

ciertos, que vendrán a aumentar la riqueza por sus rendimientos; para ello no es de suponer que la siembra de estos árboles se haga de primera intención en los lugares mismos, pero sí se pueden tener viveros en las regiones vecinas de aquéllas donde se trate de aclimatarlos, para después trasplantarlos a los lugares que deban ocupar, substituyendo así las maderas que han desaparecido por otros de buenos productos; esto sin desatender a la repoblación de los árboles de los que se han talado; con lo que además de fomentar esa parte de la riqueza natural, se ayudará a la precipitación de lluvias, que vendrán a beneficiar las regiones donde esto se haga.

ELEMENTOS MATERIALES.

Aumento de red ferroviaria por medio de vías auxiliares económicas:

Este aumento es de una necesidad imperiosa, pues aunque actualmente contamos con un sistema de vías troncales que es al rededor de 20,000 kilómetros, constituido por 13,000 kilómetros en lo que son Líneas Nacionales y 7,000 kilómetros que pertenecen a otras empresas particulares, de lo que corresponde a las Líneas Nacionales, por lo menos 8,000 kilómetros están sobre terrenos buenos, mediocres o relativamente malos, que nada se ha hecho por ponerlos en pié de producción, y los 5,000 kilómetros restantes de este sistema atraviesan por

zonas productoras en un tanto, siendo la mayor parte de éstos sobre la Mesa Central, donde los productos son muy inciertos por la forma rutinaria que se sigue en el cultivo, y una porción de esta última extensión considerada, es la que corre por las zonas verdaderamente productoras, que están en las localidades de clima templado y en las costas.

Los 7,000 kilómetros que constituyen más o menos el sistema de vías troncales particulares, se puede considerar su aprovechamiento en la misma forma que el anterior, pues hasta aquí verdaderamente sólo han cuidado nuestros gobiernos de la construcción de vías troncales, no precisamente para el fomento de nuestra agricultura, pues que los mejores campos que para ello hay no cuentan con vías de comunicación, sino para ayudar a la exportación de muchos de nuestros productos, que nos hacen falta, y las empresas, casi todas, podemos decir, aún las que incluyen el sistema de Líneas Nacionales, que fueron de extranjeros, se preocuparon, igualmente, por tener esas vías en las mejores condiciones posibles, para invadirnos también con la producción extranjera.

Hemos querido hacer esta observación para fundar una vez más el menosprecio con que se ha visto el fomento agrícola por los gobiernos autócratas que hemos tenido, los cuales, a la vez, han dejado de impulsar las industrias del país; para las que tenemos elementos preciosos, y que de haber sido atendidas en su oportunidad, hoy el país se encontraría en el mayor auge; mas aún es tiempo de co-

M. D. Jureco

*el F. Villa-
sideración*

rregir esos vicios económicos. y a nuestra revolución legalista corresponde hacerlo.

Nuestra escasa red ferroviaria y el sistema de tarifas de importación que hubo en los ferrocarriles, son los dos factores que han detenido el fomento agrícola del país; lo que bien se comprende al considerar que no obstante la extensión de vías troncales con que contamos, la que, sin considerar las necesidades del país, a cualquiera le parecería suficiente, hace que hoy, como promedio, tengamos en todo nuestro territorio un kilómetro de vía por cada 103 kilómetros cuadrados de superficie territorial; pero si fuésemos a considerar la región del Sur de nuestro país, comprendida desde Veracruz hasta la frontera de Guatemala, donde nuestras tierras son feraces, de las que se puede sacar una enorme producción, se tienen 246 kilómetros cuadrados de superficie territorial por cada kilómetro de vía. Así, pues, si queremos que el fomento agrícola sea positivo, y a la par que esto el desenvolvimiento de nuestra riqueza nacional, tenemos necesariamente que fijarnos en el ensanche de nuestra red ferroviaria por el sistema de vías auxiliares económicas, las que, como auxiliares, pondrán en contacto centros productores, que hoy no nos dejan sentir su beneficio, con los centros de consumo.

Para impulsar la construcción de vías económicas auxiliares, tenemos que contar, o bien con lo que pronto podrá ser, esto es, el restablecimiento de nuestra situación financiera (lo que vendrá a aumentar el poder adquisitivo de nuestra moneda, para

así equipararnos a lo que fué antes), o con una planta como lo es la de la Compañía Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey, que puede producir rieles delgados a un precio bastante aceptable, aún dentro de las circunstancias anormales por que el país atraviesa; y podemos contar también con que al impulsar esta industria de hierro en el país, no será remoto que en el estado de Durango, en Guerrero y otros, donde abunda la materia prima, se puedan fundar plantas similares a la de Monterrey, y así, aunque no en un solo momento, podemos tener, sin recurrir al extranjero, los rieles que se necesitan para implantar las vías de que nos venimos ocupando y que son una necesidad ingente para el desenvolvimiento de nuestra agricultura.

Esta clase de vías son de grandísima importancia para el comercio y vida interior. Al venir a formar redes parciales, constituidas por vías económicas auxiliares, la nación no hará sacrificio alguno y el pueblo sentirá un beneficio material indiscutible, pues con ello se abrirán nuevos campos que hoy por falta de esas vías permanecen más o menos inactivos, privando al consumidor de los frutos que en ellos se pueden producir.

Vale la pena citar aquí que, para excitar el espíritu de empresa en el productor e impulsar la agricultura, a la par que otras industrias que de ella se derivan, en 1912, bajo el gobierno del C. Francisco I. Madero se dió un paso muy firme en ese sentido con la creación de una ley adicional a la de los ferrocarriles, adición que protege las

*J. Villa-
Consideración*

M. D. Guerrero

vías auxiliares económicas, y de la cual los puntos salientes de protección son los siguientes:

I. Librar al concesionario del depósito de garantía, así como de toda participación en los gastos de inspección oficial.

II. Cuando al gobierno, por causa de utilidad pública, le conviniera tomar algunas de las vías de que se viene tratando, pagaría por ellas su valor real.

III. Tener el concesionario originario derecho preferente, durante 20 años, para gozar de la facultad de aumentar el calibre de su vía, previa la autorización consiguiente.

IV. La introducción de los rieles que fijen los reglamentos respectivos será libre de derechos aduanales; en casos especiales también podrán ser libres de derechos las estructuras y material rodante para las mismas vías.

La condición que esa ley adicional establece como general, y que es de desear que prevalezca, fija el ancho de esas vías económicas así amparadas, en 600 milímetros, circunstancia que es de notoria conveniencia, como se puede ver en nuestra "*Política Ferrocarrilera*," en su página 123.

A ningún hacendado se le oculta la conveniencia y economía que se produce al transportar sus productos sobre rieles, en lugar de hacerlo con carros o a lomo de mula o burros, como se ve en muchas haciendas. Por regla general, solo disfrutan de las ventajas que se obtienen con estas vías, aquéllos cuyas haciendas están relativamente inmediatas a

las estaciones de los ferrocarriles troncales, quienes, desde luego, por esta circunstancia, al disminuir los gastos de transporte para los productos, quedan en condiciones más ventajosas que sus vecinos más lejanos, a los que les hacen competencia en precios de venta y facilidades para tener gente y allegarse otros elementos que ayudan a la producción.

Esta forma de competencia natural se acentúa a medida que crece la distancia para llegar a las vías troncales, la que, al ir en aumento, acaba por poner al propietario más lejano en la imposibilidad de trabajar, aunque fuera con un limitado beneficio; de donde proviene que teniendo en el país muchos centros que pueden ser productores, éstos no dejan sentir su beneficio, ni a los propietarios de ellos, ni al pueblo consumidor.

Para no alargar este trabajo, queremos referir a aquéllos a quienes este punto interese, a nuestra "*Política Ferrocarrilera*" de que antes hemos hecho mención, editada en el año de 1914.

Excención de derechos de importación para la Maquinaria Agrícola.

Tanto como se necesita del ensanche de vías de comunicación para el desarrollo de nuestra agricultura, se necesita también procurar todas las facilidades para la adquisición de maquinaria agrícola, para lo que, uno de los medios de ponerla al alcance de los agricultores, es decretando su libre importación al país, para así reducir su costo. Tendente

110



*F. Villa-
sideración*

M. D. Jureco

a este mismo fin, también deben cooperar las cámaras agrícolas en cada localidad donde las hay establecidas, ayudando a sus asociados y procurando la unión de éstos, para hacer directamente la importación de la maquinaria e implémentos que pueden requerir, librándose así del intermediario que generalmente eleva de una manera inconsiderada el precio de esos artículos cuando es el comercio el que los importa.

Los ferrocarriles también deberán hacer una considerable reducción en las cuotas para el transporte de maquinaria, no solamente al ser importada, sino para el movimiento local de la misma.

Teniendo el agricultor más a su alcance la maquinaria e implémentos que la moderna agricultura aconseja, necesariamente, con la mejor preparación de los campos que así resulta, el tanto en productos que se obtenga será mayor y el número de jornaleros que para trabajarlos se requiere se verá considerablemente disminuído (así los jornales de los trabajadores podrán elevarse sin gravar con ello la producción); con lo que al producir más y con menor coste, se vendrá a determinar un beneficio muy marcado para la vida económica, tanto en lo material, como para tener en ello la base para el desarrollo de otras industrias que de la agricultura se derivan.

Muchos son los enemigos que hasta aquí ha tenido nuestra agricultura para poder venir al desarrollo que se le debe dar. Por una parte ha estado la apatía y rutina de nuestros cultivadores; por otra

la explotación que de ellos ha hecho el comercialismo en el ramo de maquinaria, haciendo prohibitiva la adquisición de ésta y aún de implementos sencillos para mejorar el cultivo de los campos; más allá los ferrocarriles, con sus cuotas exageradas y los tropiezos que siempre pusieron para el transporte de productos en el interior, a fin de dar facilidades a la importación de los productos similares las Compañías Ferrocarrileras extranjeras; luego, ha estado también de parte de estas mismas empresas ferrocarrileras, el que siguiendo en el país una política del todo contraria a los intereses nacionales, siempre han causado la mayor obstrucción posible para la apertura de nuevas tierras. Otro elemento, que constituye hoy uno de los principales de la riqueza nacional, también ha venido a entorpecer la acción para poder hacer extensivo el uso de la maquinaria agrícola; pues hoy que en el extranjero se venden máquinas de distinto género, para distintas aplicaciones en la misma industria agrícola de que nos venimos ocupando, las que generan su fuerza con petróleo crudo, gasolina u otros de los derivados del anterior, cuando algún hacendado progresista, pasando por el sacrificio que le causan los comerciantes, ferrocarriles, derechos de importación y otros, ha adquirido máquinas costosas, como son los tractores a gasolina "Big Four 30", de una notable eficiencia para romper y barbechar los campos, así como para otros usos en la agricultura; los precios exagerados del combustible a que nos referimos hacen que esas máquinas no puedan operar aquí en

10

~~10~~
el F. Villa-
sideración

M. D. Jureado

el país, con lo que resentimos un gravísimo perjuicio.

Es de esperar que ahora que estamos llamados a evolucionar, la política ferrocarrilera, en lo que se refiere a las facilidades que deben darse para el ensanche de vías de comunicación por el sistema de vías de que antes hemos hablado, se modificará, así como para lo que se refiere a cuotas especialmente bajas para el transporte de maquinaria y productos que tienda a dar las facilidades posibles, pues a pesar de que las reducciones que las empresas ferrocarrileras puedan hacer sean aparentemente contrarias a sus intereses, con esto, a la vez que esas mismas empresas se beneficiarán de un modo notable por el aumento de tonelaje en sus transportes que se tiene que determinar al impulsar la agricultura, el país recibirá una considerable mejoría.

Y por lo que hace al poder adquisitivo de combustible, petróleo crudo y sus derivados, que sirven para generar fuerza en las distintas máquinas que la moderna agricultura aconseja, es de esperar que nuestro gobierno también sabrá cómo obligar a las compañías petroleras a poner al alcance, no sólo ya de los industriales en la agricultura, sino para todas las demás industrias que pueda haber, ese tan precioso elemento, llegando, si es preciso, hasta determinar la libre importación del petróleo crudo y sus derivados y haciendo que a los introductores de este combustible les concedan los ferrocarriles cuotas iguales a las que se den a las compañías petroleras para el movimiento de ese producto.

Fertilización.—En otro lugar nos hemos ocupado de este tan importante asunto, aunque de una manera indirecta, y aquí queremos hacer notar lo que es bien sabido, respecto al beneficio que se produce al procurar a las tierras todas las sustancias nutritivas de que las plantas necesitan para su crecimiento y sano desarrollo. Si bien es cierto que, por regla general, en todas las tierras de cultivo se encuentran en cantidad más o menos suficiente las sustancias fertilizantes, y también lo es que con la buena preparación de barbechos, haciendo éstos a bastante profundidad, las tierras mejoran considerablemente en sus condiciones de fertilidad para todos cultivos de frutos ordinarios; para determinados cultivos y para los que antes quedan señalados, conviene siempre completar en los campos las sustancias fertilizantes apropiadas para cada uno de los cultivos que se quiere desarrollar, pues que esto conduce a un considerable aumento en frutos y mejoría en su calidad viniendo así también a determinar el aumento de producción con el menor costo.

El beneficio que se deja sentir con el aumento de producción, cuando se hace uso de los fertilizantes para el objeto, es tal, que en cualquiera circunstancia está indicando su uso, pues no es aventurado decir que el tanto de productos a que esto da lugar, viene a ser en relación de 1 a 3, y aún a más; al atender a los cultivos con ese elemento, el desarrollo de las plantas es más rápido que cuando se sigue el sistema rutinario de trabajo, y crecen sanas y robustas, abreviando el tiempo para venir al ren-

RIO

DO.

~~El F. Villa-~~
sideración

M. D. Juredo

— 30 —

dimiento de frutos, con lo que, al alejarlas de la posibilidad de encontrar las primeras heladas, se viene al consiguiente aseguramiento de las cosechas, y aún en el caso de que éstas se encuentren con los frutos en pié, la posibilidad de pérdida de cosechas es menor, pues que raro sería el caso en que no se encontraran ya en sazón los frutos.

Los elementos hasta aquí tratados bien demuestran la posibilidad de venir al desenvolvimiento de nuestra agricultura, aun sobre las mismas tierras que de años atrás se han venido trabajando, pero todavía las condiciones de México se presentan bastante mejores, si se saben aprovechar, atendiendo a la apertura de nuevas tierras.

Hasta aquí el cultivo ha sido limitado en el país a una superficie que probablemente no excede de 10.000.000 de hectáreas, siendo que podemos disponer en tierras de buena calidad, de una superficie siete veces mayor. El poco espíritu de empresa que desgraciadamente anima a nuestros compatriotas ha hecho que en lugar de afanarse por poner en acción esas tierras, pasen a ser propiedad de grandes compañías que esperan el desenvolvimiento de la riqueza del país para negociar con esas tierras, pasándolas al mejor postor; diremos que la apatía que domina en muchos hombres de trabajo ha sido una de las causas que ha detenido la apertura de nuevas tierras y éstos excusan ese vicio en que han caído a título de que nuestros hombres, o sean los peones de campo, no saben trabajar; bajo el mismo fútil pretexto se escudan para decir que en México no es posible

— 31 —

atender al cultivo de los campos de otra manera que por el sistema rutinario que hasta aquí se ha seguido. Este error o vicio es indispensable contrarrestarlo por cuantos medios haya y de que se pueda disponer, pues al estar detenido el desenvolvimiento de nuestra agricultura lo está, por consiguiente, el de otras muchas industrias que de ésta se derivan, y aún está también restringida la protección natural que con el fomento agrícola se determina a la vida general de un pueblo.

Para atender al trabajo en los campos ya abiertos así como en los terrenos que están por abrirse y que deben ser puestos en actividad, México tiene hombres capaces para hacerlo, en los mismos peones que hoy la generalidad de los cultivadores no saben aprovechar y lo que consiste más bien en el miserable jornal que pagan, pues que debido a la forma rutinaria de trabajo, la escasa producción que arrancan de esos campos no permite pagar al trabajador el jornal que en otras partes alcanza; aquí en el país al hablar a los agricultores de la necesidad de pagar \$ 1.00 ó \$ 2.00 por jornal a sus trabajadores de campo, les parece que es lo mismo que aconsejarles vengana a la rutina. (Si queremos prosperar en nuestra agricultura, el jornal medio para el hombre de campo no deberá ser menor de \$ 2.00 diarios en épocas normales.

El jornal indicado no sólo es una necesidad para ayudar al trabajador, sino también lo es para determinar el fomento agrícola, pues no se debe esperar determinar éste pagando salarios miserables, sino em-

RIO

DO.



el F. Villa-
sideración

M. D. Jureado

pleando para los cultivos la maquinaria e implementos apropiados que multiplican el trabajo del hombre, pudiendo así pagarse por consiguiente, mayores jornales.

Decimos que nuestros peones son capaces para manejar cualquiera máquina o implemento de los que se emplean en la moderna agricultura, así como que también ameritan y encuentran mayor jornal en otras partes donde es debidamente apreciado el trabajo del hombre, y esto está perfectamente probado con sólo pasar al otro lado de nuestra frontera del norte, donde en los estados limítrofes de la Unión Norteamericana se encuentran cientos de millares de nuestros hombres que en el trabajo de los campos reciben por remuneración de 80 cs. a \$1.00 oro por día, y ese jornal que aquí parece sumamente exagerado, cuando de ello se habla, se encuentra perfectamente compensado por el aumento de trabajo que se produce con los buenos implementos y maquinaria, así como por el considerable aumento de frutos que por ese medio se arrancan a las tierras.

Esos cientos de miles de hombres que hoy están dando su contingente para el aumento de riqueza en un país extraño, seguramente que debemos procurar que sean repatriados, determinando con ello

La Auto-colonización; mas no debemos esperar el poder repatriar a esos hombres; (quienes a pesar de que allí encuentran jornales renumeradores están deseosos de volver a su país), si no es trayéndolos para darles igual renumeración, así como proporcionán-

doles igual género de vida que el que allí tienen, para que, a la vez vengán a servir como ejemplo y de instructores para nuestros connacionales que en el País están sufriendo la escasez y atraso consiguiendo que se originan no tan solo por el miserable salario que se les paga, sino también por la escasez de frutos que un mal trabajo determina, lo que necesariamente conduce al aumento exagerado en el precio de productos, poniendo éstos así fuera del poder de adquisición del pueblo trabajador.

Cuando en lugar de ver nuestros campos surcados por el arado primitivo, y ver en ellos lo que hoy parecen manadas de trabajadores pagados a miserable jornal, veamos estos mismos campos trabajados como se debe, empleando en ellos la maquinaria que la moderna agricultura aconseja, y siendo aquella manejada por peones que ganen un jornal que satisfaga sus necesidades de vida, a la cual tienen que contribuir grandemente los hombres cuya repatriación se hace necesaria, también habremos dado un gran paso para la

Inmigración, la que seguramente vendrá a contribuir de una manera muy eficaz para el movimiento evolutivo del país.

Las condiciones en que México está colocado para aprovechar debidamente la inmigración son tales, que ésta no puede ser sino altamente beneficiosa bajo todos conceptos. Si bien es cierto que con la población con que México cuenta se puede, con un ligero esfuerzo, poner en actividad el trabajo de los campos en tres o cuatro veces la su-

RIO

DO.



el F. Villa-
consideración

M. S. Jureado

perficie territorial que hoy se cultiva, también lo es que siendo un país extenso y nuevo podemos decir que cuenta con elementos naturales propios para el desarrollo de todas las demás industrias, así como con una superficie territorial de bastante consideración, y cabe el poder traer, estando preparados para ello por un buen sistema de trabajo, un considerable número de emigrantes, sin temor de venir a un fracaso.

Someramente hemos tratado de poner de manifiesto los elementos naturales con que el País cuenta para su desenvolvimiento, los que necesariamente, para el movimiento evolutivo del País, vendrán a ser complementados con los que se tienen que derivar.

ELEMENTOS MORALES.

Educación del hombre en el trabajo y protección al trabajador.

Esto que es de vital importancia para la vida de un pueblo, en el nuestro ha sido enteramente descuidado. Hasta aquí podemos decir que ninguno de los que emplean a nuestros hombres de trabajo los ven como semejantes, sino que los consideran como cosa o máquina, destinados única y exclusivamente a ayudar a enriquecer a aquéllos que se aprovechan del trabajo de otros, aprovechamiento que ya hemos dicho se hace a cambio de un miserable jornal. Este

es uno de los factores morales, pudiéramos llamar, que sostiene el atraso moral y material de los pueblos, pues es lo que determina de una manera palpable el antagonismo del trabajo hacia el capital, supuesto que estos hombres del pueblo bajo, así no considerados, aunque faltos de educación, no son faltos de sensibilidad, y sienten la punzada que les causa el menosprecio con que son tratados por sus semejantes.

Querer cambiar los sentimientos de un pueblo así vejado, dentro de un medio de miseria y menosprecio como se ha tenido al nuestro, es tarea poco menos que imposible, y lo es más aún debido también al analfabetismo en que se tiene a nuestro pueblo, hecho que hasta pudiera parecer pensado, pues que de otra manera, si nuestro pueblo fuese un poco más ilustrado, o bien muchos de sus moradores habrían salido del País para encontrar un medio mejor de vida en otro, o hubiesen violentado la evolución que actualmente está ya indicada para el País, evolución que no conviene a los capitalistas mal intencionados y poco honrados, que están acostumbrados a medrar a expensas del trabajo mal retribuido de los hombres.

No es nuestra mente incluir en este trabajo consideraciones filosóficas; pero al tocar el punto del capitalismo, y con nuestras ideas, que no pueden ser tomadas sino como socialistas, pudiera creerse que lo somos radicales, y que nuestra tendencia fuera de antagonismo hacia el capital. Por esto, y por vía de aclaración, queremos hacer notar que sabemos

RIO

DO.



el F. Villa-
consideración

M. S. Juredo