

Las perspectivas económicas de la Nación

Ya que es el carácter general del país y no el de los estados en sí lo que forma el tema considerado en el presente capítulo, reservaré para otra parte de mi trabajo los detalles estadísticos que recopilé durante mi visita al interior y procederé a indicar aquí algunas de las circunstancias por las que el destino de México como país tiene mayores probabilidades de verse influido.

La naturaleza le ha concedido un suelo muy fértil y un clima bajo el cual casi todas las producciones del Viejo y del Nuevo Mundo encuentran el grado exacto de calor para producirse a la perfección. Sin embargo, la peculiaridad de su configuración, en la que se origina tal variedad de climas, neutraliza en cierta medida las ventajas que de otra manera se derivarían de ella, volviendo extremadamente difícil la comunicación entre la Mesa Central y la costa, y confinando a muy estrechos límites los intercambios de los estados del interior entre sí. En la Mesa Central no hay canales (con excepción del que va de Chalco a México, con una extensión de siete leguas) ni ríos navegables; ni tampoco la naturaleza de los caminos permite un uso general de los carruajes, y por consiguiente, todo se acarrea en mulas de un punto a otro; y esta forma de transporte, al aplicarse a los productos agrícolas más voluminosos del país, aumenta enormemente el precio de los artículos de consumo más general antes de que puedan llegar a los principales mercados. Así, por ejemplo, en la capital, que recibe sus abastecimientos de un círculo de probablemente sesenta leguas, que comprende el Valle de México y las fértiles llanuras de Toluca al igual que las grandes tierras maiceras del Bajío y de la Puebla, el trigo, la cebada, la paja, el maíz y la madera no solamente son caros, sino que su suministro es incierto; mientras que en los distritos inmediatamente afuera de este círculo, pero que por su distancia están excluidos del mercado, los mismos artículos son sencillamente abundantes y se pueden comprar a un precio muy inferior. El mismo efecto se produce en los alrededores de cada una de

las grandes poblaciones del interior y más particularmente en los distritos mineros, en donde, en atención al número de animales empleados, la demanda es muy grande. Pero para el grueso de la producción del país no hay mercado nacional, y por consiguiente no hay incentivos para la industria, excepto para la producción de lo necesario para la manutención. No hay duda de que en la Mesa Central podrá remediarse en cierta medida esta desventaja, y los puntos distantes se pueden poner más en contacto estableciendo líneas de caminos que atravesasen el país de norte a sur, o inclusive canales, tan pronto como la civilización y la población de la República estén lo suficientemente avanzadas para intentarlo. La naturaleza del suelo más bien favorecería el proyecto que oponerse a él; pero hacia el oriente y hacia el occidente, los obstáculos a vencer son muy serios. En el lado oriental, en especial, el descenso desde la Mesa Central es tan precipitado que me parece muy dudoso el que se pueda construir un camino lo suficientemente bueno para abrir una comunicación entre la costa y los hacendados de la Mesa Central; quiero decir, una comunicación tal que les permitiera llevar sus productos a los mercados de las Indias Occidentales, e inclusive al europeo, al mismo precio que la harina proveniente de los Estados Unidos. Ciertamente es que, debido al extraordinario rendimiento y a lo bajo de los salarios en México, se podría absorber el mayor gasto del transporte; pero, ya que los americanos están en posesión del mercado, dicho costo debe ser tan reducido como para disminuir el precio del trigo mexicano, en primera instancia, a una cifra más baja de la que pueda ser ofrecida por los agricultores de Kentucky y por los estados occidentales angloamericanos.

Comprobar y llevar a cabo lo anterior (de ser practicable) debería ser el gran objetivo del gobierno mexicano, ya que nada tendría un efecto tan inmediato sobre los intereses generales del país. Los barcos que abastecen a México de las manufacturas europeas se regresan en lastre u obtienen con dificultad una carga de palo de Campeche o de café; y en no habiéndolos, los envíos se hacen únicamente en numerario. Los caminos, en caso de construirse con éxito —como el barón de Humboldt y muchos otros hombres de ciencia opinan que puede hacerse—, darían un carácter muy diferente al comercio, proporcionando gran cantidad de materias primas para la exportación, con lo que se incrementarían inmediatamente el

consumo del país (al darle a la propiedad un valor que por ahora es relativamente nulo) y las ventajas del comerciante extranjero, permitiéndole invertir sus ganancias inmediatamente en una segunda aventura. Nada de esto se ha hecho hasta ahora. Las proposiciones formuladas en 1825 por casas extranjeras respetables, para el establecimiento de una línea de caminos entre Veracruz y la capital, no fueron aprovechadas porque el gobierno creía que la manía inglesa de hacer inversiones extranjeras sería eterna; y cuando en 1826 se percató de su error, ningún capitalista extranjero estuvo dispuesto a invertir ni un chelín en el proyecto. Por consiguiente, con excepción de algunas mejoras temporales hechas por la Compañía del Real del Monte para la conducción de sus máquinas de vapor, la principal comunicación con la costa está actualmente en el mismo estado en que se hallaba en 1815, cuando la soberbia calzada de piedra construida por los negociantes de Veracruz en 1803 fue destruida por los insurgentes a fin de cortar las comunicaciones entre la Península y las autoridades españolas y los negociantes de la capital. Cuando esta calzada esté completamente reparada y se continúe a través de la Mesa Central hasta las inmediaciones de las tierras de cereal de la Puebla, se puede esperar que se produzca un gran cambio en la prosperidad agrícola del país, si las opiniones de aquellos que piensan que es posible llevar harina mexicana al mercado de La Habana a un precio más bajo que el de los Estados Unidos muestran ser correctas. Yo por mi parte me inclino a dudar de que México pueda encontrar una fuente de riqueza en la exportación de sus cereales o "materiales para pan", como se les llamaría en los Estados Unidos; y no por ninguna deficiencia para producirlos casi en cualquier cantidad, sino por la falta de un mercado para el producto una vez que éste se coseche. El consumo de las islas de las Antillas es de cultivar granos suficientes para su consumo doméstico. Los efectos que este sistema ha producido ya en los Estados Unidos prueban la poca confianza que México puede depositar en el mercado extranjero. Las exportaciones de "materiales para pan" desde los Estados Unidos montaron en 1817 a 20 388 000 dólares y en 1821 a 5 296 000 (véase *United States* de Mellish); y la consecuencia de este brusco descenso hubiera sido la ruina inevitable para los estados que cultivaban granos, si no hubieran utilizado inmediatamente en manufacturas el capital y la población empleados antes por la

agricultura. Pero la necesidad de hacer esto, en un país donde la navegación interna proporcionaba al terrateniente todas las facilidades para poder disponer de sus producciones, no presenta a los propietarios de un país donde no existen dichas facilidades casi ninguna perspectiva de intentar llevar al mercado productos de una descripción similar, por más apropiada que para su crecimiento sea la naturaleza del suelo.

Por consiguiente, creo que las exportaciones de México en granos nunca serán muy considerables; pero en aquellos artículos que denominamos producciones coloniales, para los que existe una demanda constante en Europa y para cuya producción está tan admirablemente dotada una gran porción de su territorio, tiene una fuente de riqueza tan inagotable como la de sus propias minas. Toda la costa oriental de México, que se extiende en longitud desde el río Coatzacoalcos hasta la frontera norte y en anchura desde el océano hasta el punto sobre la falda de la cordillera en donde los frutos tropicales dejan de producirse, es susceptible de muy gran cultivo; y ninguna parte de las hoy agotadas islas puede competir con la fertilidad de su suelo virgen.

El estado de Veracruz por sí solo es capaz de abastecer de azúcar a toda Europa. Humboldt estima que la producción de su tierra más rica es de 2 800 kilogramos por hectárea, mientras que la de Cuba no excede de 1 400 kilogramos; así que el balance es dos a uno a favor de Veracruz.

El café se produce en una proporción casi igualmente extraordinaria. El añil y el tabaco tienen similar éxito, y un poco hacia el norte, el estado de Texas, que goza del mismo clima que Louisiana o Carolina del Sur, está igualmente bien adaptado para el cultivo del algodón, la gran materia prima de los Estados Unidos. México nunca podrá carecer de mercado para estos artículos tan preciosos, hacia los que está dirigida ahora la atención de los terratenientes. Se han establecido inmensas plantaciones de café, durante los últimos cuatro años, en las cercanías de Córdoba y Orizaba; en Texas, los colonos americanos han plantado considerables extensiones con algodón; y el restablecimiento de trapiches para la caña, que crece ahora casi espontáneamente por todo Veracruz, será uno de los primeros efectos

de la recuperación del país de ese estado de estancamiento absoluto en el cual ha quedado todo, durante los últimos quince años, a causa de la guerra civil.

La perspectiva de un abastecimiento tan abundante de muchos de estos artículos, que hasta ahora han sido considerados como de lujo, es de interés para Europa y para la Gran Bretaña en especial. No puede haber duda de que la apertura del continente americano tendrá el efecto de convertir casi en universal el uso de muchas cosas que han estado reservadas por largo tiempo a unos pocos privilegiados; mientras que el consumo de estos mismos artículos en el Viejo Mundo conducirá a un uso más generalizado de las manufacturas europeas en el Nuevo Mundo, entre gentes que hasta ahora han estado excluidas de los beneficios de la civilización.