

lo que me refiero) se había mantenido respecto al in-
 terés por lo menos respetar la independencia de los
 Estados conserada por el país federal, y si hubo
 inmutabilidad en el Gobierno del Distrito, pudo el
 al menos defenderse de que le mandara, enbida-
 dose con la palangana de Pilatos. . . . Llegaba su
 turno á otro hombre. La insurreccion no tenía que
 temer ninguna reforma de Manuel Gonzalez que
 la abandonaria al impulso dado á la que quisiera
 darle de nuevo su ministro respectivo. Pero se le
 habia entregado algo más. La Justicia, ese país
 sacrum, y la Carta federativa y el Gobierno del
 Distrito Federal que es como el conxon del país
 estaban en su poder, un poco averiados los últimos,
 pero en buena averiados con poder. — ¿Qué hizo
 aquel hombre de ese depósito. . . . — Adelante
 factor. . . .

(*) Hubo una triste excepcion: la impunidad de los as-
 tes de los asesinatos políticos de Veracruz.

CAPITULO VII.

LA IRRUPCION DEL "MONEY."

I.

Llegó el momento en que Manuel Gonzalez, en-
 cantado con sus nuevos honores y posicion de se-
 ñor de Palacio, saliese de su encanto al llamado de
 una realidad no muy placentera. Ese llamado se
 encargó de hacerlo el "no hay dinero" de Landero
 y Cos su ministro de Hacienda. . . . Cuando á Na-
 poleon I. hicieron sus soldados desarmados un ar-
 gumento semejante diciéndole "no hay fusiles,"
 Napoleon I les contestó con el célebre "los enemi-
 gos los tienen"; y un pensamiento parecido asaltó
 el alma de Gonzalez ante aquella objecion: "¿No
 hay dinero? — El país, los contribuyentes lo tie-

CAPITULO VII. LA IRRUPCION DEL "MONEY." I.

nen....." Y se pensó en recargar los impuestos aplicándolos á artículos libres de ellos. Buscóse alguno de general consumo, y se encontraron los cerillos y el tabaco labrado. Y un proyecto de ley fué presentado al congreso gravando desde luego al tabaco con un 10 por ciento de su expendio al menudeo. No era bastante. Habia otro impuesto ya muy fuerte pero susceptible de aumento como todo lo que no es infinito. Era el establecido por la *Ley del Timbre* que, habiendo sido decretada por el Gobierno de D. Sebastian Lerdo, su decantada injusticia sirvió de pretexto á la revolucion porfirista, y su abolicion de promesa hecha en halago del país. La revolucion erigida en poder en la persona de su primer gefe, en vez de abolirla, la dió más aplicacion, y con Manuel Gonzalez llegaba la hora de que su poder de exaccion fuese reduplicado en virtud de otro proyecto de ley presentado á la cámara por la Secretaría de Hacienda. No bastaba aún..... Las necesidades urgentes del momento se satisfacian mal con impuestos de difícil percepcion por su misma onerosidad y en tal coyuntura una oferta inesperada respondió á la demanda del Gobierno. Salia esa oferta de una

compañía Ferrocarrilera, la Sullivan Palmer, que puso á disposicion del gobierno trescientos ó quinientos mil pesos. Eran algunas talegas sueltas del dinero americano que acababa de hacer su entrada en el país.

II.

El \pm yankee y el $-$ mexicano.

Un hecho tan raro en la Historia de la República mexicana como el empréstito espontáneo y sin garantías de una casa extranjera al Gobierno de México tenia su explicacion en una grande crisis por que pasaba el vecino país del Norte, crisis cuyos primeros efectos resentia México en la forma de un aparentemente saludable desbordamiento. Era ella una crisis de riqueza al contrario de las crisis comunes y universales provenientes de la miseria. Estados Unidos languidecia de exhuberancia. Su exceso de produccion apénas limitada por un consumo casi universal, su ventaja en la balanza mercantil del mundo que le hacia tributa-

rios á la generalidad de los pueblos, y su poder central con sus \$500.000,000 de rentas públicas concurrían á formarle una situacion de desequilibrio entre el capital y el rédito. Sobraba capital acumulado por la creciente prosperidad de medio siglo sostenida sin solucion sensible á pesar de la guerra separatista, y faltaba campo en que emplearlo con esperanza de un regular rendimiento. El gobierno como institucion de crédito era opulento en capital y miserable en renta. Desde 1864 á 1881 habia el gobierno americano reducido el interés de los bonos de su deuda pública del 6 al 4 por ciento, y ya el Congreso de 81 habia aprobado el proyecto de una nueva emision con rédito de 3 por ciento anual. Si esta nueva reduccion no se hizo debióse al voto interpuesto por el presidente Hayes, pero algo equivalente al pánico estaba perfectamente hecho en el capitalista que volvia desesperado sus miradas hácia todas partes en busca de cauces de salida para su riqueza condenada al estancamiento ó á una movilidad de pobres resultados. Fué en tales circunstancias cuando se percibió del lado de Mediodía el ruido de las concesiones ferrocarrileras, y esa coincidencia de dos

fenómenos que venían verificándose paralelamente en dos pueblos vecinos pareció ser como la aproximacion, más providencial que natural, de necesidades encaminadas á satisfacerse y compensarse mutuamente. La *falta* de México gritaba en demanda de la *sobra* de Estados Unidos, y ésta clamaba por el socorro de aquella. Aproximar la *falta* y la *sobra*, compenetrarlas y fundirlas era completar, el uno por el otro, á dos pueblos precipitado éste, retrasado aquel en su desarrollo. Ya se ha visto quién fué, por parte de México, el principal iniciador de esa obra; otros la continuaron.

III.

Ramon Guzman.

Un mexicano acababa de ponerse en accion lanzándose en la vía de empresas atrevidas encaminadas á implantar en México y explotar para sí los progresos de Estados Unidos y de Europa. En

él tomaba cuerpo y actividad lo que en Riva Palacio y otros no era más que pensamiento y proyecto. Joven, dotado de gran poder de simpatía y de insinuación, extremadamente práctico y rápido en el obrar, cualidades extraordinarias en medio de un pueblo inclinado al vuelo soñador de la imaginación y la indolencia del cuerpo, aquel hombre más movimiento que otra cosa, tenía, por carácter, que dirigirse á empresas de locomoción. Y empezó por poco, por tranvías americanos en las calles de la capital y por vías de comunicación con algunos pueblecillos de los alrededores. Luego, cuando llegaron á México los capitalistas exploradores de los Estados Unidos se encontraron con él como con uno de los pocos aliados con quienes podían contar en el país, y entró á tomar participio importante, con su capital y su acción, en la empresa de una de las vías troncales, destinadas á atravesar la República hasta empalmarse con una vía americana en la Frontera.

Tal era Ramon Guzman visto por su lado bueno, casi glorioso, de empresario de ferrocarriles. Bajo ese punto de vista se limita por ahora el his-

toriador á introducirlo en la galería de personajes que tomaron parte importante en los acontecimientos de este *Anticipo*. Una segunda personalidad se iba poco á poco delineando en él hasta empañecer y borrar la primera. Era el personaje político, el personaje de Palacio, contra quien se reserva el historiador páginas ménos lisonjeras. No importa que al tiempo de escribirse este, su persona tenga la particularidad de acabarse de envolver en las sombras de la tumba. Esa particularidad no tiene fuerza ninguna contra el estudio severo de la Historia, á los ojos de la cual todos los hombres de que se ocupa, aunque vivan, están muertos.

IV.

Ulises Grant y Matías Romero.

En las concesiones ferrocarrileras otorgadas desde 1877 hasta 1881 habia venido reinando un elemento integral constante. Era éste *la subvención* del Gobierno. Esa subvención nunca bajaba de

\$6.000 por kilómetro. Añadiense á esa cantidad otras pagaderas, una al año siguiente de hecha la concesion y otras algunos años despues durante un plazo desde 1 hasta diez años. Ahora bien: considerando que las concesiones otorgadas eran *cua-*
renta y algo más, y con vista del cómputo numérico de sus subvenciones respectivas, resultaba que el Gobierno mexicano tenia que pagar á los concesionarios en 10 años (aun calculando que muchas concesiones caducasen) una suma total de unos CIEN MILLONES DE PESOS. ¡Espantosa cifra para un gobierno que al tiempo de las concesiones no tenia ni esperaba tener más de *veinticinco millones* de rentas por año, y sin esperanza tampoco de tener algo sobrante de sus gastos precisos de cada año para atender á tan enorme subvencion! Eran este absurdo hacendario, esta bancarota prevista y aceptada, la expresion de la manera loca y tumultuaria con que se habia procedido para tejer en nuestro suelo una diminuta red ferrocarrilera.

Dos hombres, el uno yankee y el otro mexicano, el General Grant y el ministro de México en

los Estados Unidos, D. Matías Romero, parecieron ser los únicos que se impresionaran por la insensatez del Gobierno de México y su insensato sistema de concesiones. El General Grant no era, en verdad, un apóstol de los intereses mexicanos; pero al hacer en América una activa propaganda en favor de los ferrocarriles de México, á la vez que respondia á su propia conveniencia y predicaba la conveniencia de su país, abogaba tambien por la conveniencia de México buscando la reciprocidad de los beneficios cedidos y recibidos. «Estados Unidos, dijo Grant en un banquete dado en Boston en 1880, necesita importar productos tropicales (azúcar, café, tabaco) que exporta de Cuba y del Brasil, adquiriéndolos al precio de \$300,000,000 anuales. No tengo duda de que con la construccion de ferrocarriles podriamos adquirir de México esos productos que en vez de tenerlos de países antidemocráticos, esclavistas y de excesivos derechos aduanales, los tendriamos de un país republicano cuyos derechos de exportacion son menores, y—¿á qué precio?—ya no al de nuestro dinero, sino al de nuestros productos (maquinaria, he-

rramienta, artefactos) que remitiremos en cambio de frutos.

D. Matías Romero, unido á Grant en este trabajo de propaganda, le hizo ver el inmenso fardo de subvenciones que pesaba sobre el Gobierno de México, le expresó la imposibilidad de añadir un adarme á tanto peso y le asoció á sus esfuerzos para promover en favor de México empresas de ferrocarriles sin subvencion. Y una compañía de ferrocarril sin subvencion de México á Oaxaca se organizó bajo los auspicios de ambos.

V.

Pero esa idea de los ferrocarriles sin subvencion encontró bien pronto ¡cosa extraña! oposicion decidida de parte del mismo gobierno mexicano.... Un viento trastornador como el simoun del desierto, empezó á soplar sobre México con el desbordamiento del dinero yankee. En \$60.000000 se calculaba el capital americano invertido ya en empresas de telégrafos, ferrocarriles y explotacion

de minas en México. Manuel Gonzalez que empezaba á su vez á salir del aturdimiento de los primeros dias de presidencia, animado por la oferta espontánea de las 300,000 pesos de Sullivan acababa de penetrar en un nuevo órden de ideas y sentimientos. No se necesitaba ser fisonomista para percibir que aquel hombre habia olfateado la plata....