

171. Conforme al artículo 63 de la Constitución federal de México, al abrirse cada período de sesiones del Congreso, el Presidente de la República pronuncia un discurso en que da cuenta al Poder Legislativo, en términos generales, del estado que guarda la Nación, y este discurso es contestado también en términos generales por el Presidente de la Cámara de Diputados: pero esta contestación no expresa más que la opinión personal de quien la pronuncia, supuesto que no es discutida ni aprobada por el Congreso.

172. En cumplimiento de este precepto, al abrirse el primer período de sesiones del actual Congreso de la Unión el 16 de Setiembre de 1878, el Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos leyó un discurso, en el cual dijo con referencia al ferrocarril de la Esperanza á Tehuacan, lo que sigue:

«Toca á su término el ferrocarril de la Esperanza á Tehuacan, construido con fondos públicos, con tal economía, que su costo no llega al importe de la subvención acordada á otros, y bajo uno de los sistemas que parecen estar más en armonía con las exigencias de nuestro suelo y con las necesidades de nuestro tráfico.»

173. Se cree conveniente ántes de pasar adelante, para mejor inteligencia de este asunto, explicar lo ocurrido respecto del ferrocarril á que se refirió el Presidente en el fragmento precedente de su discurso. A consecuencia de lo accidentado del terreno en México, y de lo copioso de las lluvias, los caminos principales del país se descomponen muy frecuentemente, y hay que hacer gastos relativamente fuertes en su conservación. El Gobierno federal tiene el deber de conservar expeditas las principales vías de comunicación, y la Secretaría de Fomento mantiene un Cuerpo de Ingenieros en los caminos principales, con este objeto. El ingeniero director de uno de estos caminos, el que se separa de la línea del ferrocarril de Veracruz con dirección á Oaxaca, creyó que con el mismo costo de la conservación y reparación del camino de su cargo, podría construirse un ferrocarril de tracción animal. Aprobada su idea por el Ejecutivo, se comenzó la construcción de un tramo de ferrocarril de la estación de la Esperanza á la ciudad de Tehuacan. Están ya concluidos diez y siete kilómetros, se han recibido rieles para ocho más, y están terraplenados los restantes veintiseis kilómetros, esperando solo la llegada de los rieles para concluir toda la vía.

174. El diputado Alfredo Chavero, á quien tocó, como presidente de la Cámara de diputados, contestar el discurso presidencial, dijo sobre este punto lo siguiente:

«No lo es ménos (entre los bienes indiscutibles) el ferrocarril de la Esperanza á Tehuacan, construido con fondos públicos y con tal economía, que su costo no llega al importe de la subvención acordada á otros. Esto nos servirá de lección en lo porvenir para que no comprometamos los intereses de la República en concesiones inconvenientes; y esto sirve también de justificación á la conducta juiciosa de la anterior Cámara de Diputados en el negocio del ferrocarril Palmer y Sullivan.»

175. Es conveniente advertir, ante todo, que el presidente de la Cámara de Diputados en México no es un funcionario equivalente al presidente de la Cámara de Diputados en los Estados-Unidos: aquel dura en su encargo todo el período de la Cámara: este es elegido el día último de cada mes, y dura en su encargo un solo mes ó quince días, cuando el período comienza ó termina á mediados de un mes, y con frecuencia se ha visto, que con motivo de las combinaciones políticas y de los intereses de los partidos, han salido á veces electos presidentes de las Cámaras, personas que están muy léjos de representar la opinión de la mayoría, aun en las cuestiones políticas de más vital importancia, y mucho menos en otros asuntos que no son de política de actualidad y que no forman la base de ninguno de los partidos en que está dividida actualmente la nación mexicana.

176. Por lo demos, se comprende desde luego que el objeto del diputado Chavero en su discurso de 16 de Setiembre de 1878, fué sostener en una ocasión solemne las opiniones que habia expresado en la Cámara de Diputados al discutirse el contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer, y considerarlos como aceptados por la Cámara de Diputados.

177. El hecho, pues, de que el diputado Chavero haya expresado ciertas opiniones respecto de la cons-

171. Al abrirse cada período de sesiones el Presidente de la República da cuenta del estado de la nación.

172. El 16 de Setiembre de 1878 aludió el Presidente en su discurso al ferrocarril de la Esperanza á Tehuacan.

173. Ferrocarril construido por el gobierno mexicano, de la Esperanza á Tehuacan.

174. Respuesta del Presidente de la Cámara, Alfredo Chavero, sobre este asunto.

175. El Presidente de la Cámara de Diputados de México no equivale al mismo funcionario en los Estados-Unidos.

176. El diputado Chavero repitió sus opiniones y las dió por aceptadas por la anterior Cámara de Diputados.

177. Esta opinión del diputado Chavero no es la de la Cámara de Diputados ni la del Ejecutivo de México.

trucción de ferrocarriles en México por compañías de los Estados-Unidos; y el de que después de haber expresado esas opiniones haya sido elegido presidente de la Cámara de Diputados por quince días del 16 al 30 de Setiembre de 1878, no prueban en manera alguna que el Gobierno ó el pueblo de México, y ni siquiera que la Cámara de Diputados, sean partícipes de esas opiniones: por el contrario, la misma Cámara de Diputados del 8º Congreso de la Unión, ante la cual el Sr. Chavero pronunció el discurso á que alude el informe, habia aprobado en lo general el contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer por 69 votos contra 62. Acaso habria sido aprobado este contrato con ménos discusión y menores dificultades, si no se hubiese temido por parte de muchos, que los contratistas no contarán con los medios bastantes para construir el camino, cuyo temor estaba hasta cierto punto fundado en la opinión de personas respetables.

178. A pesar del discurso del Sr. Chavero, la misma Cámara de Diputados del noveno Congreso de la Unión que lo eligió su Presidente durante los quince primeros días de su primer período de sesiones, aprobó el día 11 de Diciembre de 1878, por 104 votos contra 15, el contrato celebrado por el Ejecutivo con el Sr. Hayden H. Hall, ciudadano de los Estados-Unidos, para la construcción del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec, según se expresará más adelante.

179. No hay, pues, fundamento para creer que el Sr. Chavero haya sido elegido presidente de la Cámara de Diputados, por su manera peculiar de pensar respecto de la construcción de un ferrocarril á los Estados-Unidos, y puede por el contrario asegurarse, que sus opiniones sobre este asunto no tuvieron influencia alguna en su elección.

d.—Consecuencias que resultan de los hechos precedentes.

180. Lo que se ha dicho hasta aquí, demuestra que la nación mexicana no abriga sentimientos de mala voluntad ni ménos de hostilidad respecto de los Estados-Unidos, aunque esto no impide que en algunos círculos y de parte de algunos hombres ilustrados y de buena posición política, se abrigue si no hostilidad contra la nación vecina, sí tibieza emanada del temor de que intente hacer nuevas desmembraciones del territorio mexicano. No debe parecer extraño que tales opiniones se formen y se expresen usándose de la libertad que concede nuestra Constitución para manifestar de palabra ó por la imprenta todas las opiniones, y hasta que se viertan alguna vez en el Congreso conceptos del mismo género; pero seria injusto hacer responsable al Gobierno y á la nación mexicana de estas manifestaciones, que no es posible reprimir, y que no expresan la opinión del país.

181. Que haya, pues, álguien que vea con temor las proposiciones del senador Morgan del Estado de Alabama por creer que tienen por objeto la absorción de México; que haya un diputado que vea un peligro para la nacionalidad mexicana en su enlace con los Estados-Unidos, por medio de ferrocarriles, no prueba que el Gobierno ó el pueblo mexicano participen de esos sentimientos, así como cuando en los mismos Estados-Unidos se habla ó se escribe en contra de México, no se juzgan esas manifestaciones como emanación del Gobierno, ni como el sentimiento ú opinión del pueblo norte-americano.

182. La sucinta y exacta exposición del estado actual de la opinión pública en México, y la explicación que se ha hecho de los actos de la Cámara de Diputados, respecto de la construcción del ferrocarril internacional, y de los discursos del diputado Chavero sobre este asunto, demuestran que no es fundado el concepto del informe, respecto de que aquella sea adversa á la construcción de ferrocarriles de esta capital á la frontera con los Estados-Unidos. Es cierto, como se ha manifestado ya, que algunas personas consideran peligrosa la construcción de vías férreas á los Estados-Unidos; pero la generalidad del país y especialmente el actual Gobierno de México, y algunos de los anteriores, léjos de tener estas ideas, creen que la construcción de esas líneas será precisamente uno de los medios más seguros y eficaces de promover el desarrollo de esta nación, y de evitar á la vez, complicaciones y dificultades futuras entre las dos Repúblicas.

183. ¿Qué se juzgaría en los Estados-Unidos, si el Representante de México en Washington tomase

178. La Cámara de Diputados aprobó en lo general la concesión del ferrocarril de Tehuantepec hecha al Sr. H. H. Hall.

179. El Sr. Chavero no fué elegido Presidente de la Cámara por sus opiniones sobre el ferrocarril internacional.

180. No es fundado el concepto del informe respecto de que la opinión pública en México sea contraria á los E. U.

181. Hay algunos círculos y personas, que tienen tibieza, pero no hostilidad hacia los Estados-Unidos.

182. No hay hostilidad de parte de México para la construcción del ferrocarril internacional.

183. En los Estados-Unidos también se vierten opiniones contrarias á México.

nota de lo que alguna vez se suele decir en el Congreso de los Estados-Unidos respecto de México, ya por interés de partido, ya por preocupación ó ya por falta de conocimiento de la condicion verdadera de este país, y presentase una opinion individual, como el sentir del Gobierno de los Estados-Unidos y de las clases ilustradas de aquella sociedad? Si la exposicion de ideas respecto de México, se refiriera por accidente á lo que en los Estados-Unidos se llama *destino manifesto*, y que implica la idea de la absorcion absoluta é inmediata de México y de todas las demas naciones del continente americano por parte de los Estados-Unidos, ¿se podria creer entonces en México que los Estados-Unidos se ocupaban seriamente de procurar la absorcion de nuestro país y de los demas que ocupan este hemisferio? Esta consecuencia seria tan errada como las que deduce el informe, de los fragmentos del discurso del diputado Chavero á que se ha aludido ya.

184. Por lo demas, el informe mismo se encarga de demostrar la importancia que da á las opiniones del diputado Chavero, y que no las considera como la expresion de la opinion nacional, cuando dice que «los políticos del país conocen tan bien el sentimiento popular sobre este punto, que cuando les conviene nunca dejan de apelar á él con notable resultado en el Congreso.» Si algunos políticos en este país, como en otros, apelan á ese recurso para causar impresion, esto demuestra que en casos semejantes no se confia en que entre las clases ilustradas del país prevalezcan las ideas que se propalan, sino solamente entre las masas, porque de lo contrario los políticos no tendrían que recurrir á ese arbitrio para causar impresion, sino que se limitarían á expresar y sostener lealmente sus opiniones que encontrarán eco en la opinion sensata del país.

e.—No hay dificultad de parte de México para la construccion del ferrocarril internacional.

185. Por lo expuesto aparece que no hay fundamento para creer que por parte de México haya dificultades para construir un ferrocarril internacional que lo ponga en comunicacion inmediata con los Estados-Unidos.

186. Si todas las administraciones que se han sucedido en el país, desde Abril de 1865 á la fecha, por mucho que hayan diferido en otros puntos, han estado conformes en el sistema de hacer contratos para construccion de ferrocarriles, con compañías norte-americanas, ya de un punto á otro de la Nacion Mexicana, ya á la frontera de los Estados-Unidos; si todos los Congresos mexicanos que se han sucedido desde entonces, han aprobado, ratificado y prorogado estas concesiones, segun se hará presente al hablar de las concesiones hechas á compañías norte-americanas, es claro que no puede sostenerse que la opinion de la generalidad de los hombres públicos en México, considere peligrosa la construccion de ferrocarriles que pongan en comunicacion á este país con los Estados-Unidos.

187. Si algunas de las personas ó compañías que han solicitado concesiones de México no han tenido capital ni respetabilidad alguna, sino que con el propósito de especular con las concesiones las han aceptado en los términos que se les daban, teniendo la seguridad de no poder realizar sus compromisos, lo que sin aventurar mucho podria juzgarse, si como asegura el informe, los solicitantes han creído generalmente inaceptables las concesiones en los términos que las da el Gobierno de México, entonces nada se habria perdido con no darlas y no deberia verse en esto un rasgo de prevencion de México contra su enlace por vías férreas con los Estados-Unidos.

188. Más bien pudiera decirse que ahora hay mayor facilidad de la que ha habido hasta aquí, para la construccion del ferrocarril internacional. En efecto, segun lo refiere el informe, el ferrocarril del Sur Pacífico llega ya al fuerte Yuma, que casi está en la frontera de México con los Estados-Unidos. El ferrocarril internacional de Texas llega ya á San Antonio y el de Denver viene en direccion al Paso del Norte. Ya se considere á estas tres líneas ó á alguna de ellas como troncales ó como ramales, parece seguro, que en uno ú otro caso necesitarán de prolongarse á la frontera mexicana, para aumentar su tráfico y sus negocios con el mercado de México. Si pudiera pues, considerarse difícil ó imposible, la construccion de una vía férrea, aislada de un punto de México á la frontera de los Estados-Unidos, porque no existiese actualmente el tráfico necesario para sostenerla y hacerla lucrativa, no habrá este peligro desde el mo-

184. El informe mismo demuestra la trascendencia de estos conceptos, al decir que los políticos saben usar esta arma.
185. No hay fundamento para creer que por parte de México haya dificultad para el ferrocarril internacional.
186. Las administraciones pasadas han hecho varias concesiones para construir este camino.
187. El no dar concesiones á compañías no solventes, no revela poca voluntad de parte de México.
188. La proximidad á México de las líneas americanas hace más probable la construccion del ferrocarril internacional.

mento en que haya líneas construidas ya, ó próximas á construirse, que sin consideracion alguna al mercado mexicano, sino por los negocios que pueden hacer en el territorio de los Estados-Unidos, han tocado ya ó están para tocar en nuestra frontera.

189. Si fuese probable, y hasta seguro que no se pudiera construir una línea por ejemplo, del Paso del Norte á Chihuahua, ó de Laredo á Monterey, por temerse que el tráfico actual, fuese insuficiente para sostenerla y pagar un interés moderado al capital invertido en ella, es claro, que si estas líneas fuesen tan solo ramales de un sistema que sirva para poner en comunicacion, á algunas de las poblaciones principales de los Estados-Unidos ó á sus costas del Atlántico con las del Pacífico, la línea, seria lucrativa y podria emprenderse su construccion como un modo seguro de aumentar el tráfico de las líneas principales, respecto de las cuales las que se construyesen en el territorio mexicano podrian considerarse como ramales. Esta consideracion aumenta, pues, grandemente, la probabilidad de la construccion de ferrocarriles en el territorio mexicano, con direccion á los Estados-Unidos. Las mismas compañías americanas consideran no solamente probable, sino segura, la próxima construccion de alguno de esos ferrocarriles.

3.—SUBVENCION A FERROCARRILES.

190. El informe se refiere tambien á la posibilidad de México para pagar las subvenciones que contrata, á causa de la situacion financiera del país, de su extremada pobreza, y de las grandes dificultades que existen para hacer los gastos más urgentes; deduciendo que es imposible pagar la subvencion que se contrata con la compañía que emprenda la construccion de ferrocarriles de México á los Estados-Unidos.

191. Respecto de este punto el informe parte del supuesto: «1º, que el capital para construir el camino debe venir principalmente del extranjero; y 2º, que ningun camino puede construirse ó será construido sin un subsidio del Gobierno en cualquiera forma que sea: expresa que «tendrá ocasion de demostrar más adelante que México está de tal manera empobrecido, á causa de su larga serie de revoluciones, que es enteramente incapaz por sí mismo, de emprender ninguna grande obra de mejoras materiales públicas; y que es un hecho reconocido por todos los mexicanos inteligentes, que el capital para una vía férrea hacia los Estados-Unidos, tiene que venir de la nacion vecina ó por conducto de ella:» agrega que «el subsidio es necesario para inducir á cualquiera Compañía solvente, á emprender la obra:» que «esto, que puede asentarse como un principio general, es especialmente exacto en el caso presente, puesto que el camino tiene que pasar á traves de grandes desiertos y de país despoblado;» y termina asegurando que «despues que esté concluido, trascurrirán algunos años ántes de que produzca mucho, si es que algo produce, además de los gastos de explotacion, puesto que todo el tráfico de la línea está por crear, y que los mexicanos no se dan prisa en aceptar ni conformarse con métodos nuevos.» Hace por último algunas importantes referencias al ferrocarril de Veracruz, que se examinarán en otro lugar.

192. Respecto de este asunto hay que tener presentes las siguientes consideraciones:

A. Necesidad de la subvencion.

B. Posibilidad de pagarla, y

C. Forma en que deba darse.

193. Se hablará de cada uno de estos puntos separadamente para la mayor claridad de este asunto.

A.—Necesidad de la subvencion.

194. El informe parte del supuesto de que es indispensable para la construccion de cualquier ferrocarril en México, el pago de una subvencion. Tan solo parece conveniente decir respecto de este punto que el Gobierno de México lo ha considerado así, una vez que ha concedido subvenciones liberales á todas las empresas con quienes ha contratado la construccion de ferrocarriles: á la Compañía inglesa que construyó el de Veracruz le concedió auxilios pecuniarios que equivalen á más de \$ 37,000 por kilómetro,

189. Los ferrocarriles á la frontera serian lucrativos enlazados con los de los Estados-Unidos.
190. Subvencion á ferrocarriles construidos en México.
191. El informe considera indispensable la subvencion para construir el ferrocarril internacional.
192. Cuestiones relacionadas con este asunto.
193. Necesidad de tratar cada una separadamente.
194. El Gobierno de México ha seguido el sistema de subvencionar á los ferrocarriles contratados.

aunque pagados en varias anualidades y sin proporcion a la extension del camino, y la subvencion que ha dado a las demas empresas ha sido de 7 a \$ 10,000 por kilómetro.

195. Por lo demas debe tenerse presente que no pueden llamarse desiertas las regiones de este país por donde tendria que pasar el ferrocarril internacional, supuesto que recorrería una zona poblada por varios millones de habitantes. Es cierto que tambien pasaria por algunos lugares despoblados; pero sus dificultades, aun bajo este aspecto, serian menores que muchas de las que se han encontrado en varias líneas de ferrocarril de los Estados-Unidos.

196. Precisamente los Estados-Unidos son quienes han establecido el principio de que los ferrocarriles sirven para desarrollar los elementos de un país, y a la práctica de ese principio debe en gran parte su prodigioso desarrollo el Oeste de la nacion vecina, lo cual está en contraposicion de la idea que antes prevalecia de que no podian construirse ferrocarriles sino en un país ya desarrollado. México desea seguir aquel ejemplo, y quienes con tan buen éxito lo han ensayado en su propio país no parece que lo juzguen impracticable en el vecino.

197. Un solo hecho bastará para disipar el temor por lo que hace a la lentitud del pueblo mexicano para aceptar nuevos hábitos, que se presenta en el informe como otra de las dificultades para la construccion del ferrocarril internacional. Tlalnepantla es una poblacion de 5,000 habitantes, situada a diez millas de esta capital. En el año de 1874 no habia más medio regular de comunicacion entre ambos lugares que una sola diligencia, que no podia contener más de doce pasajeros y que hacia todos los dias un viaje de ida y otro de regreso, pues aunque pasaba por allí la diligencia para Querétaro y otras ciudades importantes, casi siempre pasaba llena de pasajeros. En 1874 se concluyó el ferrocarril de esta capital a Tlalnepantla, y desde su apertura ha trasportado un número de pasajeros, que por término medio anual llega a 171,243 que corresponden a 468 por dia. Otro tanto puede decirse y todavia en mayor escala, de las otras poblaciones inmediatas a la ciudad de México y que han sido unidas con ella por ferrocarril, como Tacubaya, Mixcoac, San Angel, Tlalpam y Guadalupe Hidalgo.

B.—Posibilidad de pagar la subvencion.

198. Considerando el informe como necesario el subsidio, pregunta: «¿cuál es la probabilidad de obtenerlo del Gobierno mexicano?» y dice «que en el contrato hecho con la Compañía internacional de Texas, en 1873, a que ya se ha hecho referencia, el Gobierno se obligó a pagar a la Compañía \$ 9,000 por kilómetro (cerca de \$ 15,000 por milla) y para asegurar el subsidio, hipotecó el 8 por 100 de los derechos aduanales de los principales puertos de mar, y estos han sido, en sustancia, los términos que ha estado proponiendo a las Compañías extranjeras, durante los últimos diez años: que en algunos casos, ó bien en lugar del subsidio, ó bien además de este, ha ofrecido cierta cantidad de terrenos baldíos; pero como no tiene tales terrenos fijados y deslindados, y como es probable que la mayor parte del país, donde se dice que están situados dichos terrenos, está cubierta por alguna especie de título particular ó concesiones, puesto que hace más de trescientos años que el país está ocupado, no estima dicho subsidio como de valor suficiente para considerarlo en el presente cálculo.»

199. Al examinar este punto, es indispensable hablar de la actual situacion pecuniaria de México y de las condiciones, estado actual y monto de su deuda pública.

a.—Estado actual de la Hacienda pública en México.

200. El informe expresa con respecto a la posibilidad que tiene México de pagar las subvenciones que contrate, que, «el estado del erario de la Nacion es tal, que hace más de dos años y medio que no ha podido pagar la subvencion decretada a la Compañía del ferrocarril de Veracruz a la ciudad de México, y actualmente se le deben a cuenta de ella cerca de dos millones de pesos: que la pobreza del erario es tal, que recientemente fué necesario suspender el pago de los sueldos de los jueces y de los empleados civiles del Gobierno. Su condicion angustiada que se manifiesta con el hecho de que en los últimos meses el *Diario*

195. No son desiertas las regiones que atravesará el ferrocarril internacional.

196. Los Estados-Unidos han establecido el principio de desarrollar el país con ferrocarriles.

197. No son los mexicanos remisos para aceptar hábitos civilizados. Ejemplo del ferrocarril de Tlalnepantla.

198. El informe considera que México no puede pagar la subvencion que contrate.

199. Necesidad de hablar de la situacion pecuniaria actual de México y del monto de su deuda.

200. La opinion del informe respecto del estado actual de la Hacienda pública en México.

Oficial del Supremo Gobierno anunció, que este se veia obligado a apelar al patriotismo de los empleados civiles, tanto los que dependen del Poder Ejecutivo, como los que dependen del Judicial, para que sobrellevasen con calma la suspension de sus sueldos, pues habia sido necesario enviar \$ 50,000 a la frontera del Norte para cubrir los gastos de una campaña proyectada contra los indios.» Agrega que «con un crédito exterior y un erario nacional en semejantes condiciones, apenas es probable que el Gobierno mexicano pueda ó esté dispuesto a pagar \$ 15,000 por milla para la construccion de un ferrocarril que tantos hombres públicos, aun los inteligentes, creen que eventualmente daría por resultado la ruina nacional.»

201. En el lugar correspondiente se hablará de lo que México ha pagado a la Compañía limitada del ferrocarril mexicano de México a Veracruz, y de lo que aún le debe por subvencion.

202. Relacionada de una manera directa la posibilidad que tiene México de pagar las subvenciones pecuniarias que ofrezca a las Compañías que construyan ferrocarriles en su territorio, con la situacion financiera del país, es necesario hablar brevemente de este asunto.

203. El Gobierno de México cree que no cumpliría con su deber, y más aún, que haría un positivo perjuicio a la Nacion, si tratase de ocultar la verdad de los hechos, por desventajosos que estos sean para la República, y si no expusiese la situacion del país tal como ella es realmente. Por este motivo, en cuantas publicaciones oficiales se han hecho por la Secretaría de Hacienda, desde hace varios años, lejos de procurar disminuir la gravedad de la situacion hacendaria, se ha bosquejado esta con los más vivos colores. Sin embargo de que el Gobierno de México ha expuesto francamente en varias ocasiones, el estado que guarda la Hacienda pública, como el informe entra en consideraciones que noparecen fundadas, y deduce consecuencias erróneas, es conveniente hacer algunas explicaciones sobre este importante asunto.

b.—Causa de las dificultades pecuniarias de México.

204. La Nacion mexicana se compone de cosa de 9,000,000 de habitantes, de los cuales cosa de 6,000,000 son indios de raza pura, quienes por sus costumbres inveteradas, su falta de civilizacion y porque en su mayor parte habitan en el interior del país, lejos de las costas, sin rios navegables y desprovistos de caminos fáciles y baratos, no pueden producir los frutos tropicales que tendrian gran consumo en los mercados extranjeros, y ni siquiera realizar los pocos frutos que producen en los mercados mexicanos cuando están algo retirados de sus pueblos. Con esta misma dificultad luchan la mayor parte de los demas habitantes del país que no pertenecen a la raza indígena pura: producen y consumen algo más, pero no producen todo lo que pudieran, en relacion a su número, por las desventajas del suelo en donde viven y por la falta de consumos, ocasionada principalmente por la carencia de vías de comunicacion baratas y prontas.

205. A propósito de la produccion en México, podria creerse, que teniendo dilatadas costas en ambos mares, por lo ménos la parte de la poblacion establecida en ellas, estaria en aptitud de producir frutos que por no estar recargados con el fuerte flete de tierra de los caminos del interior, pudieran exportarse con ventaja para el país. Desgraciadamente el litoral de México en ambos mares está sujeto, con pocas excepciones, a enfermedades que no permiten se establezcan en él sino con algun peligro, personas no aclimatadas; esta circunstancia y la incomodidad de la vida en la costa, a lo ménos en sus primeros meses, a causa de la multitud de insectos y otras molestias de la tierra caliente, han hecho que las costas de México estén relativamente despobladas, y que la gran masa de la poblacion del país se haya concentrado en los lugares altos y frios ó en los templados, cuyos moradores no o curren a establecerse ó a trabajar temporalmente en los puntos de la costa. Puede, pues, decirse, que por regla general, la poblacion principal del país está en el interior, y que para que los frutos producidos por ella puedan llegar a los puertos sin grandes recargos, es indispensable la construccion de ferrocarriles.

206. La poblacion de 9,000,000 de habitantes para una nacion cuyo territorio comprende una extension de 109,434 leguas cuadradas, con costas extensas en ambos mares, es verdaderamente escasa. Las necesi-

201. En el lugar oportuno se hablará de lo relativo al ferrocarril de México a Veracruz.

202. Es necesario hablar de la actual situacion financiera de México.

203. Se hará una exposicion tan exacta como verídica de la situacion pecuniaria de México.

204. Dificultades naturales que han impedido el progreso de México.

205. Causa por que su produccion no corresponde a su poblacion ni a las ventajas de su suelo.

206. La parte productiva de la poblacion es inferior a las necesidades del país.

dades de una nacion de tan vasta extension territorial, teniendo litoral en los dos océanos y una larga frontera con los Estados- Unidos que atender y otra igualmente extensa con Guatemala, exigen gastos de consideracion correspondientes por lo ménos á una poblacion mucho más numerosa. La parte productora de la poblacion que puede sufragar estos gastos, es relativamente pequeña y puede calcularse á lo sumo en dos y medio millones de habitantes. El resultado de estos hechos es, pues, que al paso que las necesidades públicas de México son las de una nacion grande, las cargas no vienen á pesar en realidad sino sobre una parte mínima de su poblacion.

207. De aquí provienen y han provenido desde hace tiempo, todas las dificultades financieras de México: sus necesidades han sido muy superiores á su posibilidad de satisfacerlas. Si á esto se agrega la circunstancia de que el país ha sostenido por mucho tiempo guerras civiles para emanciparse del fanatismo, afianzar su independencia y mejorar su condicion social y política, y que se ha visto tambien obligada á sostener algunas guerras extranjeras,—y es sabido que la guerra aumenta considerablemente los gastos públicos,—no parecerá extraño que México no haya podido pagar los intereses de su deuda, ni hacer sus demas gastos con regularidad; que el deficiente haya sido su estado normal, y que su crédito dentro y fuera del país haya sufrido el consiguiente menoscabo.

208. Hecha esta explicacion, que en pocas palabras concreta con verdad la situacion financiera del país, es tiempo ya de examinar las conclusiones del informe sobre este punto.

c.—Artículos del Diario Oficial del Gobierno mexicano, respecto del envío de \$ 50,000 á la frontera del Norte.

209. Con el objeto de demostrar la extremada pobreza del tesoro mexicano, y su completa imposibilidad de cumplir con las obligaciones que contraiga respecto de pago de subvenciones á compañías constructoras de ferrocarriles en México, se refiere en el informe, que fué necesario suspender recientemente el pago de los sueldos de los jueces y de los empleados civiles del Gobierno, y que en el mes de Setiembre de 1878 el periódico del Gobierno anunció que se veia obligado á recurrir al patriotismo de los empleados civiles tanto del Poder Ejecutivo como del Judicial, para que tuviesen paciencia respecto de la suspension de sus sueldos, por haber sido necesario enviar \$ 50,000 á la frontera del Norte, para pagar los gastos de una campaña proyectada contra los indios.

210. Conviene referir lo que pasó respecto de este pequeño incidente, porque el informe lo toca dándole una importancia inmerecida.

211. A pesar de la mala condicion de la Hacienda pública, segun se acaba de manifestar; á pesar de sus necesidades y á pesar de que desde Diciembre de 1876 se ha sostenido un ejército numeroso y mayor del que ha habido en otras épocas, en el año de 1877 se hicieron con toda regularidad los gastos de la administracion, y los sueldos de los empleados civiles y militares fueron pagados en el segundo semestre de ese año, hasta por quincenas adelantadas sin quedárseles á deber casi nada.

212. Igual cosa pasó en el primer semestre del año de 1878: los sueldos de los empleados civiles y militares fueron pagados íntegramente, y en muchos casos con una quincena de adelanto. En el segundo semestre del mismo año se atrasó algun tanto el pago de estos sueldos; pero este atraso no es tan considerable, si se atiende á que despues de veinticuatro meses, durante los cuales ha regido los destinos del país la presente administracion, no se debe á los empleados civiles y militares por término medio más que lo correspondiente de una á dos mensualidades.

213. Cuando dejó de hacerse con entera regularidad y por quincenas adelantadas el pago de los sueldos de los empleados civiles y militares del Gobierno federal, algunos periódicos de esta capital y principalmente los que hacen la oposicion al actual orden de cosas, se quejaron de ello calificándolo de una grande injusticia, y trataron de excitar el ánimo de los referidos empleados, suponiendo que se les pagaba con desigualdad y que habia preferencias indebidas. Con este motivo el periódico oficial tuvo que hacer

207. Explicacion filosófica de las dificultades financieras de México.

208. Exámen de la conclusion del informe, sobre la imposibilidad de México, de pagar subvenciones.

209. Alusion del informe al envío de \$ 50,000 á la frontera del Norte para la campaña contra los indios.

210. Conveniencia de referir lo que ocurrió sobre este asunto.

211. En el segundo semestre de 1877 se hicieron con regularidad los gastos públicos.

212. Igual cosa pasó en el primer semestre de 1878, y en el segundo semestre de ese año hubo algun atraso.

213. Ataques de los periódicos de oposicion con motivo de la irregularidad de los pagos.

algunas rectificaciones, explicando que la irregularidad en los pagos era debida á la reduccion en los ingresos y no á desigualdad ó preferencias: que en ocasiones anteriores habia habido mayor atraso y se habian hecho los pagos con mucha mayor irregularidad de la que entónces habia, sin que hubiesen producido quejas por este motivo.

214. A los ataques dirigidos al Ejecutivo por la irregularidad en los pagos, entre los cuales figuraba el de un funcionario de cierta categoría, fué necesario contestar en el *Diario Oficial*, explicando la causa del pequeño atraso que se habia sufrido. En efecto, en el número de ese periódico, correspondiente al 6 de Setiembre de 1878, se publicó un artículo del cual se toman los fragmentos que siguen:

«Desconociendo algunas personas que la falta de regularidad que ha habido recientemente en los pagos se debe exclusivamente á la reduccion en las entradas del tesoro público, han llegado á creer que es efecto de mala voluntad ó de otros motivos innobles, y suponiendo que con remitidos ó demostraciones inconvenientes se verificarían estos, han recurrido á este camino, el cual léjos de ser eficaz para asegurar el pronto pago de los sueldos, tiene forzosamente que producir resultados contraproducentes. Si una administracion activa y honrada como la actual demora una ó dos quincenas de sueldo á los empleados, es simplemente porque el mal no ha podido evitarse, y todo lo que introduzca desórden ó anarquía en la administracion, forzosamente tiene que producir obstáculos á la puntualidad de los propios pagos.»

«Hemos creido conveniente dejar consignadas estas ideas al ver que el Sr. magistrado Pablo M. Rivera repite sus ataques al secretario de Hacienda, por medio de remitidos á los periódicos, solo porque no ha sido dable pagar al poder judicial las dos quincenas de Agosto. En otras épocas se han debido á los empleados tres y cuatro meses de sueldo, y no recordamos que por ese motivo se hubiese insultado al Ejecutivo.»

215. Con motivo de haber tenido que enviar, no solo \$ 50,000 como se dijo en el *Diario Oficial*, sino mayor cantidad á la frontera del Norte, para el pago de la fuerza de la Federacion que guarnece aquella frontera, y especialmente para los gastos extraordinarios de la campaña inaugurada contra los indios, que tan felices resultados está dando segun datos emanados del Gobierno de los Estados- Unidos, y anticipándose el *Diario Oficial* á los ataques que se dirigiesen al Ejecutivo por los periódicos de oposicion, si por hacer ese fuerte envío de fondos se retardaban algunos dias los pagos pendientes de los empleados civiles, se manifestó entónces por el órgano oficial, que el dinero que pudiera haberse invertido en el pago de empleados se habia enviado á la frontera, por lo cual tendria que retardarse algo el pago de la quincena pendiente.

216. El texto del artículo del *Diario Oficial* sobre este asunto, que se publicó en el número correspondiente al 21 de Setiembre de 1878, y al cual alude el informe, es este:

«Situacion de fondos en la frontera del Norte.—El Presidente de la República segun lo expuso en el discurso que leyó el 16 del actual al inaugurar las sesiones del Congreso de la Union, ha decidido que se emprenda una activa y bajo todos puntos de vista, eficaz persecucion contra los indios bárbaros y merodeadores de la frontera del Norte, que tantos daños causan á los vecinos pacíficos de ambas márgenes del Río Bravo. Con este objeto ha sido necesario situar últimamente en varias oficinas federales de la misma frontera sumas de consideracion, y por ese motivo ha dejado de pagarse, si no toda, sí la mayor parte de la segunda quincena de Agosto que se debe á la lista civil.

«Creemos que la Nacion, y aun los mismos empleados á quienes ha dejado de pagarse el importe de un mes de sus sueldos, aprobarán esta resolucio del Ejecutivo, dictada en virtud de sentimientos de justicia y de patriotismo, en cuyo buen éxito se interesa vivamente toda la República.

«Sin embargo de lo expuesto, estando ya bastante próxima la buena estacion de los puertos; habiendo disminuido el contrabando á consecuencia de las enérgicas providencias de la secretaria de Hacienda, las cuales han ocasionado que algunos contrabandos de importancia hayan sido aprehendidos recientemente en distintas aduanas, se espera que mejore la situacion del Erario.»

217. Este incidente, sin importancia ni trascendencia alguna, ocasionado por los ataques que el espíritu de partido sugiere contra el actual Gobierno de México, de ninguna manera podia tomarse como una prueba que demostrara las condiciones del Erario mexicano. Para juzgar de estas habria sido más oportuno en vez de recurrir á un caso aislado y en que entran por mucho las pasiones políticas, examinar los resultados totales de la cuenta del Erario mexicano en un año económico. Las cuentas se imprimen y reparten con regularidad, ya en forma de estados mensuales; ya trimestrales y semestrales, ya anualmente

214. Respuesta del «Diario Oficial» de 6 de Setiembre de 1878 á los ataques precedentes.

215. Explicacion del *Diario Oficial* con motivo del envío de \$ 50,000 á la frontera del Norte.

216. Texto del artículo de 21 de Setiembre de 1878.

217. No es prudente juzgar de la situacion financiera de México por un hecho aislado.