, el precio un real, y medio real, las comodidades extraordinarias; la familia que tenia necesidad de tres pesos para trasportarse, se transporta por dos reales; ¿pero y los dueños de los pequeños carruajes y los consumos que ellos hacian?

Desaparecieron los vehículos de Tacubaya; pero se anuncian coches para los alrededores, y en toda la rivera de San Cosme, en Mixcoac y Guadalupe se despiertan las comunicaciones.

Tacuba, Atzacapotzalco, San Bartalo, las Colonias, los alrededores todos recobran vida.

Iniciase ahora despues la locomotora hasta Tlalpam, el costo del transporte son tres centavos; las flores y las frutas de esos pueblecillos cobran precio, la concurrencia mejora los servicios, y desde los dueños de los terrenos hasta los humildes cultivadores de fresas, resienten los beneficios.

Acaba de instalarse el ferrocarril de la Tlaxpana, los carruajes toman la direccion de Belem, de la Villa, del interior de la ciudad.

Cuando una industria tiene algo de profesional, es mas peligroso desterrarla, porque el que la ejercia, con dificultad adopta otro ejercicio; pero cuando se trata de labores puramente mecánicas, el mal disminuye mucho.

Por otra parte, en Europa el exceso de poblacion y la abundancia de brazos hacen que por todas partes se ofrezca el trabajo y que *las crisis* tengan otra significacion.

La escasez de brazos, la falta de poblacion, lo malsano y otras circunstancias de nuestras costas, hacen que la máquina sustituya al hombre ventajosamente y haga se aprovechen mil demandas de riqueza. Así las fábricas de azúcar, las máquinas de despepitar algodón, y las de manta misma, en nuestras fronteras y nuestras costas, léjos de haber producido esas crisis, han llamado al trabajo mil brazos ociosos, derramando el bienestar por todas partes.

No obstante la consideracion que hace mas persistentes mis escrúpulos, es la que formula Colmeiro, cuando dice: «Si el hombre funciona únicamente como máquina, la máquina le perjudica.»

Y como el indio está en este caso, como no tiene propiedad, ni iniciativa, ni estímulos, ni necesidades para su perfeccionamiento, el ocio le lleva á la barbarie.



En San Luis y una zona extensísima, gran parte del año se mantiene el indio con tunas y nopales; en la Huasteca con el palmito; en las costas el plátano y la pesca abundantísima le relevan de todo esfuerzo para vivir; casi no necesita abrigo; la desnudez es una voluptuosidad en muchas partes.

Las industrias á que se dedican los indios, como muebles toscos de madera, bateas, jícaras, trastos de barro, carbon, &c., sufren concurrencia ventajosísima; la civilizacion es un anatema para el indio: ¿qué remedio?

Fundirlo en la civilizacion, abrir delante de él los recursos todos del progreso, por todos los medios, la instruccion, la propiedad, las vías de comunicacion, la colonizacion, &c.; en una palabra, hacer hombre al indio, y entónces no podrá hacerle concurrencia alguna la máquina.

En el estado de escasez de capital, pudiera el que instituye una fábrica hacerse el árbitro del trabajo y del efecto; pero eso lo remedian las garantías al capital mismo; y en cuanto al efecto, la concurrencia extranjera corrige y perfecciona, favoreciendo por sí misma la libertad todos los intereses legítimos, deprimiendo y aniquilando los bastardos.

Concluiré diciéndoos unas cuantas palabras sobre ferrocarriles.

Ensalzar las ventajas de las vías férreas, describir su influencia, ponderar sus excelencias, haciendo mencion de las revoluciones que han efectuado en Inglaterra, en Francia, en Alemania y en América, no puede ser objeto de nuestro estudio, limitado en esta leccion á representar el capital por medio de la máquina y referir los bienes y los males que esta puede producir.

Al hablar de la industria locomotiva, caben naturalmente especiales detalles y mas extenso análisis económico.

El ferrocarril, en los estrechos límites que ahora lo tratamos, tiene que encargarse de las industrias que paraliza y de las que desarrolla, de si es un instrumento que da vuelo al trabajo, ó si esa cauda blanca que se percibe en pos de él, es el sudario que se extiende sobre la produccion.

Las apreciaciones sociales, la influencia política de la vía férrea, la intervencion ó no intervencion del gobierno como empresario, las tarifas, la incompatibilidad de la vía férrea y la aduana, son de otro lugar.

La presencia del ferrocarril suprime la arriería, los carros y hasta los viandantes de ínfimas proporciones, dedicados al pequeño comercio; disminuyó grandes valores representados en parajes de arrieros, mesones y pueblecillos enteros; forzó á la poblacion á afluir en los parajes de las estaciones, &c., &c.

En cambio, otras industrias se despertaron; multitud de gente se emplea en la construccion, entretenimiento del camino y dependencias de la empresa; las semillas de Apam, Tlaxcala, Valle de San Martin y Cholula, pueden afluir á nuestro mercado; los pulques de Apam pueden con mas pureza y con mayor abundancia hallar compradores, y esto activa las industrias, aumenta los cultivos, abre nuevos canales de riqueza.

Conviénese sin dificultad en esas ventajas; pero esa inusitada concurrencia de pulque de Apam, por ejemplo, aniquila en los alrededores de México el consumo del tlachique; los trigos que producimos no pueden compararse con los de San Martin y Atlixco; el trigo de México reemplaza al de Chalco y Toluca, y los de estos puntos no tienen salida.....

Cierto; pero nuestras azúcares, el tabaco y el algodón tienen demanda en puntos adonde ántes no podía llegarse, y una sola de esas industrias desarrollada compensaria ventajosamente las otras destruidas.

El día que nuestras harinas de Puebla lleguen á las costas, rechazarán la concurrencia extranjera; México mismo acrecerá sus cultivos, no habrá comparacion entre esta parálisis accidental y los inmensos efectos del establecimiento activo de los cambios.

El camino de fierro se presta, como ántes he dicho, á otras elevadas cuestiones; pero aquí lo vemos bajo su aspecto de máquina, y para esto es indispensable no perder de vista la poblacion.



Mañana, cuando nuestros legisladores busquen la compensación debida entre los sacrificios que hace la nación para la vía férrea y los bienes que debe exigir, tendremos entre otras ventajas la de la traslación de brazos á los puntos en que lo exija el trabajo.

Entonces el indio, que no tiene mas recurso que trabajar casi como esclavo ó perecer de hambre, irá en busca de ocupación á grandes distancias viendo cuál es el mercado para el empleo de sus fuerzas, emancipándose y haciendo fecunda la producción en todas partes. Entonces el salario no se impondrá por una coacción déspota, y mas dueño de sí el trabajador, verdaderamente libre, ingresará á la comunidad social aniquilando uno de los mas poderosos obstáculos que tiene el desarrollo del progreso en nuestra patria.—DIJE.



## APENDICE A LAS LECCIONES SOBRE TRABAJO Y CAPITAL.

### BREVE ESTUDIO

Sobre la cuestión de huelgas de obreros, leído en el Colegio de Abogados de México por Guillermo Prieto.

SEÑORES:

No una vez, señores, sino mil veces, ha sellado mis labios, ó negado autoridad á mi voz en las grandes cuestiones sociales, el título de «poeta» con que han querido personas benévolas, galardonar mi afición á la literatura.

Aquel título se ha querido por algunos, imprimir en mi frente como un estigma, y yo en momento tan solemne lo acepto, y me sirvo de él como de un escudo, sintiendo solo no encontrar en el fondo de mi alma la justificación de ese dictado, porque al fin, es una gloria, y la gloria es una carta de naturaleza donde quiera que el talento se manifiesta.

Prevalido, ó mejor dicho, escudado con el inmerecido título á que acabo de aludir, permítame el honorable cuerpo que me concede el alto honor de dirigirle la palabra, que le explique mi presencia en esta tribuna.

Yo por un capricho de la fortuna tengo un amigo de tal manera eminente en la ciencia, de tal modo profundo en sus observaciones, de tal modo feliz en sus descubrimientos, que puede hacer un servicio al mundo revelando la importancia de sus estudios tan desconocidos como trascendentales. Entre el desden general ó la rechifla de que es objeto mi amigo, yo