

lio del cereal obligó al gobierno á dar franquicias á la introducción del grano. Por fortuna, las Juntas de beneficencia se encargaron de combatir el mal, y nuestro pueblo tuvo más norte-americano.

Si la cosecha es buena en unos puntos y mala en otros, la falta de comunicación hace que el aislamiento subsista y se prefiera buscar en el extranjero los efectos de que se carece, y no hacer que los Estados fronterizos surtan el mercado interior.

El indio no puede aún salir de su condición de esclavo, debido al olvido en que se tiene á esa nuestra raza primitiva, que si bien es cierto está llamada á desaparecer, no lo es menos que es la más inteligente cuando se le instruye, y la más civilizada cuando se le educa. El indio labrador, en la mayor parte de la República, goza de cortísimo jornal que deja insensiblemente en la tienda y en el *tinacal* de las haciendas.

Las malísimas habitaciones donde viven materialmente hacinadas las familias de aquellos infelices jornaleros, los malsanos climas en que ordinariamente trabajan, y otras muchas causas que mantienen en constante peligro la salud de aquellos acrecentadores del capital ajeno, hacen que mueran los jefes de aquellas familias desgraciadas y que por gratitud el hijo sustituya al padre y forme otra familia tan desgraciada como la anterior.

Otras causas como las que dejamos asentadas han influido poderosamente en el atraso en que la agricultura se halla, y si no nos detenemos á señalarlos uno á uno, es porque, ya lo hemos dicho, no es asunto para un capítulo. Solamente haremos algunas reflexiones.

Si en vista de la extensión territorial y de la escasez de brazos se hubiera pensado en establecer colonias de indígenas, en los muchos terrenos productores que están abandonados y se cuidase de poner á salvo la conservación de esa raza indígena que es la que puede arrancar á la tierra sus riquezas naturales, indudablemente que la agricultura sería próspera en Méjico.

El atraso del ramo que nos ocupa viene por tradición. Poscedores de tierras de labor, muchos ricos improvisados que no tenían noción alguna sobre agricultura, entregaban los centros productores á mayordomos y administradores infieles, y sucedía que las propiedades quedaban gravadas á la muerte del propietario, y los terrenos eran objeto de litigios que amenguaban el capital.

El fanatismo religioso por su parte no dejó de contribuir al poco

desarrollo de la riqueza agrícola; el pago de diezmos, que aún no puede ser desterrado de las fincas rústicas, diezma verdaderamente los productos del capital y hace más difícil el acrecentamiento económico de éste.

Las pequeñas industrias en algunos puntos del país han pagado al erario como ramos independientes, y esto ha matado en gran parte la ganancia líquida.

En Méjico no sucede lo mismo que en Francia, por ejemplo, respecto á la producción. En Méjico una semilla puede producir trescientos por uno, y en Francia ciento por uno; pero por la misma exuberancia del suelo en nuestro país no puede aglomerarse la semilla, y esto hace que en las costas de producción, disminuya la ventaja agrícola de Méjico.

La práctica de las condiciones que á continuación exponemos, son en el sentir de experimentados economistas, la base para el progreso de la agricultura.

Disminuir los impuestos para aumentar los consumos; que se eduque á los labradores para que éstos hagan más varío su cultivo; y por último, facilitar la exportación de los frutos que naturalmente se produzcan.

Por rudos que sean los ataques que gratuitamente se lancen contra el gobierno que actualmente rige los destinos del país, tenemos testimonios de la protección que éste imparte á la agricultura considerándola como fuente de la riqueza nacional.

Convengamos en que si tal ramo ha sido lastimosamente descuidado por circunstancias especiales que hacían del país víctima de los infortunios de la guerra, hoy atraviesa por una época feliz en que cada ciudadano puede consagrarse tranquilamente á su hogar y proporcionarse con el trabajo su independencia y su libertad.

## V

### INDUSTRIA FABRIL.

En algunas naciones de Europa hánse preocupado hondamente los gobiernos con las manifestaciones, ya públicas, ya privadas, de más ó menos considerables grupos de artesanos que repudiando el trabajo, buscan un pretexto de su holgazanería, como para engañarse á sí mismos.

La tiranía del capital, la inconstancia en los salarios, y otras muchas inculpaciones hechas por los malos hijos del trabajo en el Viejo Continente, han obligado á los modernos economistas europeos á rechazar como merecen tales rémoras de la buena organización del trabajo.

La Economía Política, que según Adam Smith *trata de procurar al pueblo la abundancia ó de ponerlo en aptitud de que se la procure*; que según Say *es la ciencia de los intereses de la sociedad*; según Sismondi, *la ciencia que trata del bienestar físico del hombre*; según Slorch, *la ciencia de las leyes naturales que determinan la propiedad de las naciones*; según Rossi, *la ciencia de la riqueza*; y según Baudrillard, Chavalier, Bianqui, Scialoja, Lluart, Mill, Maculloc y Balbó, *la ciencia que trata de la producción de la circulación, distribución y consumo de las riquezas*, no puede dejar hollar sus principios inquebrantables, por el capricho de un puñado de obreros que conspiran y se revelan en los viejos dominios de la ciencia.

En los grandes centros de población el *pauperismo* ha hecho rápidos progresos, desde que la fatal escuela comunista arrojó la semilla de la discordia en Francia, cundieron todos aquellos odios y rencores mal fundados cuanto bien propagados, y originóse con la emancipación del capital y el trabajo, el desequilibrio de la oferta y la demanda.

Al tratarse de la industria fabril, aparece el mal de que tratamos, que no es otra cosa que la mendicidad colectiva, tan nociva y perjudicial como la individual.

La importancia que el *pauperismo* ha alcanzado en Europa, se debe á la *caridad legal* que los gobiernos dispensan á los vergonzantes en masa, temerosos de que tomen mayor incremento las perturbaciones de obreros que son una constante amenaza para el sosiego de las naciones.

Si los encargados de hacer respetar los derechos del pueblo, en la órbita de la justicia, se informaran según las quejas de los trastornadores del orden público y antes de ejercer *piadosamente* esa *caridad legal*, por la que han abogado en sus escritos Degerand, Cristoph, Cherbalier y de Fix, *robusteciendo los gritos de desesperación* del comunismo, buscara el remedio de esa llaga social por los medios que indicados fuesen, de seguro que el pauperismo ya habría desaparecido en Europa.

En Méjico, por circunstancias que favorecen á las industrias

manufacturera y fabril, tales como la poca población, la baratura de los efectos, la poca acumulación de productos en el mercado y el corto número de fábricas, no existe ni una sombra de tan funesta plaga social.

“Hay—dice un distinguido publicista—discordias entre los usurpadores y los reclamantes de los títulos de tierra, hay una esclavitud hipócrita entre el amo y los sirvientes encadenados por el préstamo; hay los odios entre el mejicano obrero que vive con el día y el extranjero que dispone de capital: existe la tiranía del fabricante monopolista sobre el obrero que tiene un valúo injusto de su trabajo; pero *pauperismo*, es decir, pobreza creada por accidentes industriales, no existe, propiamente hablando, en nuestra sociedad.”

Las industrias á que nos referimos han preponderado en Méjico desde épocas remotas hasta nuestros días, con relación á los elementos de que se ha podido disponer para el desarrollo de ella.

Los indios estaban muy adelantados en la fundición de metales, pulían curiosamente el oro y la plata, trabajaban con perfección las piedras preciosas, hacían tejidos de lana y algodón, y en la industria, como en muchas artes, no estaban atrasados.

En la época colonial notóse alguna decadencia en las artes y los oficios. Había fábricas de aguardiente y molinos de trigo y aceite montados á la española. La industria algodonera alcanzó gran prestigio en aquella época.

Las manufacturas de primera necesidad y aun las de lujo, recibieron gran impulso después de la independencia, no sólo en la Capital sino en las principales poblaciones del país.

No obstante de que mil trabas puestas como de propio intento por España para que progresaran poco las industrias referidas, veamos la situación que algunas de ellas guardaron durante la dominación española. En Puebla había cuarenta y tres fábricas de paños, frazadas, etc.; en Oaxaca dos fábricas de añil, y trescientos siete telares de los cuales siete eran de géneros listados de seda; en Morelia treinta y cuatro fábricas de zagales, jerguillas, pañetes, jerga, frazadas de lana, manta y coletas de algodón; en San Luis una fábrica y algunos telares; en Guanajuato había muchos telares de jergas, bayetas, jerguillas, zagales y paños. El algodón era más barato en Méjico; la plata, los cueros de res, artículos de hierro y otros efectos, sacaban ménos costo.

El valor de la industria manufacturera, la que muy á la ligera hemos expuesto, ascendía, según el Barón de Humboldt y según datos tomados de los primeros años de este siglo, á la suma de ocho millones de pesos, refiriéndose á artículos como algodones, lanas, cueros y jabón.

El atraso de las industrias manufacturera y fabril se debe en gran parte á que entre el indio y el blanco no hubo nunca la mejor armonía y en que los oficios eran mirados con repugnancia por las clases privilegiadas: "*El trabajo era estigmatizado*," según la frase de un escritor contemporáneo, los gremios lo estancaban, la pobreza de los consumos lo limitaban, los vicios de los obreros lo hacían irregular, y por último, la falta de capitales no permitía su ventajoso desarrollo.

Actualmente nos hallamos á una altura considerable de adelanto respecto á manufacturas y artículos fabriles.

El aguardiente, el mezcal, la azúcar de caña, jabón, aceite, vino y aguardiente de uva, loza, vidrio, papel, hilados y tejidos de algodón, de lana y seda, ganado, tejidos que se hacen con el filamento del maguey y ramié y henequen. Este último artículo que ha enriquecido al Estado de Yucatán donde se produce, pues dicha fibra se exporta en gran cantidad al extranjero, merced á la satisfactoria explotación que de ella se hace en la península.

Entre las fábricas más modernas las hay de gran importancia; las hay de hilados y tejidos como las de Orizaba que, aunque son empresas extranjeras, se ocupan en ellas muchos brazos mejicanos; las de papel de San Rafael y Peña Pobre y la de loza que compete con la extranjera, situada en esta ciudad, llamada del Niño Perdido.

La regeneración del país llegó con la estabilidad de un gobierno que ha dado garantías al país y que ha sabido dar impulso á todos los ramos que lo mantienen en muy buena armonía con las demás naciones. Las crisis industriales, bancarias, comerciales, etc., que á la presente suelen acaecer, no afectan al elemento en general, como sucedió cuando nacientes aún esos elementos, necesitaban del más pequeño de los recursos para vivir.

Hoy las industrias prosperan como en los primitivos tiempos en que Méjico, con su raza de indios, no desmentía la civilización con sus agricultores, sus músicos, sus mineros y aun sus poetas.

## VI

## VÍAS DE COMUNICACIÓN EN MÉJICO.

El periodista francés Alfredo Bablot dijo en una época aciaga para nosotros: "Los caminos de hierro están predestinados para la salvación de este país, cuya configuración topográfica los reclama de una manera especialísima, y tal vez salvarán á Méjico de la ruina, como el vapor salvó á la Inglaterra de la bancarrota."

En efecto, las vías de comunicación han cambiado por completo la faz del país, y le han dado suma importancia financiera con las naciones más progresistas del mundo, porque la circulación de los productos y de las industrias en las poblaciones del país, y la facilitación de las exportaciones de lo que *sobra* y de las importaciones de lo que *falta*, han aumentado la riqueza nacional de una manera evidente.

Y no podía ser de otra manera: la civilización se impone con toda la fuerza moral de que es capaz el cúmulo de necesidades que acrecen, y el interés común que clama por el perfeccionamiento en el orden material, hizo que las enmarañadas sierras, fueran franqueadas, algunas vías navegables surcadas por pequeñas embarcaciones, varios caminos que eran inminente peligro para los viajeros, recorridos por la locomotora, y el tráfico de nuestras costas por buques de empresas mejicanas y extranjeras.

La industria locomotiva adoleció de los mismos atrasos que las otras industrias, aun mucho después de adquirida nuestra emancipación política, y así es como se explica el poco desarrollo de la agricultura, por ejemplo, cuando por la escasez de demanda el consumo era raquítico.

Con la calma que da la libertad después de una esclavitud tan prolongada como la que Méjico sufrió, pensóse en las mejoras que las vías de comunicación traen consigo; se proyectaban caminos, levantáronse planos, se indicaban derroteros en muchas direcciones, y fuéronse desarrollando activamente los medios de transporte, hasta llegar á introducir en el país el sistema de locomoción, á implantar el hilo telegráfico y á regularizar hasta donde ha sido posible el servicio postal.

El ferrocarril de Veracruz puede decirse que fué la realidad hermosa del sueño de más de veinte años alimentado por los hombres progresistas que veían en esa vía férrea el prestigio de la nación, como en efecto lo alcanzará, dada la gran importancia que tiene el puerto de Veracruz para el comercio de altura.

Hubo otras vías férreas que pusieron en rápido contacto á la Capital con Tlalpam, Tacubaya, San Angel y otras poblaciones del Distrito Federal, hasta que por disposición gubernativa el sistema de locomoción en dichas vías quedó sustituido por el de tracción animal.

Más tarde los ferrocarriles Nacional Mejicano, Central, Inter-oceánico, de Morelos, de Yucatán, Campeche y de Hidalgo, ramificaron de vías ferreas la República y la pusieron en comunicación entre sí y con el Norte.

El establecimiento de ferrocarriles en Méjico no sólo ha dado notable desarrollo al comercio, á las artes y á la industria, si que también ha contribuido poderosamente al afianzamiento de la tranquilidad pública. Las dificultades con que había que luchar para situar fuerzas en los puntos en que el orden se alteraba y la tea de la revolución ardía, hicieron que los pronunciamientos menudearan y que el desconocimiento del gobierno fuera constantemente objeto de sangrientas luchas intestinas.

Lo que se ha dicho en contra de las máquinas que en la industria fabril han economizado ventajosamente operarios y enriquecido notoriamente al país, puede decirse de la locomotora que, á su paso por las poblaciones ha ido cerrando ventas y hosterías, quitando el trabajo á los arrieros y traficantes, y en una palabra, modificando repentinamente los medios de trabajo y las funciones económicas de la producción.

Peró si se atiende á las ventajas que á diario recibimos, y los beneficios que han recibido los mismos perjudicados del momento, porque el progreso es general á todas las clases sociales, veremos que muy injusto debe andar quien todavía se lamenta de poder trasladarse cómodamente á largas distancias y transportar sus mercancías y adquirir mediante el cambio el progreso del capital.

Las líneas telegráficas y las empresas telefónicas han favorecido incuestionablemente la comunicación, poniendo al habla á poblaciones muy distantes las unas, y activando el comercio y la industria de la Capital las otras.

El ramo de correos no satisface como debiera ya, las necesidades de la correspondencia en algunos puntos del país, porque su reglamentación ha sido deficiente desde un principio: lugares hay en que el Agente del Correo gana cinco pesos mensuales, y de esa cantidad ha de costear los gastos de renta de casa, alumbrado, etc., y no pocas donde no obstante la poca importancia de la población, se ha hecho independiente al Administrador que antes dependía del que fungía como Administrador Principal en la jurisdicción respectiva.

Estos y otros inconvenientes que podríamos citar y que no lo hacemos por no ser de la índole de esta publicación, harán que se vaya modificando el sistema postal en México, sin que por esto pueda decirse que tal servicio no presta la utilidad á que está llamado.

Hemos dado una idea de la industria locomotiva ó de transportes en nuestro país; pasemos ahora á considerar económicamente esa industria.

La Economía Política, al ocuparse de las vías de comunicación, establece las siguientes cuestiones: una comparación de dichas vías por agua y por tierra, y si el Estado ó empresas particulares deben explotarlas. En la primera cuestión la topografía del país de que se trata es la única que debe guiar á un gobierno económico, en sus investigaciones para implantar la industria de transportes; en la segunda, se nos presenta ancho campo de estudio, porque se trata nada menos que de la realización de una mejora que afecta íntimamente los intereses sociales.

A este respecto dice un compatriota nuestro lo que sigue: "Las vías férreas, esos medios de locomoción que están realizando la congregación de los pueblos y la confraternidad de los hombres exigen la asistencia del Estado, porque, entre otras razones, es muy difícil la acumulación de capitales que exige su explotación en unas solas manos."

La intervención del Estado en las realizaciones expuestas es de todo punto indispensable, ya porque los trabajos exigen gran vigilancia para que alcancen el grado de perfección que merecen, ya porque la cuantía del asunto así lo exige.

En algunos países el Gobierno toma la empresa por su cuenta queriendo que las ventajas del monopolio sean para beneficio de la comunidad social; en otros el Estado asigna una subvención á

las empresas para ejercer la vigilancia de que antes hemos hablado, y en otros el Gobierno es concesionario y socio.

De estas tres formas en que según las conveniencias del país deban llevarse á cabo las empresas indicadas, lo menos conveniente, en el sentir de la buena economía, es el de subvenciones. Tienen que ponerse á salvo los intereses nacionales, y conciliar á éstas con las de las empresas extranjeras, que cuidarse de las garantías que no siempre satisfacen á la nación, y por último, que es un poderoso aliciente para las empresas de ferrocarriles construir á expensas del Gobierno sin arriesgar del todo sus propios intereses.

---

---

## CAPITULO XIV. DEL COMERCIO.

### I

#### SU INFLUENCIA.

En épocas anteriores á la que transita la generación presente, los historiadores, los filósofos y los economistas han podido tratar del comercio como de uno de los ramos productivos que, al par de la agricultura y de la industria, contribuyen al bienestar de los pueblos, facilitándoles las cosas materiales que les sirven para satisfacer sus necesidades, aumentar sus goces y hermostrar la vida. Siempre se han dividido los productores en tres clases principales: los que cultivan la tierra, los que transforman los productos naturales en artefactos de diversas especies, y los que conducen los productos en su primitivo estado, ó en su estado artificial á los puntos en que han de consumirse, y los venden á los consumidores. Estas tres clases de agentes desempeñaban funciones igualmente útiles, y á los ojos de la sociedad y del Gobierno, eran igualmente preciosos y necesarios. En verdad, si limitamos nuestra consideración al hecho solo de producir el capital y el trabajo empleados de cualquiera de aquellos tres modos, contribuyen con igual eficacia al aumento de la riqueza pública y privada.

Pero debemos advertir aquí que los sucesos del siglo XVIII han modificado en cierto modo lo general de la doctrina, no porque ningún ramo de industria haya adquirido mayores derechos que los otros á la consideración del economista y del legislador, sino por-