

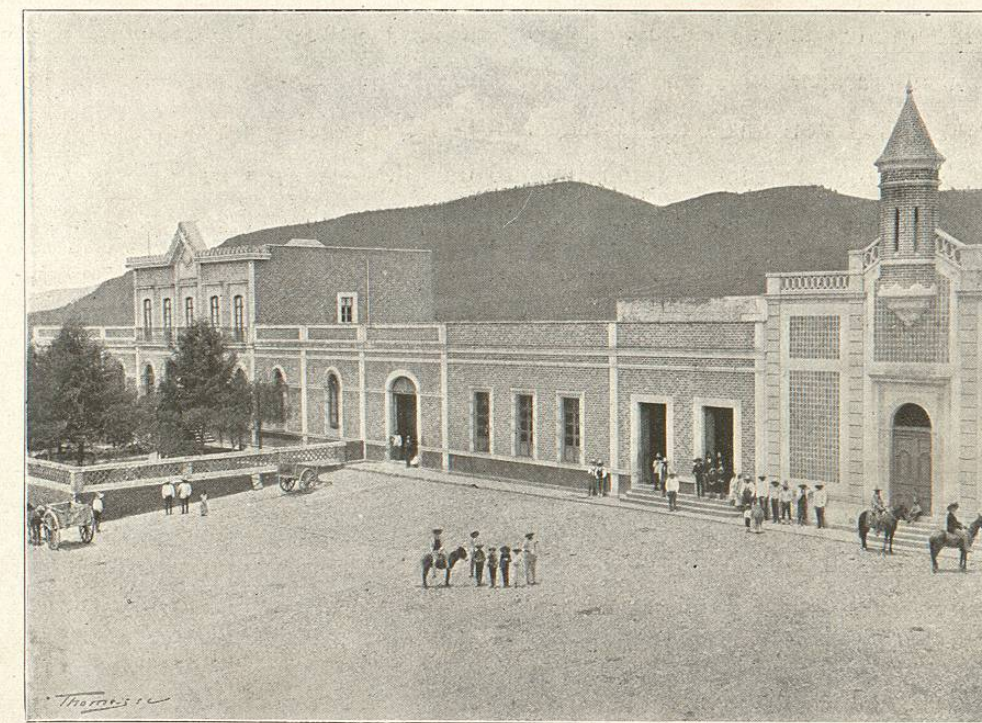
estado de desequilibrio orgánico, que su vida precaria estuvo constantemente afligida por terribles convulsiones, que más de una vez la pusieron en peligro de una desintegración fatal. La Reforma, no sólo operó la extirpación de la causa morbosa, devolviendo la salud al organismo enfermo, sino que preparó su reconstrucción completa sobre tan amplias y firmes bases que, en realidad, es una patria nueva, llena de vigor y lozanía, la que ha creado con sus sabias leyes.

Entre las más apremiantes necesidades de todo organismo individual ó colectivo, después de las meramente nutritivas, la del desarrollo y perfeccionamiento del sistema circulatorio interno por una parte, y por la otra, la de comunicación con el medio externo, que constituye la vida de relación, aparecen como predominantes. La primera tiene por objeto la distribución rápida y económica de los productos destinados á satisfacer recíprocamente las demandas del consumo, favoreciendo la conservación y el crecimiento del agregado; y además, el de estrechar y hacer más fáciles los contactos entre los centros de actividad interior, estimulando á su vez la transformación en fuerza útil de los depósitos aislados de energías potenciales inactivas, con lo que se robustece y vigoriza la cooperación final de todos los elementos integrantes hacia el alza de nivel de la vida del conjunto. La segunda, promoviendo el intercambio con los otros organismos similares, fomenta el beneficio mutuo de hacer prácticas para todos los miembros de la especie, la adquisición y el goce de las satisfacciones y comodidades que el clima, la raza, la pericia, el medio físico y el medio intelectual singularizan en cada grupo, fracción ó pueblo de la humanidad. Ambas necesidades funcionales, y por tanto, indeclinables de la vida colectiva, urgen imperiosamente la creación y desenvolvimiento del órgano que ha de desempeñarlas, dependiendo por modo directo de la importancia de éste, el progreso y poderío de la nación. Hasta 1876, el país, con un territorio de dos millones de kilómetros cuadrados para ocho millones de habitantes, irregularmente distribuidos entre sus montañas y sus valles, mantenía sus ciudades y poblados á tan largas distancias, y con tantas dificultades de transporte y comunicación, que más semejaban á agrupaciones extrañas é independientes, que á miembros integrantes del mismo cuerpo social. Aun en las costumbres, la realidad de esa falta de cohesión se traducía por el sentimiento agresivo y hostil de pueblo á pueblo, de provincia á provincia, de Estado á Estado; limitando el vínculo de comunidad, la idea de patria, al terruño nativo, á la topografía abarcada por el conocimiento personal, á la circunscripción política descrita por el radio de los intereses administrativos: verdadero localismo gregario, en la masa; provincialismo receloso en las clases cultivadas, incapaz de elevarse á la noción abstracta de un organismo viviente y colectivo, del cual todos los habitantes fuesen elementos igualmente solidarios, sino para un pequeño número de espíritus selectos, en quienes la representación intelectual de una vasta superficie encuadrada por mares y fronteras, despierta la idea de una residencia común en donde se realizan los destinos de una misma raza, amalgamada en agregado compacto por afinidades de origen, de sangre, de idioma, de ideales, de tradiciones y de historia, de sufrimientos y esperanzas, es decir, por todo lo que liga y todo lo que atrae, y todo lo que inspira amor y orgullo, abnegación y alegría, fortaleza y expansión del alma del hombre para con los demás hombres, al sentirse miembros inseparables de la gran familia, partícipes de sus glorias y responsables de su porvenir. Localismo y provincialismo, simples etapas de la evolución del patriotismo, que demuestran, mientras predominan, el estado embrionario del órgano circulatorio interno y del de comunicación externa, y que, por lo tanto, realizan el apremio de proveer á su más rápido desenvolvimiento para satisfacer la necesidad de consolidar la unidad de la nación.

Hasta 1876, el sistema circulatorio estaba representado por la sola vía férrea que, partiendo del puerto de Veracruz, terminaba en la capital, con un ramal á la ciudad de Puebla, y por primitivas, accidentadas y mal atendidas carreteras nacionales hacia el interior, que apenas permitían un tráfico mezquino, lento y oneroso. El ferrocarril, inaugurado cuatro años antes, medía con su ramal un poco más de quinientos kilómetros; y no obstante su relativa pequeñez, en proporción al territorio nacional, comenzaba á ejercer sensible influencia sobre la zona recorrida, en donde iba desarrollando actividad y movimiento, traducidos en ingresos á la caja de la Empresa, que ya alcanzaban por entonces á \$ 3.000.000 (tres millones de pesos) anualmente, y con marcada tendencia á un aumento progresivo. La afluencia, por lo tanto,

del capital extranjero hacia las inversiones lucrativas, debía dirigirse, y se dirigió, en efecto, al campo casi inexplorado de la construcción de las grandes arterias y de la red vascular interior, que con tan notoria urgencia reclamaba el estado evolutivo del país. El capital afluó en masa tan considerable y en corriente tan continua sobre un terreno tan favorablemente adecuado, que la transformación se efectuó con asombrosa rapidez. En sólo dos décadas, de 1881 á 1900 (1), la red ferrocarrilera ascendió de quinientos diez y seis kilómetros (516 kilómetros) á catorce mil ochocientos sesenta kilómetros (14.860 kilómetros); y el producto de la explotación anual, de tres millones de pesos (\$ 3.000.000) á cuarenta y siete millones ciento cincuenta mil pesos (\$ 47.150.000). Las cintas de acero, en tan breve período, enlazaron los poblados y los campos, el valle y la montaña, las costas bajas, bañadas por los mares, y las altiplanicies de la gran Mesa; penetraron en el riñón profundo de la producción interna, ofreciéndola fáciles derrames hacia todos los focos de consumo, y, salvando desiertos, abismos y fronteras, pusieron en contacto las grandes energías latentes de un organismo ávido de vida con los poderosos estímulos de la comunión universal.

Natural era, y lo fué, que aquella inyección dinamogénica de centenares de millones de pesos, invertidos en la construcción y equipo de la vasta red circulatoria, no solamente elevara la temperatura de la actividad interna hasta un grado casi febricitante, sino que, repercutiendo sus efectos en todos los tejidos y aun en las células nucleares mejor provistas de elementos nutritivos y estimuladores á causa de la mayor intensidad de la función vital, diese origen á un cambio de frente en la dirección de la conciencia pública, desviándola resueltamente de



Llanos de Apam. — Hacienda de Chimalpa (de pulques), propiedad de D. Luis Lavie. Fachada principal

las esterilidades de las panaceas políticas y encauzándola hacia los campos fecundos del trabajo organizado, pacífico y regenerador. De esa modificación profunda en las aspiraciones sociales ha brotado, como de manantial más próximo, el risueño cuanto tranquilo y bonancible período del industrialismo actual, cuyo desarrollo é importancia, apenas comenzado, pueden abarcarse ya con claridad mayor, siguiendo la curva ascensional de todos los ramos de riqueza pública, compendiados sugestivamente en los breves cuadros gráficos que forman el *Apéndice* de esta exposición.

Así, después del cuadro número 1, que indica el crecimiento de las vías férreas y de sus productos, el número 2 pone de manifiesto el muy notable aumento en el arribo de buques á puertos mexicanos, durante los últimos quince años del siglo que acaba de pasar. La significación del movimiento ascendente en la amplitud de las comunicaciones con el mundo exterior, se realiza dirigiendo una rápida mirada al estado que en tiempos anteriores fué presentando esa faz tan importante de la vida de relación. En 1735, en que todavía existían «las Flotas,» entraron en los puertos de la Nueva España diez y ocho buques; en 1785, ochenta; en 1795, noventa y seis; en 1819, ciento cuarenta y uno; en 1850, ochocientos treinta y nueve (2); en 1875, dos mil seiscientos, y en 1885, cuatro mil cuatrocientos veinticinco (3). En

- (1) Véase, en el *Apéndice* que va al final de este estudio, el cuadro gráfico número 1.
- (2) Lerdo de Tejada: Documentos anexos á la *Memoria sobre el Comercio exterior de México*.
- (3) *Apéndice*, cuadro número 2.

la segunda mitad de este último decenio, el transporte de materiales de construcción para los ferrocarriles, produjo un extraordinario aumento en el volumen del tráfico marítimo; pero desde 1885, en que comienza el cuadro, el transporte terrestre por las líneas ya construidas ó que iban construyéndose, había suprimido en gran parte, ó en totalidad, aquella causa adicional, y, sin embargo, la curva sigue su movimiento ascendente con firmeza y regularidad hasta llegar á «seis mil» el número de buques entrados en los puertos del país en 1899-1900; lo que demuestra que el movimiento progresivo no obedece á circunstancias transitorias, sino que procede de un desarrollo orgánico y profundo en el poder comercial de la nación.

En efecto, los productos de los impuestos de las Aduanas Marítimas y Fronterizas, que en 1825 eran de \$ 6.708.104; en 1835, \$ 5.835.068; en 1845, \$ 5.814.045; en 1855, \$ 8.096.208, y \$ 6.854.061 (1) en 1865, han subido progresivamente desde 1881, hasta alcanzar la cifra de \$ 27.696.970 en 1900-1901; lo que corresponde á un aumento de casi cuatrocientos por ciento en el volumen del tráfico externo, ó sea en la capacidad de comprar y de vender de la nación; como lo comprueban, por otra parte, los datos estadísticos consignados en los cuadros 3, 4 y 4 bis (2), si se les compara con los de la época anterior. Desde la Independencia hasta 1851, el valor total de las importaciones, por todos los puertos y aduanas de la República, era, por año, de.

La República, era, por año, de	\$ 15.000.000
y el de las exportaciones, de	» 16.000.000
Lo que daba un movimiento de (3).	\$ 31.000.000
De ese año hasta 1876, en que se hizo ya sensible el adelanto del país por la obra de la Reforma, la importación subió á	\$ 28.000.000
y la exportación, en promedio, á	» 32.000.000
Formando un volumen total de comercio exterior de	\$ 60.000.000

Pero desde el año de 1893, el valor de las importaciones sigue una curva ascendente, que partiendo de \$ 30.287.489 (oro)

Llega en 1894 á » 34.000.440 (id.)

en 1895 á » 42.253.938 (id.)

en 1897 á » 43.603.492 (id.)

en 1898 á » 50.869.194 (id.)

en 1899 á » 61.318.175 (id.)

Y en 1900 á » 65.083.453 (id.) (4).

Que convertidos á moneda de plata mexicana al cambio medio de 220, equivalen á. \$ 143.183.596

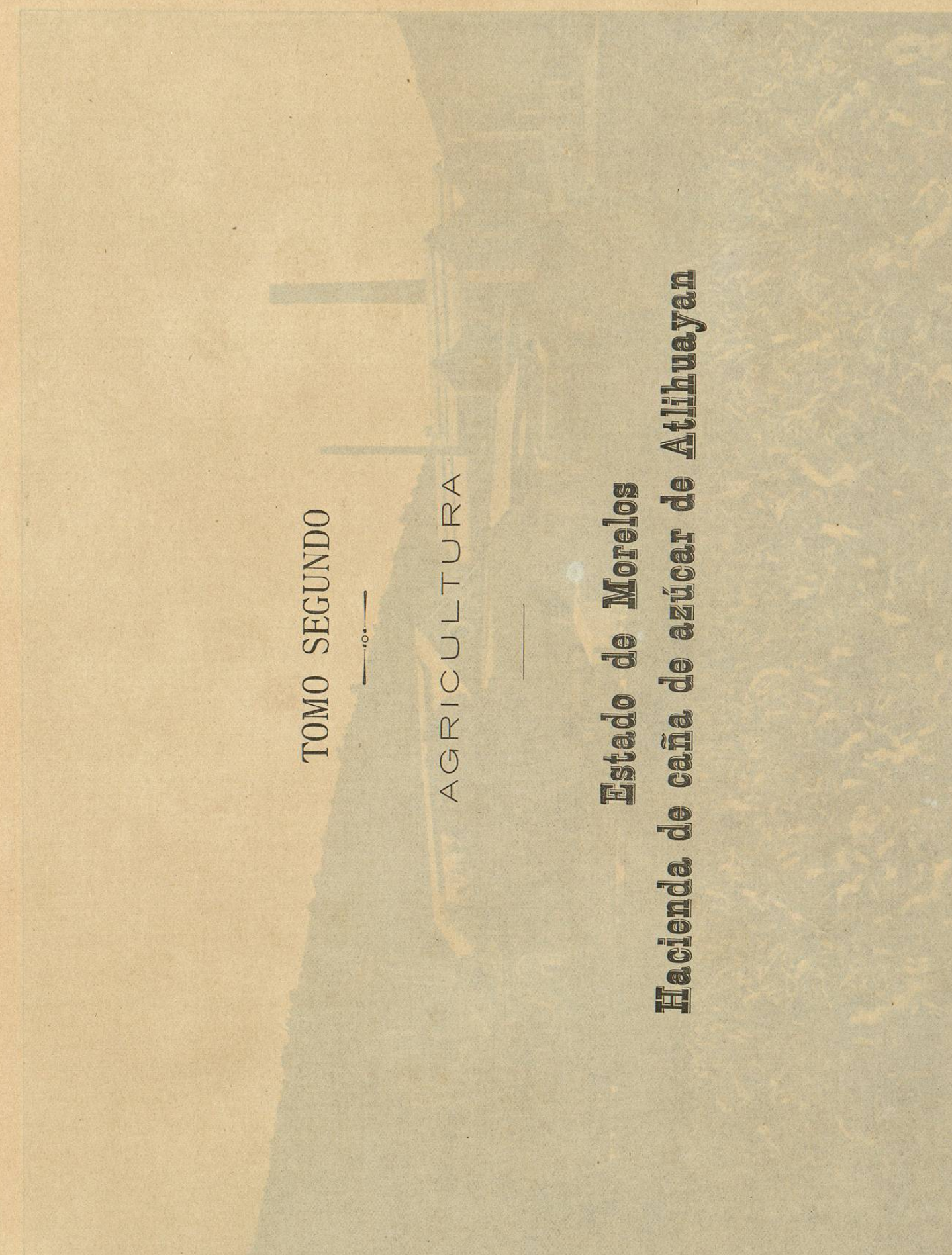
La exportación á su vez se eleva:

en 1893 á	\$ 79.343.287 (plata)
en 1894 á	» 90.854.953 (id.)
en 1895 á	» 105.016.902 (id.)
en 1896 á	» 111.346.494 (id.)
en 1897 á	» 128.972.749 (id.)
en 1898 á	» 138.478.137 (id.)
en 1899 á	» 150.056.360 (id.)
Y en 1900 á	» 148.659.001 (id.)
Resultando, por tanto, un movimiento comercial por año, de	\$ 291.842.597

cantidad cuya elocuencia no necesita comentario alguno.

Naturalmente, este notabilísimo aumento en el poder comercial exterior del país, debe corresponder á un aumento paralelo, por lo menos, de la producción interna, puesto que las exportaciones no son, en tér-

(1) Matías Romero. *Memoria de Hacienda* de 1870.
 (2) Véase el *Apéndice*.
 (3) Lerdo de Tejada. *Comercio Exterior de México*.
 (4) Boletín Estadístico del Ministerio de Hacienda.



TOMO SEGUNDO

AGRICULTURA

Estado de Morelos
 Hacienda de caña de azúcar de Atlihucayan