

nar, que el Ejecutivo dirigió, por conducto de la Secretaría de Hacienda, á las Cámaras Federales, constan pormenorizadamente la razones que han determinado al Gobierno á llevar á término la Reforma Monetaria, dándose, al mismo tiempo, á conocer los principios en que descansa el sistema, que se ha procurado que armonice todos los intereses nacionales, hondamente lesionados, por otra parte, con las continuas fluctuaciones en el valor de nuestra moneda en relación con las de los países con que comercia la República.

Considera el Ejecutivo que la Reforma Monetaria constituye una de las iniciativas más trascendentales y de la que la Nación puede esperar mayores beneficios futuros en favor de su desenvolvimiento económico, y para alcanzar este resultado el Gobierno cuenta con la cooperación, siempre benévola y eficaz, de los diversos grupos interesados en la solución de este importante problema.

* * *

El desarrollo económico de la República se mide, según he hecho observar en ocasiones semejantes, por el aumento de su capacidad productora y por el de su potencia de adquisición. El primero se gradúa por las cifras de las exportaciones nacionales; el segundo por las de las importaciones de mercancías extranjeras en el país.

Respecto de las primeras, paso á comparar los valores de las exportaciones en el cuatrienio comprendido entre 1º de Julio de 1900 á 30 de Junio de 1904, con los cuatro ejercicios fiscales anteriores.

Los valores en moneda mexicana (reduciendo los de oro á plata á los cambios corrientes) son como sigue:

1900-901.....\$ 158.009,437.	1896-97.....\$ 117.784,892.
1901-902..... 168.041,272.	1897-98..... 138.068,504.
1902-903..... 207.377,793.	1898-99..... 148.453,834.
1903-904..... 210.276,374.	1899-900..... 158.247,933.

Si se comparan los totales en ambos cuatrienios, se obtendrá un aumento á favor del de 1900-901 á 903-904 de \$181.150,513, sobre el anterior, puesto que en este último, la suma total de las exportaciones fué de \$562.554,363, y en el de 1900-901 á 1903-904, dicho total se elevó á \$743.704,876.

Por grande que nos parezca el paso que se ha dado en el progreso de nuestras remesas al extranjero, debe, sin embargo, fijarse la atención en un hecho de suma importancia: la considerable parte que tiene el metal blanco en las exportaciones nacionales.

Los envíos de plata al extranjero han sido efectivamente como sigue, en los dos períodos que vengo comparando:

1900-901.....\$ 72.420,784.	1896-97.....\$ 59.578,046.
1901-902..... 59.581,869.	1897-98..... 67.637,102.
1902-903..... 77.554,713.	1898-99..... 67.280,964.
1903-904..... 79.074,890.	1899-900..... 63.583,734.

En el cuatrienio de 1900-901 á 1903-904, el valor de las exportaciones de plata fué de \$288 632,256; en el cuatrienio de 1896-97 á 1899-900, de \$258.079,846. Aumento en el primer período sobre el segundo, \$29.552,410.

El Ejecutivo estima que, dadas las incertidumbres reinantes en el mercado de la plata, todos los esfuerzos deben dirigirse á favorecer y fomentar la exportación de los demás productos, procurando avivar y robustecer la actividad de las industrias que se han implantado en la República.

Con este fin presentó ante el Cuerpo Legislativo una iniciativa de ley, solicitando que se le facultara para devolver, en todo ó en parte, el importe del impuesto que grava la industria de tejidos de algodón, por los que de estos tejidos se exportasen para su consumo en el extranjero. Solicitó igualmente que se le autorizara para abonar á los exportadores de tejidos fabricados en el país, determinada suma de dinero, en compensación de los derechos aduanales que reportan á su introducción en el país las materias primas destinadas á esa industria.

La iniciativa á que me estoy refiriendo tuvo, como principal fundamento, diversos ensayos de exportación de tejidos llevados á efecto con bastante buen éxito, á algunos mercados de Centro y Sud-América, en los que se estima que puede crearse un importante centro de consumo para la citada mercancía.

Hasta ahora el mayor obstáculo con que ha tropezado esta corriente comercial, consiste en las dificultades de comunicación con estos mercados, particularmente por los puertos del Pacífico, que constituyen la ruta más natural para el tráfico con las referidas Repúblicas; pero próximo á su terminación el ferrocarril que ha de enlazar las demás líneas con el puerto de Salina Cruz, quedará felizmente allanado ese impedimento.

Al mismo tiempo, y para perfeccionar el proyecto, se dictaron algunas disposiciones encaminadas á facilitar el tráfico de cabotaje, dando así fácil salida á los cuantiosos productos de nuestras costas. Entre esas disposiciones, citaré la modificación de algunos artículos de la Ordenanza de Aduanas, autorizando el expresado tráfico á las embarcaciones de alto porte, previos ciertos requisitos que garantizan los intereses fiscales.

Complemento de estas medidas fué el nombramiento de una comisión formada por personas prácticas en la materia, que, á expensas del Gobierno, envió la Cámara de Comercio de esta capital á la América del Sur, con el fin de que se estudiara sobre el terreno las perspectivas de un movimiento de intercambio entre nuestra República y aquella parte del continente. La comisión cumplió satisfactoriamente su encargo, habiendo sido objeto de vivas muestras de simpatía en favor de nuestro país en los diversos Estados que visitara. En cuanto á resultados prácticos, es evidente que habrán de alcanzarse de innegable importancia cuando sean allanados los obstáculos que se elevan al proyectado tráfico, entre los que figuran, en primer término, la falta de compañías de navegación constante entre nuestros puertos y los de las otras Repúblicas. El Ejecutivo está, por lo tanto, resuelto, y así lo ha manifestado á las Cámaras Federales, á favorecer la creación de este servicio marítimo, otorgando concesiones y franquicias á las empresas que sigan ese derrotero.

Tales son, en breves palabras, las medidas iniciadas para favorecer las exportaciones de la República, termómetro, como arriba he dicho, de la productividad nacional.

Respecto de las importaciones, he indicado ya, al referirme á los derechos de aduana, que han presentado en el cuatrienio una marcha ascendente, á pesar de las contingencias del cambio sobre el extranjero.

Las cifras son como sigue, en los dos períodos que he venido comparando:

VALORES DE FACTURA EN ORO.

1900-901.....\$	65.083,453	1896-97.....\$	42.204,095
1901-902.....	64.648,774	1897-98.....	43.603,492
1902-903.....	75.904,808	1898-99.....	50.869,194
1903-904.....	78.308,443	1899-900.....	61.318,175

El total de las importaciones en el cuatrienio de 1896-97 á 1899-900 fué de \$ 197.994,956, oro, contra \$ 283.945,478, oro, en el cuatrienio de 1900-901 á 1903-904. El aumento de este último cuatrienio sobre el anterior, fué, por lo tanto, de..... \$85.950,522, oro.

Casi la totalidad de los productos clasificados en la tarifa de aduanas han contribuido á este aumento, y en cifras muy importantes los destinados al desarrollo de las industrias nacionales, sin que bastaran á detener el aumento de las importaciones los sacrificios que en determinadas épocas ha impuesto la depreciación de nuestra moneda, como también se ha hecho observar en páginas anteriores. Este resultado es por extremo satisfactorio, puesto que la diferencia entre el valor de factura en oro y su equivalente en plata, en el año de 1902-903, en el que se notaron, como ya sabemos, las cotizaciones más bajas en el precio del metal blanco, ascendió á \$ 115,416,287, en moneda mexicana, ó sea más del 150 por ciento sobre el valor de factura en oro de las mercancías importadas.

Por lo demás, el Gobierno ha procurado favorecer el movimiento de importaciones al país, dictando algunas disposiciones y adoptando algunos acuerdos de notoria conveniencia á los intereses del consumidor y del comercio. Aparte de los esfuerzos hechos para impulsar ese movimiento, y á los que he aludido en párrafos preinsertos, se han llevado á cabo otros que merecen consignarse en esta reseña.

En primer término, son de citarse las reformas introducidas en la Ordenanza General de Aduanas, con objeto de simplificar los trámites administrativos y beneficiar á los consumidores, conciliando, al propio tiempo, las exigencias, cada día más dignas de atención, de éstos con las de las distintas y cada vez más numerosas industrias nacionales.

Respecto de este último punto, es indudable que existe en el país un grupo de explotaciones perfectamente viables y á las que resulta innecesario seguir prestando una inútil protección. A este criterio obedecen las modificaciones á las cuotas fijadas por la Tarifa de Aduanas á la importación de café y á la del azúcar, productos cuyo consumo interior nada tiene que temer de la competencia de los similares extranjeros.

En favor de los consumidores se han expedido, asimismo, algunos decretos directamente encaminados á ese fin; siendo de citarse el que ha tendido á facilitar la pequeña importación de efectos destinados á las poblaciones de la frontera, y el que ha libertado de derechos aduanales las mercancías extranjeras con destino al territorio de Quintana Roo.

Además de las reformas introducidas en la Ordenanza de Aduanas y á las que arriba he hecho referencia, últimamente se han llevado á efecto otras en este ramo de legislación fiscal, con objeto de proporcionar mayores facilidades al comercio, suprimiendo ciertos requisitos y formalidades, resto de añejas prácticas en la materia, que se ele-

vaban aún frente á las exigencias modernas en relación con la libertad del tráfico. Esas reformas han sido muy bien acogidas por el público, y aunque llevan muy poco tiempo de estar en vigor, han dado los mejores resultados en la práctica. La experiencia irá, por lo demás, aconsejando las nuevas modificaciones que deben introducirse en este ramo.

Entre los acuerdos adoptados en pro del comercio, es de citarse el contrato celebrado con una empresa para el establecimiento de Almacenes Generales de Depósito en la ciudad de México y el puerto de Veracruz, almacenes que se inauguraron oportunamente y están funcionando en la capital de la República. La compañía del ferrocarril de Mérida á Valladolid obtuvo otra concesión para establecer almacenes de igual índole en el puerto de Progreso.

La Gendarmería Fiscal sigue prestando grandes servicios al comercio del país, completamente libertado ya de la competencia, que en otras épocas le hacían las importaciones fraudulentas llevadas á cabo, principalmente, por la frontera del Norte. Mas como quiera que la zona de vigilancia de ese cuerpo se extendía por varios Estados de aquella parte de la República y el Territorio de Tepic, el tráfico se encontraba sujeto en tan amplia zona á una severa fiscalización, que no dejaba de causar serios perjuicios al movimiento general de mercancías. Esos perjuicios eran tanto más dignos de ser tomados en consideración, cuanto que los ferrocarriles van absorbiendo cada día mayor cantidad de ese movimiento, por una parte, y que por otra, cada día también va dando el comercio mayores pruebas de corrección y moralidad. Tales consideraciones determinaron al Ejecutivo á limitar la jurisdicción de la Gendarmería á la porción de esos Estados inmediata á la frontera, quedando, de esa suerte, destruidas las trabas con que anteriormente habían tropezado algunas plazas mercantiles de suma importancia en la actualidad.

Por último, entre las disposiciones dictadas en favor del comercio, pueden incluirse: la apertura de una aduana en el punto de la frontera por donde penetra en Sonora el ferrocarril de Nacozari; el establecimiento de otra aduana fronteriza en Las Vacas, del Estado de Coahuila, y la instalación de una sección aduanal en el lugar al Poniente de Puerto Angel, en el de Oaxaca. También se abrió al tráfico de altura la aduana de Topolobampo, principalmente para facilitar la importación de materiales destinados á la construcción del ferrocarril que ha de unir el Estado de Sinaloa con el de Chihuahua.

El aumento en los productos de las rentas federales ha permitido que se hayan hecho importantes ampliaciones en distintos ramos de los servicios administrativos y que se hayan inaugurado otros en beneficio del público y en consonancia con el desenvolvimiento gradual del país.

Ya en páginas anteriores he dado á conocer en qué forma han ido acrecentándose las erogaciones del Tesoro Federal, siendo satisfactorio observar que no obstante el ensanche de los gastos impuestos por el progreso de la República y el aumento á los sueldos de los empleados, tanto de la lista civil como de la militar, los ingresos no solamente han bastado á cubrir las asignaciones normales, como ya se ha visto, sino que han servido para atender á otras partidas fuera del presupuesto ordinario. Entre ellas debo citar el pago de \$ 2.500,000, cantidad que, según el fallo del Tribunal de la Haya, fué

condenado el Gobierno á entregar á los reclamantes del asunto de los Fondos Píadosos de California, y diversas sumas de cuantía aplicadas á varias obras de utilidad pública.

En efecto, dadas las circunstancias bonancibles del Erario y en atención á las existencias metálicas que el Gobierno ha llegado á alcanzar como producto de los sobrantes obtenidos en los últimos ejercicios fiscales, solicitó el Ejecutivo de las Cámaras, y de ellas obtuvo, la autorización correspondiente para aplicar de dichas existencias hasta la suma de \$ 10.000,000, con destino á ciertas obras de importancia (Hospital General, Hospicio de Pobres, nuevas escuelas, edificio de la Secretaría de Justicia, Casa de Correos de esta capital, Instituto Médico y Geológico, pavimentación de calles é introducción de aguas, etc).

Como arriba he manifestado, los ingresos ordinarios han permitido que de ellos se hayan tomado fuertes sumas para las obras que se citan.

Cerraré esta parte de mi reseña haciendo saber que las existencias metálicas á disposición del Gobierno ascendían, al finalizar el año fiscal de 1903-1904, á..... \$ 36.749,590.80 en esta forma: en plata \$ 30.507,031.87; en oro \$ 6.242,558.93. En la última cantidad no está comprendido el premio que tiene este metal sobre la moneda nacional de plata.

En el curso del período se ha realizado una de las operaciones que juzgo como de más alta trascendencia para el futuro desenvolvimiento económico de la República: la intervención del Gobierno en la dirección de los ferrocarriles nacionales; asunto cuyos antecedentes y fines trataré de exponer con la mayor brevedad posible.

Desde que se inició en la Nación la etapa ferrocarrilera, entendió el Ejecutivo que á medida que el territorio patrio iba cruzándose de vías férreas y desarrollándose, á impulsos de esta nueva energía, la producción y el tráfico, y á medida también que, como era natural, las empresas explotadoras de esos medios de comunicación se iban adueñando, por decirlo así, de una porción cada vez más considerable de nuestra riqueza social, se hacía necesario que el Poder Público se armara contra cualquiera combinación que tuviese por objeto crear obstáculos á la creciente expansión de esa riqueza, ya que tales combinaciones nulificarían todas las ventajas fundadas en la construcción de los caminos de hierro, y determinarían graves daños á la gran masa de intereses, estimulados por la mayor rapidez y baratura de la circulación. A contrarrestar algunos de los indicados peligros acudió el Gobierno con el nombramiento de la comisión encargada de revisar las tarifas de los ferrocarriles, materia en la que me he ocupado en el capítulo consagrado á la Secretaría de Comunicaciones.

En estos últimos tiempos se inició, sin embargo, una amenaza de mucha más importancia todavía: la posibilidad de una consolidación ferrocarrilera, á virtud de un acuerdo entre dos fuertes empresas que poco á poco han ido posesionándose de amplias extensiones de caminos de hierro, y cuyo antagonismo momentáneo sería fácil que terminara por una inteligencia, que traería consigo una elevación en los fletes, hecho que se registra invariablemente en todos los países en los que se ha iniciado el régimen de las grandes concentraciones industriales.

Frente á tan funesta emergencia, el Ejecutivo resolvió llevar su acción al terreno en que se había iniciado este debate, tratando de adquirir una preponderancia efectiva en el seno de varias de las compañías ferrocarrileras que existen en la República.

Al adoptar este programa, no se propuso el Gobierno salir de la esfera de sus naturales atribuciones para convertirse en empresario, según se desprende de las consideraciones que llevo expuestas, sino vigilar eficazmente los intereses del público.

El primer paso en este sentido se dió con la adquisición de un determinado número de acciones del ferrocarril Interoceánico, operación llevada á efecto el mes de Septiembre de 1902.

Para penetrarse bien de esa operación, es necesario tener presente que, iniciada la competencia entre los dos grandes sistemas ferrocarrileros que han abarcado una tan gran porción de nuestro tráfico exterior, el Ferrocarril Nacional y el Central, todos los esfuerzos de la primera de estas dos empresas se encaminaban á buscar una salida al Golfo, ya que su rival cuenta con la que le proporciona la línea de Tampico. Así, tan pronto como el Ejecutivo tuvo noticias de que la empresa del Ferrocarril Nacional trataba de adquirir una cierta cantidad de acciones del Interoceánico, decidió salir al encuentro de esta combinación, haciendo que el Gobierno de México se presentara á su vez como comprador de esos valores. Oportunamente informé á las Cámaras Federales del éxito obtenido por esas gestiones, cuyo resultado fué la adquisición por nuestra parte de un millón de libras esterlinas, al tipo de 90½ por 100, de acciones *debenturas* del Ferrocarril Interoceánico, lo que le aseguraba una mayoría de votos en la dirección de la citada empresa.

Adquirida esta posición, muy pronto comprendió la Compañía del Ferrocarril Nacional la conveniencia de entrar en un arreglo con el Gobierno para la explotación en común de las tres líneas de que ambas partes disponían: la del Nacional, hasta la frontera del Norte, la del Internacional y la del Interoceánico. Se entablaron negociaciones en este sentido, sobre la base de que el Gobierno adquiriera un determinado número de acciones del Ferrocarril Nacional, operación que el Ejecutivo decidió llevar á la práctica, siempre que se realizara en las mejores condiciones y con los menores sacrificios posibles para el Erario Federal. Esa operación se ultimó, por fin, en los términos financieros más favorables, habiéndose alcanzado con ella el objeto perseguido al resolver la intervención del Gobierno en asuntos ferrocarrileros.

En efecto, según los términos del contrato celebrado con la casa americana poseedora de los principales intereses del Nacional, el Gobierno de México compró á dicha casa acciones del citado ferrocarril por valor de nueve millones de *dollars*, cantidad pagadera con las *debenturas* del Interoceánico, cedidas por la suma de cuatro millones quinientos mil *dollars*, y el resto en dinero. En cuanto á la ingerencia oficial, base de estas combinaciones, la adquisición de las acciones del Nacional aseguró la preponderancia del Gobierno en la dirección de las tres expresadas líneas, lográndose de tal suerte el control de un sistema ferrocarrilero que abarca unos 5,500 kilómetros, y que, tanto por la amplitud del radio que abraza, como por la importancia de los puntos terminales en el tráfico internacional, asegura los intereses del país contra las amenazas de una futura consolidación ferrocarrilera.

La necesidad de conducir esta operación dentro del mayor sigilo y con gran rapidez, obligó al Ejecutivo á llevarla á cabo sin autorización expresa de las Cámaras Federales, proponiéndose, como lo hizo, dar cuenta de sus actos y pidiendo para ellos la aprobación de tan respetables cuerpos, la que le fué deferentemente concedida.

Me queda por decir que en recientes fechas el Gobierno adquirió la totalidad de las acciones que forman el capital del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, línea cuya im-