

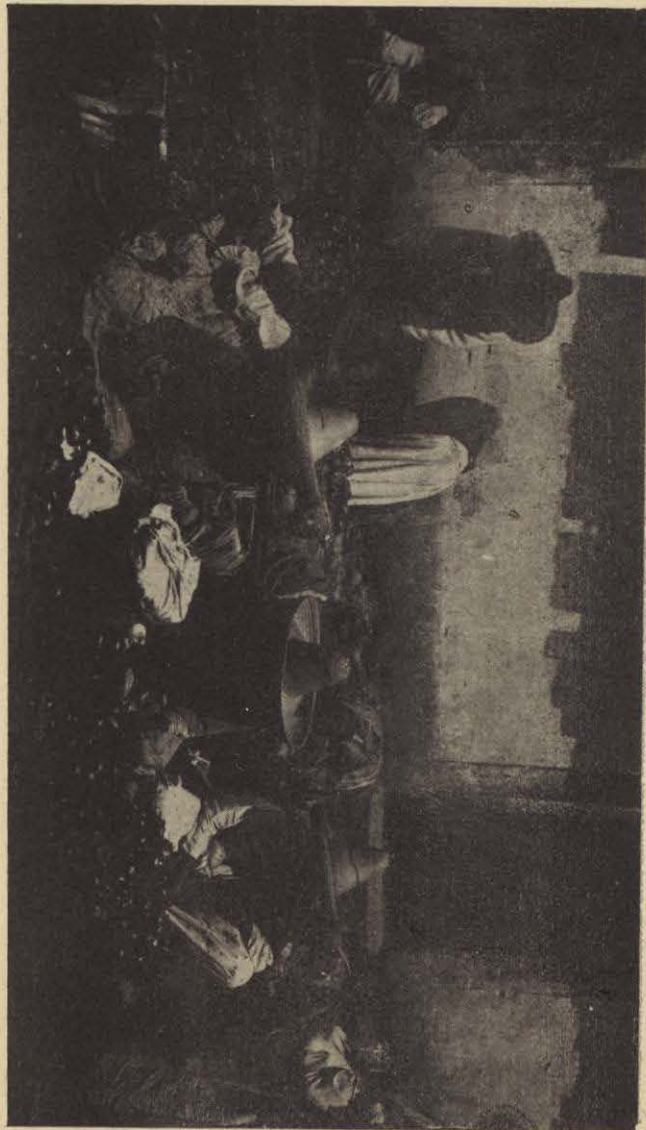
CAPITULO L.

Relaciones exteriores

Cuando el actual gobierno de México subió al poder, hace cerca de treinta años, pocas de las naciones del mundo manifestaban gran interés por mantener relaciones diplomáticas con la nación y el servicio consular extranjero era raquítico é inadecuado. Este estado de cosas era debido á una diversidad de causas, entre las cuales figuraba como la principal, la circunstancia de que las casi perennes condiciones caóticas en que México se había mantenido durante medio siglo, habían impedido el desarrollo de su comercio, tanto interior como exterior, y el de sus industrias, de tal modo, que el país fué puesto en una condición en que le era imposible ofrecer ningún ali-ciente que invitara á promover la extensión de sus relaciones exteriores.

Pero durante el último tercio de siglo, la importancia que ha adquirido el comercio mexicano ha atraído la atención de todas las naciones de Europa y América, y hoy apenas se encuentra una nación civilizada en el mundo que no esté representada de algún modo en la República, ya sea por un ministro acreditado en toda forma, ó ya sea por un cónsul ó agente local. Esto no es sino el resultado del admirable desarrollo del comercio de México, de la gran mejora que ha tenido lugar en sus relaciones interiores y de la buena situación de las condiciones generales del país. La prosperidad y el desarrollo en todas las esferas del progreso han seguido al establecimiento del gobierno bajo una base firme, y la paz continuada de que se ha disfrutado, ha hecho atractivas las muchas ventajas naturales que esta República puede ofrecer al capitalista extranjero.

No hace aún muchos años cuando prácticamente ninguna de las repúblicas de la América del Sur con-



Mercado Rural.

CAPITULO L.

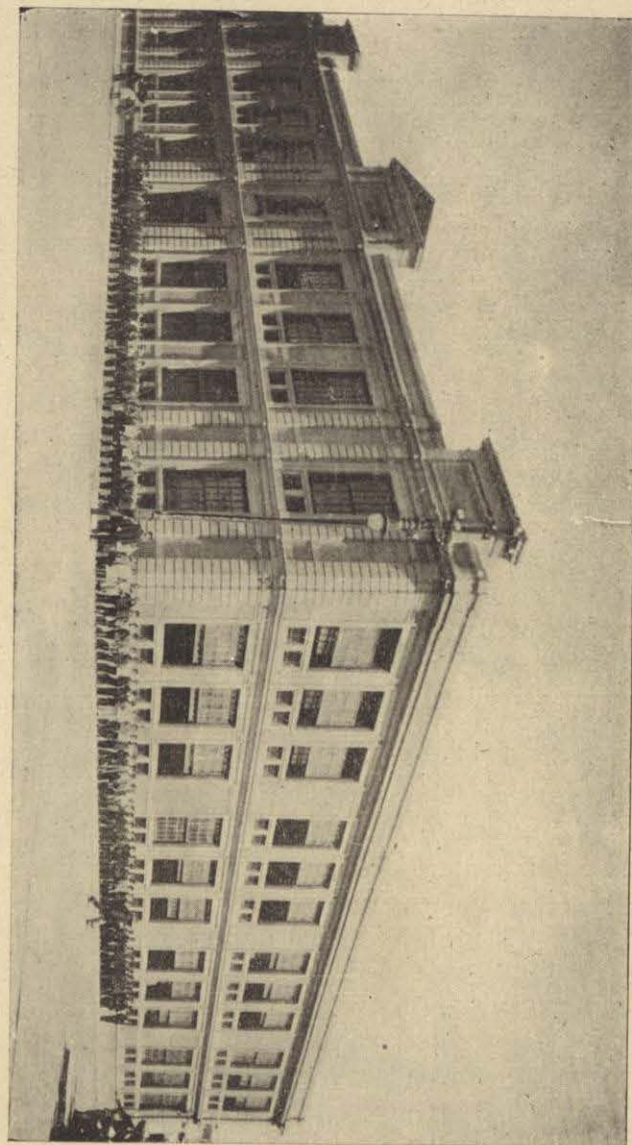
sideraba que valiera la pena estar representada en México por diplomáticos y agentes consulares. Para dichos países no tenía esta República en ese entonces alicientes que ofrecer; á lo cual se agregaba que los servicios tardíos é insuficientes de vapores entre los puertos de México y de Centro y Sud-América hacían las comunicaciones difíciles y poco satisfactorias. Y así, el más grande de los países hispano-americanos vivía apartado de las otras antiguas colonias americanas de España que tiene al sur, con excepción de Guatemala; con la cual ha mantenido siempre relaciones de carácter más ó menos íntimo, debido á la proximidad de ambas naciones, á la comunidad de intereses que existen entre los pueblos de las dos Repúblicas á lo largo de la línea fronteriza y al constante intercambio de productos entre ambos países.

Se puede decir que México, hace un tercio de siglo, prácticamente no tenía agentes consulares acreditados en el extranjero que vigilaran por los intereses del país; mientras que actualmente tiene en el servicio consular cuatrocientos agentes, todos ellos experimentados y competentes. Este solo hecho demuestra el crecimiento en la importancia de sus relaciones con los países extranjeros; é incidentalmente es también una indicación, del lugar que se ha conquistado entre las naciones del mundo en el espacio de tiempo relativamente corto, que ha transcurrido desde que la administración de Díaz se hizo cargo del destino de la Nación. El número de agentes consulares en cada país es una buena indicación de la importancia de las relaciones entre México y ese país en particular.

Como es natural esperar, los Estados Unidos figuran á la cabeza en el número de representantes consulares mexicanos que tienen acreditados actualmente en sus ciudades, elevándose dicho número á noventa y uno. Estos representantes se encuentran distribuidos entre todas las ciudades importantes de la Unión Americana, y han contribuido, de un modo

muy visible, á aumentar las relaciones comerciales entre las dos Repúblicas.

La gran Bretaña y sus colonias tienen cincuenta y un agentes consulares mexicanos, de los cuales ocho corresponden al Canadá; mientras que en España están acreditados cuarenta y cinco. Se puede decir que en casi todos los lugares importantes del Imperio Británico hay un agente consular mexicano, é igualmente favorecidas están todas las ciudades grandes de España. Sigue Francia con veinte y cuatro agentes consulares; Alemania tiene el mismo número; mientras que Italia no tiene sino uno menos. Austria-Hungría y Cuba tienen once cada una; Chile y Bélgica diez cada una; Noruega y Portugal ocho cada una; Bolivia siete; Brasil, Guatemala y Rusia seis cada una; Argentina, Colombia y Suiza cinco cada una; Perú cuatro; China, Dinamarca, Ecuador, Honduras, Holanda, Panamá y Venezuela tres cada una; mientras que Santo Domingo, Japón, Mónaco, San Salvador y Suecia tienen dos cada una y Costa Rica, Haití y Paraguay tienen solamente uno cada cual. Una de las cosas más interesantes en conexión con esta exposición que hacemos del número de agentes consulares de México en los países extranjeros, es el hecho de que ella muestra aumento muy grande en los intereses de este país, en partes donde hace un tercio de centuria no se tenían prácticamente relaciones comerciales de ninguna importancia; como por ejemplo Bolivia, Brasil, Austria-Hungría, Noruega y Canadá. El admirable desarrollo de los negocios de México con los Estados Unidos, está demostrado con la preponderancia de la representación consular mexicana acreditada en aquel país; pues dicha representación forma cerca de la cuarta parte del número total del servicio consular mexicano en todo el mundo. Pero Alemania, Francia é Italia, tienen también una representación consular mexicana sorprendentemente grande, circunstancia que es muy significativa en lo que refiere al desarrollo de las relaciones comerciales entre esta República



UNA ESCUELA NACIONAL.

y aquellos países europeos; y esta nota es aún más notable, si se toma en consideración que quince países más de Europa tienen agentes consulares mexicanos acreditados en dos ó más de sus centros de mayor importancia comercial. México está representado comercialmente en treinta y seis países de América, Europa y Asia; pero varios de estos países tienen dependencias donde este país también mantiene agentes consulares ocupados en fomentar y desarrollar el comercio mexicano.

Además de sus agentes consulares, México tiene acreditadas veinte y siete legaciones en Europa, Asia y América, en las cuales se emplean sesenta y siete personas, que ocupan desde el rango de embajador hasta los puestos de secretarios é intérpretes. Este es un inmenso cambio de lo que sucedía hace un tercio de siglo, cuando todo el cuerpo consular y diplomático de México no pasaba de tener cuarenta miembros en servicio.

En las varias ciudades y poblaciones de México hay trescientos treinta y dos representantes consulares de países extranjeros. De éstos los Estados Unidos tienen setenta; Francia y España treinta cada una; la Gran Bretaña veinte y siete; Alemania veinte y cuatro; Italia diez y seis; Bélgica y Noruega trece cada una; Cuba, Suecia y Guatemala nueve cada una; Honduras ocho; las repúblicas de Bolivia, Chile y el Ecuador, siete cada una; Colombia y Austria-Hungría, cinco cada una; Costa Rica, San Salvador, Holanda, Perú, Portugal y Rusia, cuatro cada una; Venezuela, tres; Brasil, Dinamarca, Mónaco, Panamá, Persia y Paraguay, dos; y la República Argentina, Santo Domingo, Nicaragua, Suiza y Uruguay, uno cada una.

Veinte y cuatro gobiernos extranjeros en América, Europa y Asia tienen representantes diplomáticos en México, los cuales con los secretarios y otras personas agregadas á las legaciones, suman cerca de setenta personas. Así, pues, vemos que los intereses de los distintos países extranjeros son bien atendi-

dos en la República y que también México atiende debidamente sus intereses, tanto comerciales como diplomáticos, en todos los países extranjeros que tienen suficiente importancia para justificar el gasto necesario para cultivar tales relaciones. Las grandes sumas de dinero que gastan tanto México como los gobiernos extranjeros en mantener sus relaciones mutuas, habla elocuentemente acerca de los cambios que han tenido lugar en este país desde hace un tercio de siglo, cuando los pocos gobiernos que mantenían representantes, lo hacían únicamente para que éstos cuidaran de los intereses de los capitalistas y banqueros de sus respectivas nacionalidades que habían sido persuadidos á hacer empréstitos á la República con la esperanza de obtener tipos exorbitantes de interés, que las más de las veces iban acompañados de influencia y concesiones. La paz y el deseo honrado de hacer adelantar los intereses del país, y una administración sabia, inteligente y cuidadosa de sus recursos y de sus asuntos, son, sin la menor duda, las causas del gran incremento de las relaciones comerciales y diplomáticas entre el gobierno mexicano y los gobiernos de los diversos países extranjeros, con el feliz resultado, de que hoy México está mejor representado en el exterior en un veinte por ciento, de como los países europeos están representados en este país.

CAPITULO LI.

Comercio marítimo.

El desarrollo del servicio de vapores en México es una de las mejores indicaciones del aumento de los intereses comerciales del país. Durante los últimos diez años los intereses marítimos de la República han más que doblado y el servicio de esta naturaleza ha igualmente más que duplicado su eficiencia en la última década. Durante el año fiscal de 1899 á 1900, los buques de todas clases que entraron en puertos mexicanos fletaron 1.257,453 toneladas métricas de mercaderías, mientras que en el año de 1906 á 1907 esta cantidad había sido aumentada á 2.397,649 toneladas métricas; y el año próximo pasado, aunque no tenemos aún á la mano los resultados exactos, se estima que el comercio marítimo llegó en su totalidad á 2.890,000 toneladas métricas. Por consiguiente, y según se desprende de estas cifras, los intereses marítimos de México, como hemos dicho ya antes, se han más que doblado durante los últimos diez años. Esto es debido al adelanto natural del país en todos los ramos á que ha dedicado sus esfuerzos, á la mejora de los principales puertos de la República y á la extensión y rápido crecimiento de las relaciones de México con países extranjeros.

Como es natural, las mercaderías fletadas de México á los puertos extranjeros, fueron considerablemente menores que las mercaderías importadas, pero también muestra el mismo alentador aumento en los negocios de las compañías navieras. Durante los últimos diez años las mercaderías exportadas por mar de los puertos mexicanos habían aumentado de 583,193 á 757,690 toneladas. Este es un desarrollo firme y muestra que México, al mismo tiempo que llena las crecientes necesidades de su población, ha podido aumentar su producción de tal modo, que le ha sobrado un treinta por ciento para la exportación.

Los últimos informes que tenemos á la vista manifiestan que, entre los buques que entran á puertos mexicanos y se ocupan en el tráfico internacional directo, los británicos son los que, con mucho, superan en número á los de otras naciones: 521 buques de esta nacionalidad fletaron 827,621 toneladas métricas de un total de 1.618,403, ó sea más de la mitad. Los buques americanos siguen en número con un total de 454; pero como muchos de estos no han estado dedicados exclusivamente al servicio de México, ó estaban dedicados principalmente al negocio de tráfico, fletaron solamente 146,366 toneladas métricas de mercaderías, contra 438,426 toneladas que tocaron á los buques noruegos, éstos últimos en número de 310 solamente. Los alemanes vienen en seguida con 122,769 toneladas métricas de mercaderías fletadas en 125 buques. Los otros barcos que entraron en puertos mexicanos destinados al tráfico directo internacional fueron; treinta y cinco españoles con 11,162 toneladas métricas de mercaderías, veinte y nueve franceses con 11,823 toneladas, veinte y seis daneses con 37,752 toneladas, veintiún cubanos con 12,450 toneladas, trece austriacos con 18,624 toneladas, ocho holandeses con 15,309 toneladas, siete suecos con 13,063 toneladas, diez y nueve rusos con un tonelaje de 3,480 y tres italianos con 966 toneladas métricas. A estos debe agregarse sesenta y ocho barcos mexicanos con un tonelaje total de 9,777.

En el tráfico internacional de salida los buques americanos ocupados en el comercio de México excedieron en número á los de otras naciones, siendo 362 en un total de 997 pero solamente fletaron 66,720 toneladas contra 77,043 toneladas por 143 buques británicos. Por consiguiente, el balance del comercio es aquí también en favor de los británicos. Los buques noruegos también ocupan el tercer lugar, siendo en número de noventa y dos que fletaron 47,573 toneladas; siguen en cuarto lugar los alemanes con 44,416 toneladas fletadas en 124 buques; los daneses

ocupan el quinto lugar con veinticinco buques en los cuales fletaron 25,069 toneladas. En cuanto al número actual de buques en comisión en este tráfico, México ocupa el segundo lugar, pero como estos buques son más pequeños, la cantidad fletada fué solamente de 10,431 toneladas, que colocan á este país en el sexto lugar en lo que refiere á la cantidad de tráfico llevada á cabo. Cuba contribuyó con 6,826 toneladas transportadas en 21 buques, mientras que Francia sigue inmediatamente después con 6,155 toneladas métricas fletadas en diez y siete buques. España tiene veite y siete buques en comisión, Austria veintidós, Rusia tres é Italia dos; pero el negocio hecho por cada uno de estos países es comparativamente pequeño.

En el tráfico de la costa los buques mexicanos sobrepasan á los de otras nacionalidades, tanto en lo que refiere al número como á la importancia de la carga transportada. De los 7,080 buques en comisión en el tráfico de la costa mexicana, 6,550 llevaban la bandera de la República, ó sea poco más de noventa y dos por ciento, con un tonelaje total á su favor de 217,781, de un total de 225,889, ó sea como noventa y seis por ciento del tráfico total de la costa de la República.

Los Estados Unidos ocupan el segundo lugar con 323 barcos, en los cuales solamente se transportan 4,201 toneladas. Siguen los alemanes con 2,325 toneladas llevadas en sesenta y nueve buques. Las otras naciones que tienen barcos en el comercio del litoral mexicano son las siguientes: la Gran Bretaña ochenta y cinco buques, Noruega treinta y seis, Austria diez, Francia tres, Cuba dos, Dinamarca uno y Rusia uno.

Hay cerca de una veintena de compañías navieras ocupadas en el servicio mexicano, poseyendo la mayor parte de las cuales buen número de barcos en comisión. Considerándolos en su conjunto, los varios servicios de vapores de México comunican á la República de un modo ó de otro con todas las partes del

mundo civilizado. Las más importantes de estas compañías son las siguientes:

La "Royal Mail Steam Packet Company" (Compañía de Paquebotes de la Mala Real), cuyos barcos salen de Amberes y llegan á Veracruz por vía Southampton, tocando en su travesía en los siguientes puertos: Bilbao, Coruña y Vigo, de España y Habana (Cuba). En el viaje de regreso de Veracruz, los buques de esta Compañía tocan en Plymouth, Havre y Vigo, sin dejar también de tocar en la Habana.

Esta Compañía también tiene una línea de vapores que parten de Vigo y Southampton para Nueva York, las Indias Occidentales (Antillas), Panamá y puertos de Sud-América.

La línea de vapores Hamburg-American hace su servicio entre Hamburgo, El Havre, Southampton, Santander, Coruña y Habana, Veracruz, y Tampico. Esta Compañía tiene oficinas en Londres, Nueva York, México y Hamburgo, siendo en este último lugar donde están las oficinas centrales.

La "New York and Cuban Mail Steamship Company" (Compañía de Vapores de la Mala Cubana y de Nueva York), llamada también "Ward Line," hace sus conexiones entre Nueva York, Cuba, Tampico, Veracruz, Campeche y Progreso. Esta Compañía hace mucho negocio tanto con la carga como con el servicio de pasajeros.

La "Compagnie Générale Transatlantique" (Compañía General Transatlántica), es una compañía francesa que hace las siguientes conexiones entre Europa y los puertos mexicanos: St. Nazaire (Francia) con Santander, Coruña, Habana y Veracruz. Esta Compañía tiene oficinas en Londres, Nueva York, París, ciudad de México y Veracruz.

La Compañía Transatlántica Española es una línea naviera de la nacionalidad que indica su nombre. Tiene establecidos dos servicios entre puertos mexicanos y europeos. Uno de éstos toca en las poblaciones siguientes: Génova (Italia), Barcelona, Cádiz, Nueva York, Habana y Veracruz; mientras que

el otro hace el servicio entre Bilbao y Veracruz, con escala en Santander, la Coruña y Habana.

La "Atlantic and Mexican Gulf Steamship Company" (Compañía de Vapores del Golfo de México y del Atlántico), hace la travesía entre Mobile (Alabama) y Progreso. Esta Compañía hace buen negocio, especialmente en lo que refiere á carga.

La "Elder Dempster & Co." es una línea canadiense que conecta puertos del Canadá y de México. En el verano los barcos parten de Montreal y en el invierno de Hálifax, hace escala en Nassau y Habana y llegan á los puertos mexicanos de Veracruz y Tampico. El viaje de regreso á Canadá lo hacen vía Progreso.

La "Cuban Steamship Company" (Compañía de Vapores Cubana), se dedica principalmente al transporte de mercaderías y conecta á México con Londres y Amberes. Sus buques tocan en Tampico, Puerto México (Coatzacoalcos), Veracruz, Gálveston (Texas), Habana, otros puertos cubanos y Bermuda.

Hace poco más de un año el Capitán Wolvin adquirió del Ferrocarril Central Mexicano la línea de vapores llamada "American Steamship Co.," la cual incorporó á la línea Wolvin, dándole á esta última el nombre de "Wolvin Line Mexican-American Service." Tiene actualmente esta Compañía siete buques en comisión haciendo la travesía entre Nueva Orleans, Puerto Arturo (Texas), Puerto México, Veracruz y Tampico. Como el servicio es tanto de carga como de pasajeros, los barcos tocan ocasionalmente otros puertos.

La línea de vapores Kosmos de Hamburgo, que tiene una gran flota de barcos modernos (treinta ó más) conecta Hamburgo, Amberes y Londres, vía del Estrecho de Magallanes, con los puertos del Pacífico de la América del Sur y del Centro, México y los Estados Unidos. Transporta carga pesada y tiene un servicio excelente de pasajeros.

La "Pacific Navigation Company" (Compañía de Navegación del Pacífico), posee una flota de peque-

ños vapores costeros que tocan en los puertos mexicanos del Pacífico, desde Guaymas al Norte hasta San Benito en el Sur, y de aquí á los puertos de Sud-América.

La "Pacific Mail Steamship Company" (Compañía de la Mala del Pacífico) conecta San Francisco California con el Istmo de Panamá, haciendo escala en todos los puertos importantes de México y Centro América, de la costa del Pacífico.

La "Canadian-Mexican Pacific Steamship Company" (Compañía de Vapores del Pacífico Mexicano-Canadiense), conecta Victoria (Columbia Británica, Canadá), con Salina Cruz y toca en todos los puertos mexicanos de importancia en la costa del Pacífico entre estos dos puertos.

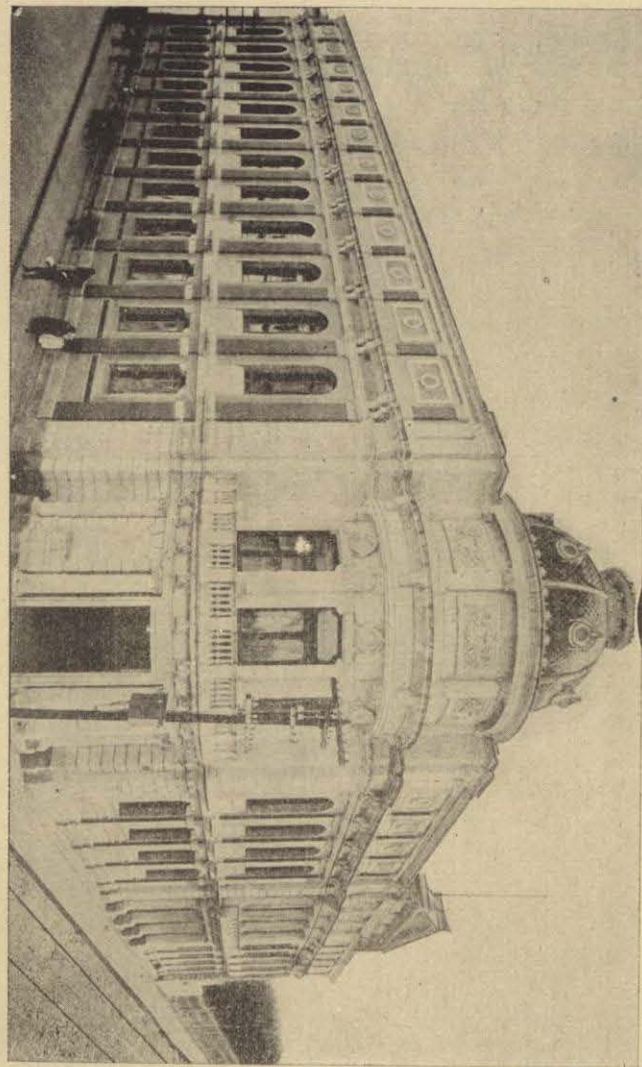
La Compañía de Vapores Comercial China, Limitada, de Hongkong, se dedica más especialmente á la carga y conecta á Hongkong en China con Salina Cruz, puerto terminal en el Pacífico del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

La "American-Hawaiian Steamship Company" (Compañía de Vapores Americana-Hawai), tiene servicio en ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico. El primero está establecido entre Nueva York y Puerto México, haciendo escala en Filadelfia en el viaje de regreso; y el último entre Salina Cruz y las Islas Hawai, haciendo escala en San Diego, San Francisco y Puget Sound. Esta Compañía tiene relaciones comerciales muy íntimas con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

La "Frederick Leyland & Co.," Limitada, (Indias Occidentales y Pacífico), hace su carrera entre Liverpool y Veracruz, tocando en Tampico, Progreso y Nueva Orleans.

La Línea Harrison conecta á Liverpool con Progreso, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans.

La "Mexican Navigation Company" (Compañía de Navegación Mexicana), se ocupa principalmente en fletes entre los puertos mexicanos del Golfo de México, haciendo escala en todos los puntos impor-



DIRECCIÓN DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE MÉXICO.

tantes de la costa, incluyendo á Tampico, Tuxpam, Veracruz, Puerto México (Coatzacoalcos), Frontera, Laguna, Campeche, Nautla y Tecolutla.

Estos apuntes darán una idea de la importancia que el comercio marítimo de México ha asumido durante los últimos treinta años; aunque no manifiesta el número de buques que tiene en servicio cada compañía, ni la importancia de su negocio. Actualmente hay en el servicio marítimo mexicano 11,000 buques de todas clases ocupados tanto en el comercio del Atlántico como en el del Pacífico y en el costero, y este número se aumenta constantemente todos los años conforme la cantidad de carga y el movimiento de pasajeros asume mayores proporciones.