

"AUTO-BETRATO."

CUADRO DE HERNAN GEDOVIVS.

CAPITULO LIII.

Mejoras en los puertos.

Hace escasamente veinte años no había en México puerto alguno que tuviese las facilidades convenientes, esto es, en el cual los grandes vapores pudiesen entrar hasta la orilla del muelle para la descarga de sus mercancías sin necesitar la ayuda de barcas alijadoras. Pero de entonces acá el Gobierno ha invertido millones de pesos en mejoras en las bahías, resultando que tanto en las costas del Golfo de México como en las del Océano Pacífico se cuenta ya con excelentes puertos, y aún se proyecta la adaptación de otros en los que se invertirán otros varios millones de pesos, á fin de llevar á realización el programa para la mejora de los puertos del Golfo y del Pacífico.

No hace aún muchos años los buques transatlánticos, arribaban á Veracruz exactamente en la misma forma en que lo hicieron las naves que trajeron á los primeros aventureros españoles, lanzando sus anclas en las arenas de "Villa Rica," en preparación para principiar la jornada de la conquista que terminó con la caída del imperio de los Moctezumas.

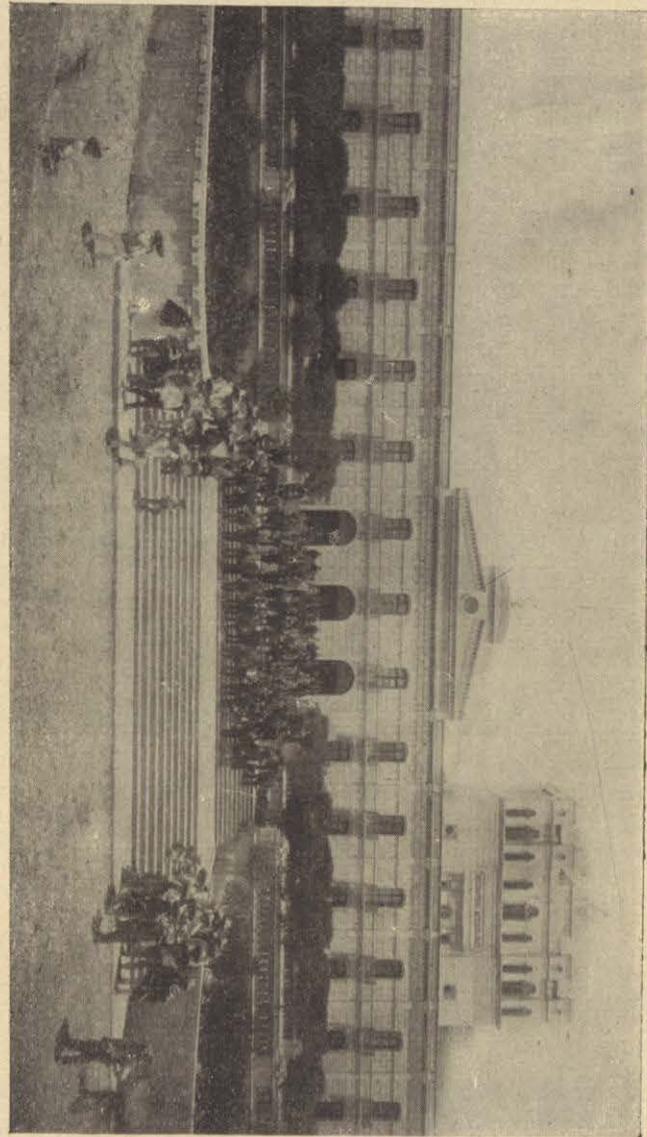
Es verdad que antes de esas obras, ya mucho se había hecho en trabajos de construcción de muelles, almacenes y comodidades para el atraque de botes pequeños; pero la bahía continuó siendo insalubre, peligrosa y deficiente en extremo durante los trescientos años de la dominación española.

Hasta la época del advenimiento del Gobierno de Díaz, los jefes y árbitros de los destinos de la República, habían estado demasiado ocupados en sus reyertas civiles y políticas para prestar atención á asuntos para ellos de tan poca importancia como mejoras en los puertos. Entretanto los buques oceánicos, aumentando cada vez más en tamaño é impor-

tancia, se vieron al fin forzados á lanzar sus áncoras en alta mar, cada vez más y más lejos de la bahía, pues su mayor calado exigía un fondo de agua más profundo.

Lo mismo que de Veracruz puede decirse de todos los otros puertos de las costas mexicanas. Algunos disponían de mayores facilidades naturales que el puerto principal del Golfo; pero todos exigían la inversión de largas sumas á fin de adaptarlos al creciente movimiento marítimo mercantil que año tras año prosiguió acentuándose en la República como resultado de la política del Gobierno mexicano para impulsar la industria y el comercio del país. Como las bahías más importantes se hallaban en condiciones naturalmente inadecuadas, ó bien obstruidas por grandes barras de arena, el mejorarlas hasta el punto de hacerlas comercialmente útiles conforme á la demanda, siempre en aumento, de las actividades de la República, requería gastos tan considerables, que cualquiera otro gobierno, aún más emprendedor que el de México, habría vacilado en acometer tan aventurada empresa. Pero la administración, durante veinte años, ha conservado la más completa fe en el futuro del país, y por lo tanto fué resuelta la ejecución de mejoras en las bahías de mayor importancia comercial; y el aumento en los negocios que trajo consigo la adaptación de los primeros puertos y el ensanche de cada ramo industrial producido por el más sólido crédito del Gobierno, permitieron á éste extender sus energías y ampliar su campo de acción.

El primer puerto que recibió el beneficio de la sabia política del Gobierno fué Veracruz, en cuyas obras han sido gastados cuarenta millones de pesos. Al presente pueden penetrar á la bahía y anclar á lo largo del muelle, navíos con calado de veinticuatro piés. La bahía y curso de los buques están bien alumbrados y siempre hay á mano pilotos para guiar las embarcaciones en su entrada al puerto. Este puede acomodar perfectamente todo el transporte mercante susceptible de llegar allí por muchos años futu-



INSTITUTO CIENTÍFICO Y LITERARIO.—PACHUCA, HIDALGO.

ros. Cuenta con diques flotantes, talleres de reparación, almacenes y todas las facilidades de un gran puerto moderno. El puerto de Veracruz tiene derecho á ser considerado el primero de la República.

A la terminación de los trabajos emprendidos en los dos puertos que forman las estaciones terminales del Ferrocarril de Tehuantepec, ó sean: Puerto México y Salina Cruz, se habrá gastado en ellos una suma, probablemente mayor que en Veracruz. Estos puertos son ya de gran importancia comercial por razón de formar los puntos terminales de la ruta transcontinental á través del Istmo de Tehuantepec, y esa importancia crece firme y rápidamente.

Puerto México, también conocido con el nombre de Coatzacoalcos, es una hermosa bahía natural, formada por la desembocadura del río Coatzacoalcos, que tiene una profundidad suficiente para dar cabida á navíos con treinta pies de calado. Cuando todas las mejoras emprendidas se hayan terminado, tendrá cerca de una milla en muelles, en adición á la facilidad que existe para el anclaje hasta cerca de una milla río arriba.

Salina Cruz es un puerto natural situado en la costa del Pacífico, distante sólo 192 millas de Puerto México, con el cual está ligado por el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, uno de los ferrocarriles mejor contruidos de la República y que en su tramo transporta más flete que ningún otro de México. La bahía exterior mide sesenta hectáreas. Hay además otra bahía interior, con una profundidad de cerca de 30 pies, que mide 1,040 metros de largo por 240 metros de ancho. Navíos oceánicos descargan ya sus fletes en los muelles, donde grúas modernas de vapor facilitan la carga y descarga. Amplios atracaderos y almacenes marcan sus líneas en la bahía y existe allí un excelente dique seco, de 30 pies de fondo en baja marea para permitir la reparación de embarcaciones, en caso necesario. Tanto Puerto México como Salina Cruz están provistos de muy buen alumbrado en toda la extensión de las bahías y los

poderosos fanales de los faros, señalan la situación de ambas. La luz del faro de la bahía interna, situado en las alturas del "Morro," puede distinguirse á más de 20 millas de distancia en alta mar.

El último de los puertos, Mazatlán, situado en el Estado de Sinaloa, pronto será una de las más hermosas bahías de la República. Este puerto siempre ha tenido muchas facilidades naturales; pero se hallaba obstruido por una barra de arena en la boca del río del mismo nombre, la que impedía el paso á los buques de gran tamaño, excepto en la alta marea. Pero las mejoras ya proyectadas comprenden la remoción de esa barra y la construcción de extensas obras para impedir una irrupción posterior de arena. Además, la bahía será provista de todos los elementos modernos con que se ha dotado á los demás puertos que el Gobierno ha reconstruido en los doce últimos años.

La importancia de las mejoras en los puertos no puede ser exagerada, pues por ellas se ha estimulado el tráfico marítimo en todos sentidos y han hecho posible para los ferrocarriles el acrecentar materialmente sus entradas. También han impulsado el comercio y movimiento mercantil en toda la República; pero no sólo estriba su importancia en lo que han hecho, sino en lo que tornarán posible hacer en el porvenir. Existen ahora, tanto en las costas del Golfo mexicano como en las del Pacífico, puertos capaces de alojar á los más grandes vapores oceánicos, los que pueden desembarcar sus pasajeros á orilla de los muelles. Esto significa un vasto aumento actual y futuro del tráfico marítimo. Aún cuando han sido grandes las sumas gastadas para mejorar los puertos de México, el aumento en los negocios producido en toda la República como una consecuencia de esas obras, compensa y retorna rápidamente el dinero invertido. El aumento de los ingresos por derechos de puerto, es también un espléndido producto del capital invertido.

Pero además del aumento real en los derechos de

puerto y el estímulo del comercio marítimo, debe también tomarse en cuenta la influencia de los puertos sobre la actividad industrial y mercantil del país en general, cuya influencia ha sido notable y promete acrecentar constantemente su importancia en el futuro.

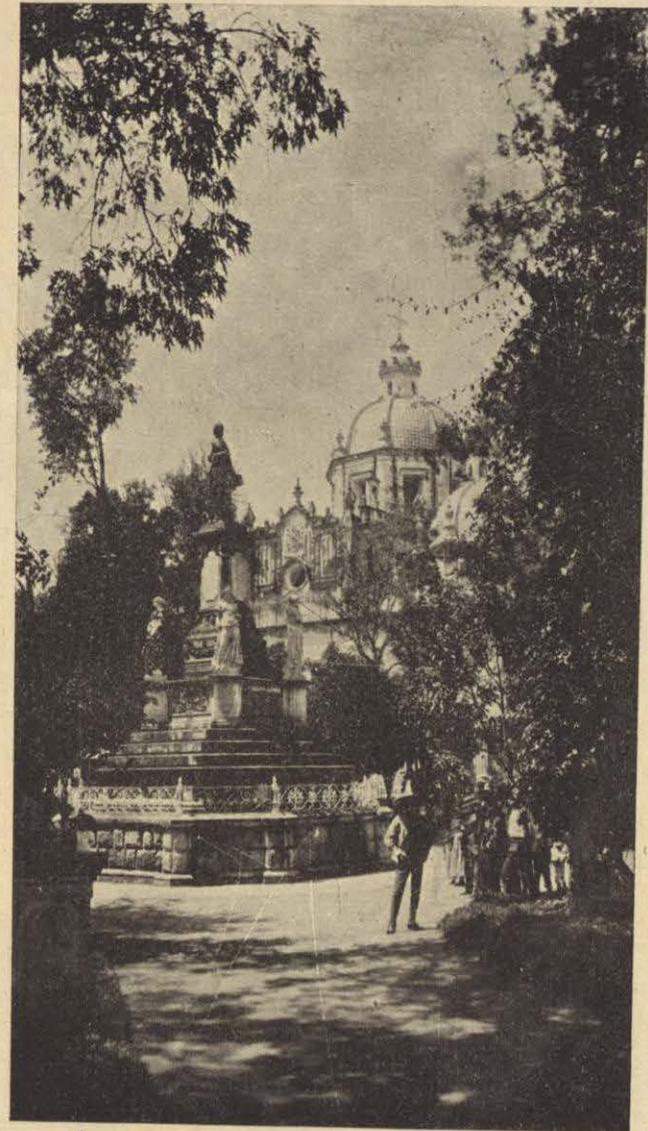
Un diario prominente de México, expresó hace algunos años, cuando se discutía la cuestión de mejoras en los puertos, que era inversión segura la que se confiaba al futuro de México, con sus vastos recursos sin desarrollar y la actividad perceptible en todas las líneas de negocios en todas las comarcas de su territorio. El Gobierno mexicano, en los últimos treinta años, ha estado siempre dispuesto á confiar en el futuro del país y á esta fe se debe la sucesión de mejoras que han marcado la administración de Díaz, de las cuales no son las menores las obras en los puertos ya terminadas, en actual prosecución y á punto de terminarse ó las que se completen en el futuro.

CAPITULO LIV.

Fases comerciales.

El hombre de negocios mexicano, que no es sino rara vez comprendido y apreciado en su justo valer por los extranjeros, está mostrando ser un gran factor en la edificación de la República. Se alega que el extranjero, por su mayor espíritu de empresa, lo relega á un término secundario; pero no es éste el caso exacto. Desde la era española, México ha sido un campo de atracción para el comerciante del Viejo Mundo. Poco después de la conquista, los franceses, alemanes y otros europeos vinieron á él con un vasto surtido de mercaderías. El francés trajo sus telas, lencería, perfumes y objetos de lujo; el alemán su ferretería, armas y municiones. Ambos obraron acertadamente, pues hubo gran demanda de sus efectos y muchas han sido las fortunas producidas por la labor mercantil en México. Sin embargo, esos comerciantes muy pronto enseñaron su arte y transmitieron sus prácticas á algunos de sus más brillantes empleados, los que en muchos casos llegaron á establecerse por sí solos; pero debido á la falta de capital sus importaciones hubieron de ser hechas en menor escala, produciendo la consiguiente disminución de utilidad. Esto sólo sirvió para fomentar las características naturales para lograr establecer un comercio activo bajo buenas bases.

El comerciante al por mayor consideraba como una útil pérdida de tiempo la discusión y regateo acerca del precio; mas el mexicano, por su hábil forma de efectuar sus transacciones, pronto avanzó hasta el punto de amenazar seriamente la influencia comercial del extranjero. Estas condiciones subsisten hoy. El comerciante extranjero ha tenido la ventaja de contar con capital más considerable; pero el mexicano conoce mejor á los parroquianos y por lo re-



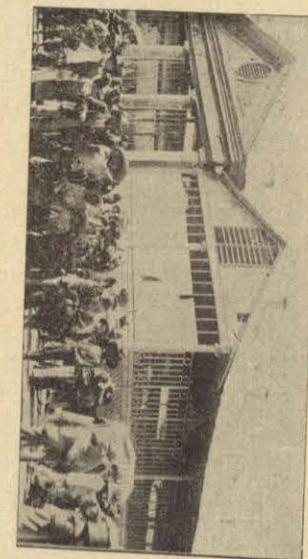
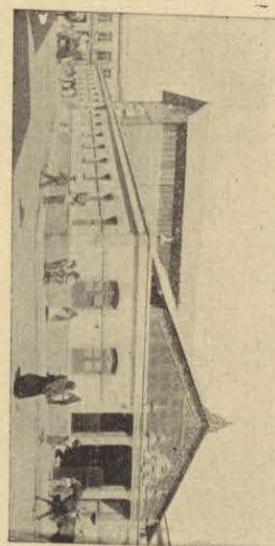
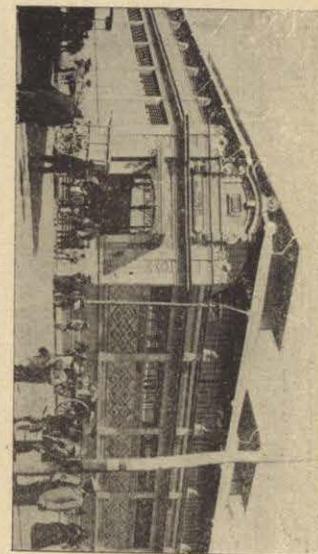
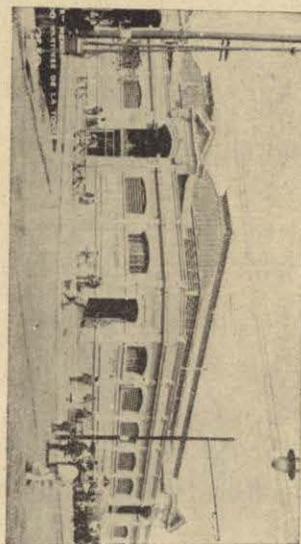
VISTA DE LA PLAZA. MORELIA, MICH.

gular es bajo el mayor provecho. Al mismo tiempo ajusta á sus dependientes con un sueldo más bajo y por su método en dirigirlos asegura de ellos un máximo de servicios por un mínimo de salario.

El extranjero será siempre un elemento principal en el gran tráfico mercantil en México; pero en las ventas al menudeo, cuyo negocio depende principalmente del vulgo, su influencia va en decadencia gradual. Se inicia ya en México un considerable movimiento comercial al por mayor, que abarca todos los ramos. Los corredores están estableciendo centros de distribución para todos los puntos del país. Esa vasta empresa está, prácticamente, dominada por el extranjero y continuará aún en sus manos por muchos años; pero el número de extranjeros que se dedican al comercio por menor se vé más y más reducido cada día. Esta es la causa directa de que el hombre comercial mexicano avance en preeminencia, pareciendo destinado á dominar en un futuro cercano al comercio al menudeo en el país.

Una de las más apreciables cualidades del comerciante mexicano es su paciencia, la cual es de todo punto necesaria en este país y muchos de los extranjeros no la poseen. Nada importa averiguar cuál sea el factor responsable de la imposibilidad de acelerar las cosas en México, mas es, sin embargo, cierto que no es práctico intentar negocio alguno bajo tales métodos de impaciencia. Esta es una lección bastante dura que el extranjero debe aprovechar, pues sólo esa circunstancia ha bastado para el fracaso de muchas empresas al por menor en México. Por supuesto que siempre habrá establecimientos mercantiles conducidos por extranjeros que practiquen sus ventas al menudeo y que cuentan con una gran colonia de su propia nacionalidad de donde formar su clientela, é igualmente, será siempre el español un importante factor en el comercio de abarrotes. La paciencia, innata en el mexicano, le adapta sobre manera para operaciones mercantiles directas con el público. Lo que le falta en energía lo suple con largas horas de

labor y constante dedicación al negocio. Puede decirse que su iniciativa no está tan cultivada como la del extranjero; pero es pronto en imitar y rápidamente aprende por su contacto con otros que tienen más experiencia en los negocios que él. La refinada cortesía usada por los mexicanos es otro factor de gran ayuda frecuente; un ejemplo ilustrará este punto: Dos comerciantes se hallaban envueltos en un litigio sobre la renta de cierto edificio. Cada uno sostenía que estaba en lo justo; el tema de la cuestión se trataba una y otra vez, alejándose más cada momento de la posibilidad de un acuerdo. Por ambas partes se emplearon abogados y el asunto prometía continuar siendo un pleito hasta el fin. La disputa era de tal naturaleza, que la parte que resultara victoriosa obtendría una gran ventaja bajo el punto de vista comercial. En tanto que el negocio era seguido con toda actividad, los contendientes en lo personal continuaban tratándose en la forma más amigable posible. Se cambiaban invitaciones para comer juntos y al verlos tratarse con tanta amistosidad, nadie habría sospechado que en los Juzgados estuviesen á punto de lanzarse uno contra otro. Al preguntar á uno de ellos el por qué se mostraba tan afable con su contrincante, pareció sorprenderse de la pregunta y replicó que sus diferencias eran puramente de carácter comercial; pero de ningún modo se referían á asuntos personales. ¿Habría sido éste el comportamiento de un anglo-sajón en una situación análoga? Es seguro que si se hubiese suscitado una cuestión idéntica entre dos extranjeros, la habrían llevado hasta el punto de convertirla en agravio personal, rehusándose mutuamente el saludo y aplicando todos sus esfuerzos á hacer patente su animosidad en contra del competidor. El mexicano no malgasta su energía en contiendas; se dedica á su negocio y prosigue, año tras año, apilando dinero quieta y calladamente. Cuando el mexicano tiene que tratar directamente con el extranjero, sus métodos distan mu-



Mercados de LA CIUDAD MEXICO.

cho de ser comparables á los de los americanos ó alemanes.

Los grandes plazos de crédito que varias casas en Europa conceden, han hecho imposible la práctica del sistema de ventas al contado y á treinta días. Cualesquiera que sea su situación financiera, el mexicano siempre requiere un amplio plazo, aún pagando más por las mercancías con tal de obtenerlo. La imposibilidad de tanto manufacturero americano para colocar sus productos en el mercado de México es debido á su fracaso para llegar á un acuerdo sobre ese punto. El precio del artículo puede sufrir fácilmente un recargo para cubrir con él los intereses adicionales correspondientes al tiempo en que esté insoluto el crédito y sin que ese gravámen constituya un serio obstáculo para la realización de la venta. El plazo usual debe extenderse si el negocio se efectúa en amplia escala.

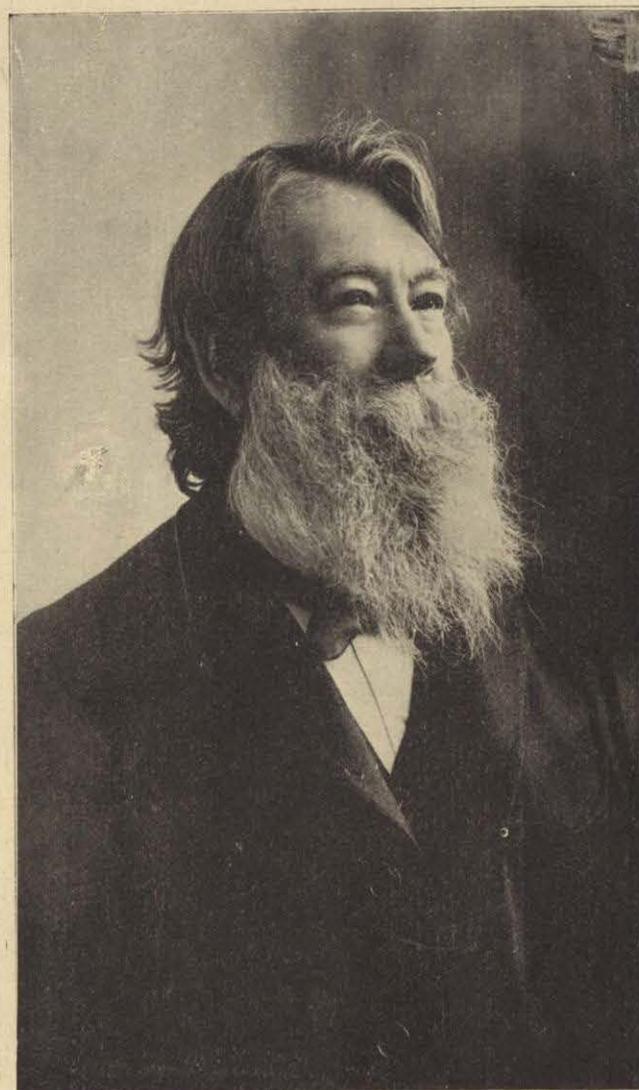
Es fácil hallar muchos ejemplos para demostrar que el comerciante mexicano no ha sido tan puntilloso para cubrir sus compromisos como lo son los comerciantes extranjeros; pero sin embargo, una simple estadística probaría que pocas son las cuentas que se pierden en México en proporción al número de las que se quedan sin cubrir en los Estados Unidos. El comerciante mexicano debe ser tratado con cierto tacto, pues aún cuando tiene algunos defectos, su paciencia y conocimiento de las condiciones locales favorecen el establecimiento á través de la República de una industria mercantil que promete hacerlo un factor de estima en la futura prosperidad comercial del país.

Pocos lugares en el mundo han efectuado un avance tan rápido como México durante los últimos 30 años, teniendo en cuenta las dificultades con que ha tenido que luchar. Cuando el Gobierno actual subió al poder, el país se hallaba profundamente sumergido en deudas y sus ingresos no bastaban para sufragar los gastos de la administración. El comercio y movimiento mercantil estaban paralizados, el ca-

pital se hallaba temeroso de inversión, los bancos en estado ruinoso; ferrocarriles, prácticamente no había ninguno, exceptuando la línea desde Veracruz á la capital y partes de la misma destinadas á servir como ramales. Bandidos y asaltantes asolaban el país de uno á otro extremo; la minería estaba muerta por las dificultades y peligros que ofrecía su explotación. Lo peor de todo era que los mismos habitantes de México habían casi perdido la fe en que las condiciones industriales, comerciales y políticas de su patria habrían de mejorar. Desde entonces ¡cuántos cambios han ocurrido! México ha sido transformado en uno de los países más seguros del globo. Millones de pesos han afluído á la República para inversión en varias empresas. La nación ha sido colocada bajo una base sólida política y financiera; han surgido nuevas industrias por todas partes; banco tras banco abre sus puertas; los tímidos han desechado sus temores de revueltas internas y el elemento nativo ha contribuido con grandes sumas á la formación de vastas negociaciones, cosa que nunca pudo lograrse antes del advenimiento de Díaz al poder. A lo ancho y á lo largo de la República se han construido vías de comunicación y millares de millas de vías férreas se han añadido á las comparativamente escasas existentes, cuando Porfirio Díaz fué nombrado Jefe Ejecutivo de la Nación en 1876.

El resultado de todo esto es que cada ramo de la industria ha obedecido el impulso de avance iniciado por tan extensas mejoras en los medios de comunicación y de transporte, ha prosperado bajo las estables condiciones políticas y la confianza sentida por doquier en las buenas intenciones y solidez del Gobierno.

En todas las ciudades y poblaciones surge una nueva raza mexicana, pues las escuelas públicas en ellas establecidas han cultivado las inteligencias y hecho poderoso el móvil del saber. Entre 5 y 7 de la noche pueden verse en las ciudades centenares de jóvenes bien vestidos y con apariencia de prósperos



D. FÉLIX PARRA.—(PINTOR MEXICANO.)

burgueses, salir de sus oficinas y sitios de trabajo. Todos ellos ganan diez veces más que el sueldo de que disfrutaron sus padres. Es digno de notarse también que todos ellos son jóvenes, sin que el mayor exceda de treinta años. Son producto de la nueva condición de las cosas, de la enseñanza técnica y de las modernas industrias que han brotado de la prosperidad durante los últimos veinte años y que reclaman operarios hábiles y firmes. Esto no es sino un comienzo. Otra generación florecida al amparo de igual hábil manejo verá en México, en las ciudades y poblaciones al menos, una numerosa clase media establecida y próspera, cosa que en la pasada historia de la República prácticamente no existió. Esa clase media será doblemente valiosa: por la actividad industrial de que manará y por poseer la ventaja de ser ellos mismos consumidores. Cuando una nación produce consumidores, se vé obligada á retribuir bien á los trabajadores. En los Estados Unidos y Canadá el obrero por lo general habita en una casa cómoda y agradable; tiene con frecuencia en su sala un órgano ó un piano; le agradan los buenos muebles y disfruta de una que otra fiesta ocasional en su hogar. A menudo envía á sus hijos á una escuela superior ó á un buen colegio y algunos eventualmente alcanzan llegar á la Universidad. Todo esto requiere dinero y el obrero debe tenerlo; así el escalafón de sueldos tiene que ascender y toda la nación tórname en consumidora. De este modo se labra la riqueza real de un país: bajo las manos activas que producen y séres que por su trabajo viven como el hombre debe vivir. En el pasado, México no ha contado sino con una clase general de consumidores: los propietarios, capitalistas, profesionales y comerciantes. La clase pobre vegetaba en una existencia más de bestia que de ser humano. Pero el régimen de Díaz ha comenzado á cambiar ese estado lamentable y una numerosa clase media se ha formado, que empieza á disfrutar de bienestar y actividad. Ciertamente es que todavía se ven en México muchas infelices humanida-

des que muestran los efectos de la miseria y el vicio; pero esos pobres seres, aún siendo muchos, sólo son un indicio de lo que era México cuando prácticamente no existía otro pueblo que el de esa misma clase. Si se quiere demarcar el progreso de un país, debe primeramente fijarse el punto de partida, trazar un curso y calcular las dificultades bajo las cuales ha tenido que atravesar. Pocos países del mundo han avanzado tan rápidamente como México durante el pasado tercio de siglo. La maravillosa mejoría realizada en cada línea de la industria, de la educación y de las condiciones sociológicas del pueblo, es la más elocuente frase de encomio, porque aún cuando las condiciones de las clases ínfimas de la República puedan ser aún míseras, tal como han sido descritas recientemente por ciertos editores de revistas, sin embargo, esas condiciones han mejorado notablemente en la última década y esa miseria en general es más aparente que efectiva, toda vez que los indios se han amoldado á su vida peculiar y no sufren con ella gran privación ó inconveniencia. En ellos es donde el gobierno ha tropezado con la más grave dificultad para mejorar las condiciones sociológicas del país. La masa común del pueblo tiene que ser impulsada; lo que admira es que tanto se haya logrado en un corto período. No es tarea fácil crear una clase media en el transcurso de una sola generación y esto se ha efectuado en México. Esta clase media sintetiza la palabra "industria." Es el resultante de la expresión viva de la modificación lograda en la situación industrial durante una generación. Es una fase en el desarrollo general durante el régimen de Díaz, sobre la cual nunca bastaría llamar la atención. Si aquellos que han hecho un medio de especulación el denigrar á México, hubiesen estudiado ese sólo aspecto del desarrollo de la República, cesarían de forjar cuadros tan falsos y distantes de la verdad sobre las condiciones en la actualidad existentes en México.

CAPITULO LV.

Industria y progreso.

El éxito general de la prosperidad de todo país depende principalmente del progreso de sus industrias. Una mirada retrospectiva á la historia de México durante el último tercio de centuria, ilustra este asunto del modo más claro, inequívoco y admirable. El México de ayer y el de hoy no parecen ser los mismos países. El verdadero motivo de todo el progreso hecho durante este período, se encuentra en el admirable desarrollo industrial y comercial del país. El último debe incluirse en el primero, pues toda la importancia que ha adquirido durante los últimos veinte años, depende exclusivamente de éste.

El año de 1876, cuando asumió el General Díaz provisionalmente la presidencia de la República, el país se encontraba apartado de toda participación en los asuntos del resto del mundo. á causa de su incompetencia manifiesta para arreglar los suyos propios. Había sido de tal modo desgarrado por las guerras civiles durante tanto tiempo, que era incapaz de defenderse contra las exacciones de otros países, que se amparaban con la excusa del desgobierno de la República, para ejercer presión por medio de la diplomacia.

Tan bajo había caído México en el nivel de las naciones, que pocas de ellas, excepto los Estados Unidos y las grandes naciones de Europa, se interesaban por mantener en su territorio agentes consulares ó diplomáticos. En otras palabras, estaba poco más ó menos que aislado en su posición entre las naciones.

Los Estados de la República y aún los mismos pueblos y ciudades, se habían puesto barreras unos contra otros en forma de impuestos locales, que tendían á obstruir el comercio y á impedir el desarrollo natural de las actividades de las varias comunida-