

Veinticinco Años
de
Buen Gobierno
México Transfigurado

Los cuatro años transcurridos entre Diciembre de 1880 y el mismo mes de 1884, debieron haber sido para México los más felices de toda su historia pasada. El gran desarrollo de las mejoras materiales, un aumento jamás visto de las rentas públicas, un gran incremento de las transacciones comerciales, la vinculación de fuertes capitales extranjeros en el país y la conservación de la paz, debieron haber dado como resultado un balance altamente favorable al progreso y al crédito de aquella República. En vez de eso, la Administración de entonces legó á su sucesora el más completo desbarajuste financiero, un descrédito enorme y la amenaza de un inminente y grave trastorno de la paz.

En medio de aquel desorden y de aquella ruina inminente, México volvió de nuevo los ojos al General Díaz y le confió una vez más sus destinos. A partir de aquella época y resuelto el país á no poner el Gobierno en manos menos expertas, el Presidente Díaz ha gobernado durante más de 25 años con el aplauso público, y no ha podido, á pesar de sus deseos, dejar el poder, apremiado por la Nación entera que quisiera hacerlo eterno, para hacer perdurable su propia prosperidad y la paz octaviana de que su sabio gobernante le ha hecho disfrutar.

Al tomar posesión de su alto cargo, en Diciembre de 1884, la situación fiscal del país era, como ya decimos, lamentable; hé aquí cómo la describe el mismo General Díaz en el informe que rindió á sus conciudadanos en Diciembre de 1888 y que se refiere á los actos de su segunda administración.

“El buen arreglo de la Hacienda es condición de tal naturaleza, que sin ella no puede concebirse siquiera la marcha regular de la administración pública. Las graves dificultades con que sobre este punto se encontró el Ejecutivo al inaugurar su período constitucional, así como los esfuerzos hechos para introducir el orden en ramo tan importante y restablecer el crédito de la Nación, podrán apreciarse por la rápida reseña que aparece en seguida.

“Las deudas de pago ejecutivo por parte del Gobierno en 1.º de Diciembre de 1884, á favor del Banco Nacional, el de Londres, el Hipote-

cario y el Monte de Piedad, ascendían á \$ 10.751,015.95 cts. Para amortizar esta cantidad según los contratos respectivos, así como por el adeudo de subvenciones á compañías ferrocarrileras y por \$ 4.533,682.68 cts. importe de los vales á pagar expedidos á favor de particulares, encontrábanse comprometidos los productos aduanales á tal extremo, que sólo se podía disponer de un 12—63% en los menos gravados, no quedando, en consecuencia, sino un residuo insuficiente para cubrir los sueldos de los empleados y los gastos de las mismas aduanas.

“Consignado al Banco Nacional hallábase también según el art. 11 del Decreto de 31 de Mayo en 1884, el producto de las contribuciones directas del Distrito Federal, que forma una de las rentas más considerables, pues aunque el empréstito autorizado por dicho decreto no llegó á realizarse, en virtud de su contrato de la misma fecha, conforme al cual hizo al Gobierno un anticipo de \$ 4.000,000, debía recibir aquel establecimiento los referidos productos, aplicando una parte de ellos al pago de réditos, y otra á la amortización del capital.

“Consecuencia de estos compromisos era que el Gobierno se encontrara en la imposibilidad casi absoluta de cubrir un presupuesto de cerca de \$ 26.000,000 sin contar las autorizaciones contenidas en el mismo presupuesto y los gastos votados posteriormente, que importaban una suma de muchos millones. Así se comprende que el 30 de Noviembre del año referido se estuviesen de-

biendo en la misma capital seis quincenas á la lista civil y algunos días á la militar. Esta apurada situación obligaba al Gobierno á acudir al agio en busca de las sumas necesarias para atender á los gastos más indispensables, sumas que sólo eran proporcionadas á vencimientos muy cortos y con fuertes gravámenes para el Erario.”

Además de la ruina fiscal, el General Díaz se encontraba con un descontento público inmenso, que, á no dudarlo, hubiera producido un trastorno general en la paz, si el pueblo no hubiera vinculado todas sus esperanzas en el General Díaz, que, al volver al poder, sabría poner remedio á tantos males y encauzar al país en la senda del progreso.

Ese descontento había estallado en la capital en tumultos y casi en motines, cuando en la Cámara de Diputados se discutió el contrato estipulado por la Administración del General González con los representantes de los acreedores extranjeros de México para el reconocimiento de sus créditos. La impopularidad del Gobierno de González, hizo impopular el contrato que, acogido dentro y fuera del Parlamento con protestas y desórdenes, fracasó por completo.

Esta circunstancia pareció cerrar al nuevo Gobierno del General Díaz todas las puertas. A falta de fondos disponibles, frente á compromisos agobiadores y agotado el crédito interior, de que tanto había abusado para tan mal emplearlo la administración anterior, el General

Díaz no tenía más recurso á la mano, que el crédito exterior; pero para obtenerlo, era forzoso reconocer la deuda extranjera, celebrar arreglos con los tenedores de bonos y darles seguridades de cumplimiento de los compromisos que se contrajeron con ellos, y todo esto lo había rechazado la Cámara y á todo se había opuesto la opinión en forma agresiva y tumultuaria.

El General Díaz se encontraba encerrado en un círculo vicioso. Para devolver al país la tranquilidad y la abundancia, era indispensable reconocer la deuda extranjera y crearse con ella crédito exterior, y justamente la opinión y el Parlamento repudiaban ese reconocimiento, sin el cual el crédito era imposible.

Ante situación tan grave y al parecer insoluble, el General Díaz tuvo uno de esos rasgos de audacia, de temeridad casi, á los que había debido tantas victorias como soldado. Afrontando todos los peligros, aventurando su inmensa popularidad, exponiéndose acaso, á que la Nación se levantara contra él, reconoció la deuda en sus memorables leyes de 22 de Junio de 1885 y en virtud de las facultades que las Cámaras habían otorgado al Poder Ejecutivo desde el período administrativo anterior.

Este golpe de audacia, uno de los que más enaltecerán siempre al General Díaz, produjo verdadero estupor en el primer momento y poco después un movimiento de confianza. Los acreedores mismos del interior, cuyos pagos había

momentáneamente suspendido el General Díaz, no sólo concedieron esperas y aceptaron reducciones de consideración en las asignaciones que sobre las principales rentas públicas les había otorgado el Gobierno de González, sino que consintieron en facilitar nuevas sumas para las atenciones más urgeutes del servicio público; y á poco andar, financieros de alta importancia del exterior, se ofrecieron á prestar al nuevo Gobierno cuantiosas sumas, que le permitieron continuar por varios años su obra de progreso material y dieron al fisco mexicano una posición sostenible y decorosa que después había de transformarse en la más acreditada y brillante que darse pueda.

Como hemos de dedicar un artículo especial á la admirable gestión financiera del General Díaz, no entramos por el momento en permenores á ese respecto. Baste decir que la prosecución del progreso material pudo continuarse hasta 1895, gracias á las facilidades de crédito que el Gobierno se había dado y que le permitieron atender á él como á todas las necesidades públicas y colmar los hasta entonces inevitables deficientes de los presupuestos. A partir de 1895 el Erario Mexicano se ha bastado á sí mismo, acumulando considerables excedentes y reservas para posibles emergencias.

Para dar idea completa de las grandes mejoras materiales realizadas en México á la sombra de la paz y gracias á la prosperidad del Erario y

á la solidez del crédito público, sería necesario todo un volumen. En la imposibilidad de dar á esta reseña una extensión muy considerable, nos vemos obligados á condensar en pocas líneas cuáles han sido estas mejoras y cuáles sus principales resultados. Pero á pesar de su laconismo, esas cifras son bastantes á evidenciar de cuanto es capaz un pueblo laborioso, cuando tiene la fortuna de contar con un gobernante de genio y de energía.

En esa enumeración de mejoras realizadas, damos, como es natural, el primer lugar al desarrollo de las vías de comunicación que ha sido la causa principal no sólo de la pacificación completa de aquel país, sino también de un creciente bienestar de su actual prestigio.

He aquí las cifras que indican el progreso ferrocarrilero de México, entre los años de 1884 y 1909, período durante el cual el General Díaz ha gobernado sin interrupción y con sorprendente acierto.

EXTENSION DE LA RED FERROVIARIA.

Años.	Kilómetros de explotación.
1888	7,836
1892	11,291
1896	12,151
1900	14,773
1909 (Septiembre)	24,161

Esta última cifra corresponde no sólo á los

ferrocarriles de concesión federal, sino que incluye 4,840 kilómetros de vías férreas de los Estados.

El conjunto de la red ferroviaria de la República ha puesto en conexión la capital con las de los principales Estados de la República. A lo largo de la Mesa Central hasta la frontera, las líneas construídas conectan con México á las capitales de los Estados de Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Chihuahua y San Luis Potosí, por el Ferrocarril Central y Durango por el Internacional; por la línea del Nacional, se conecta la capital con las de los Estados de México, Guanajuato, Michoacán, San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León; las del Mexicano y la del Interoceánico la enlazan con Puebla, Veracruz y Jalapa; la del Mexicano del Sur, con Puebla, Oaxaca y Tlaxcala. Tres líneas divergen de la capital hacia la frontera del Norte: la del Central que termina en Ciudad Juárez; la del Nacional que va á Nuevo Laredo, y la del Internacional que alcanza á Piedras Negras y que enlaza en Torreón con el Central; el puerto de Guaymas está unido en Nogales con la frontera del Norte; el de Manzanillo con Colima y la capital; el de Matamoros, con Reynosa y San Miguel; el de Tampico, con San Luis Potosí y con Monterrey; el de Veracruz, con Jalapa y México, y la primera línea interoceánica de la República, en el Istmo de Tehuantepec, une á Salina Cruz en el Pacífico con Coatzacoalcos en el Golfo. Rumbo á los Es-

tados del Sur, el Interoceánico pasa cerca de Cuernavaca y la del Ferrocarril de Cuernavaca y el Pacífico tiene ya trazada su línea hasta Iguala. En la Península de Yucatán está establecida la conexión entre Campeche y Mérida y entre ésta y el puerto de Progreso. Toda la zona metalífera de la Mesa Central, los diversos centros productores del maguey, los de frutos tropicales de la Costa del Golfo, como café, tabaco, caña de azúcar, los de fibras y maderas como en Yucatán y Campeche, los de ganado como en Michoacán, México y la frontera, los puertos principales del lado del Golfo y también en los que desembarcan las mercancías extranjeras y por los que se exportan los productos nacionales, tienen ya á la mano líneas férreas que permiten la circulación de las mercancías y que dan á la oferta y á la demanda la ocasión de encontrarse fácilmente y en las mejores condiciones recíprocas. Poblaciones antes separadas por distancias inmensas y á veces desiertas, se dan hoy la mano y aprenden á conocerse y á estimarse; y el espíritu de provincialismo, enemigo mortal de la unidad de raza y fuente brotante de perpetua anarquía, tiende á transformarse en sentimientos más altos y más nobles de solidaridad nacional. La acción del poder público, antes tan lenta y tan precaria para conservar el orden y para hacer efectivas las garantías individuales, es hoy rápida y segura; las poblaciones foráneas y las entidades federativas que se desinteresaban del Gobierno Federal, ven hoy á cada paso

su acción infatigable y activa por el bien público y se han acostumbrado á considerarla, no como un obstáculo á la progresión de sus intereses, sino antes bien, como un auxiliar eficaz de su mejoramiento y como un engrane esencial en el conjunto del mecanismo político y económico del país; y gracias á los ferrocarriles, no sólo se ha conseguido que el trabajo nacional sea más solicitado y mejor retribuído, que la producción y exportación alcancen cifras altísimas y que el bienestar material se acreciente y se difunda, sino que, á la vez, se ha logrado que el pueblo mexicano haya cobrado amor á la paz, respeto á las instituciones y á las autoridades y sed inextinguible de progreso, que tanto bien augura al porvenir; y que en plena comunión de ideas é intereses y en incesante contacto consigo mismo, haya dado cima á la gran empresa de unión y concordia que se inició al fuego del combate en guerra extranjera, y que los rieles de los ferrocarriles hayan consumado lo que inició el acero de las bayonetas: la conquista de la unidad nacional.

Debemos llamar la atención sobre el ferrocarril de Tehuantepec, inaugurado hace poco y que es una ruta interoceánica de comercio de inmensa importancia y de gran porvenir, por la que circulan ya las mercancías que proceden del Oriente y las que de los Estados del Golfo han sido destinadas á los del Pacífico de la Unión Americana y viceversa. El puerto de Manzanillo, en el Océano Pacífico, acaba de quedar unido

á la capital y ha entrado en la composición de la gran red ferrocarrilera de México.

Consecuencia natural de este desarrollo de la red ferroviaria, ha sido el aumento del número de pasajeros y de toneladas de carga que por ella circulan, así como el de los productos de las líneas. De todo ello da idea el cuadro siguiente:

MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE MEXICO.

Años.	Pasajeros.	Toneladas.	Productos.
1876 . . .	4.281,327 . . .	132,915 . . .	\$. 2,564,870
1884 . . .	13.346,485 . . .	1.025,569 . . .	„ 11,089,136
1908 . . .	97.514,850 . . .	12.543,969 . . .	„ 76,389,513

El servicio postal mexicano ofrece un desenvolvimiento no menos sorprendente; sabiamente codificada la legislación postal y adherido México á la Unión Postal Universal, su servicio de Correos no deja nada que desear en punto á rapidez, eficacia, baratura y adoptando todos los perfeccionamientos modernos, en el ramo tan importante de las comunicaciones exteriores é interiores.

El siguiente cuadro, hará palpables esos progresos.

SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Año fiscal de 1908—909.

Extensión de kilómetros de las rutas postales.	117.065
Número de kilómetros recorridos por los correos.	41.528,795
Número de oficinas de correos locales y ambulantes.	2964
Número de envíos de todas clases que circularon en el año.	191.768.042
Productos generales en el año. \$	4.313,747.03
Giros postales interiores é internacionales número.	1.563,795
Valor. \$	54.899,520.04
Número de bultos postales: en el año.	773,105

El desarrollo de la red telegráfica no desdice del de la red ferrocarrilera y del desenvolvimiento del servicio postal, y lo indican las cifras siguientes:

Años	Extensión de la red.
1876	9,927 kilómetros.
1885	15,750 kilómetros.
1909 (Septiembre)	68,446 kilómetros.

Es de advertirse que esta última cifra corresponde tan sólo á la red federal y que no incluye las líneas telegráficas de los ferrocarriles, ni las

particulares de los Estados, ni los cables submarinos ni fluviales, que fácilmente la elevarían á cerca de cien mil kilómetros.

Como complemento de los esfuerzos hechos por el Gobierno del General Díaz en favor de las vías de comunicación interiores y exteriores, debemos mencionar las obras en los puertos de que tanta necesidad tiene el comercio moderno, dados el volumen y la rapidez de los cambios.

México cuenta con algunos buenos puertos naturales, tanto en el Golfo como en el Pacífico. Pero sobre que los puertos naturales no bastan jamás á las exigencias del comercio moderno, daba la circunstancia de que el tráfico exterior se había concentrado de años atrás en los peores de ellos y particularmente en el de Veracruz, abierto á todos los vientos y expuesto á todas las inclemencias.

Tan necesario se hacía en la vecina República dotarla de buenos puertos, como de vías rápidas y cómodas de comunicación. El General Díaz proveyó, como era de esperarse, á tan urgente necesidad.

Las obras del puerto de Veracruz, el primero en importancia de la República, se han realizado plenamente. Gracias á ellas, aquel mal fondeadero es hoy un puerto seguro, provisto de los muelles, escolleras y dársenas necesarias y que permite, cosa imposible antes, la carga y descarga de los buques á orilla del muelle.

Tampico, el segundo puerto de la República

Mexicana, fué objeto también de la atención del Gobierno y subviniendo á la Compañía del Ferrocarril Central, que había construído un ramal á Tampico, logró que la barra que periódicamente cerraba el puerto, quedara canalizada y permitiera el paso, en todo tiempo, á las embarcaciones de gran calado.

Otros puertos del Golfo han sido también objeto de la solicitud del Gobierno, si bien en menor escala, tales como Progreso, Laguna, Campeche, San Juan Bautista, Tuxpam y Frontera, en los que se han construído, con el auxilio oficial, muelles, almacenes, dársenas, etc.

Del lado del Pacífico el puerto de Manzanillo ha sido objeto de predilección, sin duda á causa de que el ferrocarril que á él conduce, estaba á punto de terminarse. En él se han construído un rompeolas y varios muelles para el servicio del puerto, canalizándose, además, dos lagunas pantanosas que hacían insalubre la localidad.

Pero en donde la iniciativa del General Díaz se ha hecho más palpable, es en la construcción de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, terminales del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Estos dos puertos construídos á todo costo y con las exigencias de la ciencia moderna, honran á la Administración, que, sin pararse en gastos, las realizó como indispensable complemento de la obra ciclópea del Ferrocarril del Istmo, llamado, como ya lo decíamos, al más espléndido porvenir, por ser la ruta más rápida y económica entre el

Oriente y el Occidente y entre los Estados del Golfo y del Pacífico de la Unión Americana.

Complemento de este mejoramiento tan considerable en los puertos de México ha sido la construcción de faros y, en general, el alumbrado de las costas mexicanas que ha alcanzado tan alto grado de desarrollo.

El General Díaz no se ha conformado con favorecer de un modo indirecto el desenvolvimiento de la riqueza pública de su país, asegurando la paz, creando las vías de comunicación y garantizando á todos su vida, su propiedad y el ejercicio de sus derechos legítimos.

Aparte de estos esfuerzos, beneficiosos al desenvolvimiento de la riqueza pública, ha hecho otros altamente meritorios en favor de cada uno de los ramos de la prosperidad general, la minería, la agricultura y la industria.

La minería, ha obtenido de él una legislación la más sabia y liberal que puede darse y al amparo de la cual, y á pesar de la tremenda depreciación del metal blanco, principal producto minero explotado, ha podido desenvolverse más allá de cuanto era previsible y alcanzar México uno de los primeros puestos entre los países productores de plata.

La agricultura, debe al Gobierno del General Díaz una protección decidida, grandes y liberales concesiones para irrigación de terrenos, fomento activo de cultivos nuevos, reformas en la enseñanza agrícola, distribuciones estimuladoras de plantas y semillas.

1020003004

A la industria, ha otorgado cuantas franquicias estaban en sus facultades; le ha suministrado ocasión de aprovechar las caídas de agua como fuerza motriz y estimulado con exenciones de impuesto y otras ventajas la implantación de industrias nuevas ó inexplotadas en el país.

Resultado de esta acción eficiente y perseverante, ha sido el desenvolvimiento de todos los ramos de la riqueza general; un aumento en la producción agrícola que de \$73.000,000 en 1876 pasa á cerca de \$500.000,000 en 1909; un incremento en las exportaciones que de \$27.300,000 alcanza en 1907-1908 la suma de \$242.740,201; un acrecentamiento en las importaciones de..... \$18.800,000, en números redondos, en 1874-75, á \$221.757,464.

Y no es eso todo. Treinta y tres años de paz, mejoras materiales, aparte de las enunciadas, que resisten á toda enumeración, como hospitales, asilos, teatros, escuelas, palacios administrativos; reorganización, disciplina y educación técnica de Ejército, antes pretoriano, ahora nacional; supresión del bandolerismo y del contrabando; extensión y cordialidad de relaciones con todos los pueblos cultos, en otro tiempo, y casi sin excepción, hostiles; reorganización de la enseñanza pública y la más admirable organización financiera que pueda darse, tal es la obra maravillosa de un sér excepcional de que su país se enorgullece, que muchas otras naciones envidiarían para sí mismas y á cuyas plantas expiran la

diatriba, la calumnia, la envidia y que todavía resulta más grande si cabe, como financiero y como político, pronto lo veremos, que como pacificador y como organizador de un caos nacional.
