

Históricas Digital

James Creelman

Díaz, jerarca de México

Felipe Arturo Ávila Espinosa (estudio introductorio)
Guadalupe Becerra Perusquía (traducción)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2013

436 p.

(Serie Documental, 30)

ISBN 978-607-02-4265-6

Formato: PDF

Publicado: 28 de abril de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/diazjerarca/djm.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

XXXIII

ESPLÉNDIDOS RESULTADOS
DEL GOBIERNO DE DÍAZ

No es posible hacer una narrativa de la historia del trabajo constante y pacífico que realizó el presidente Díaz para construir y regenerar a México. Ese logro gigantesco sólo puede expresarse planteando los resultados. El México tranquilo, unido y floreciente de la actualidad, en contraste con el país dividido, manchado de sangre, anárquico y en bancarrota existente la primera vez que el presidente Díaz llegó al poder, constituye la mejor respuesta que puede darse a los ignorantes difamadores, chantajistas y aspirantes a revolucionarios quienes, refugiados a salvo en tierras extranjeras, han tratado de manchar el nombre de su propio país.

Al lado del presidente está don José Yves Limantour, el gran secretario de Finanzas, quien comparte con él el honor de muchos de los máximos logros modernos de México. Este brillante estadista, cuyo profundo conocimiento de las finanzas y los negocios en general, y cuya honradez, actitud alerta y energía han tenido una magnífica influencia en el ascenso material de la nación, ya era un hombre acaudalado cuan-

do el presidente Díaz lo llamó a su Gabinete en 1893. Desde entonces sus servicios a México lo han dado a conocer en todos los países.

El primer año de la presidencia de Díaz, 1877-1878, el total de los ingresos nacionales de México fue de apenas \$19 776 638. Para 1908-1909 llegó casi a \$100 000 000. Dos años antes había alcanzado el gran total de \$114 286 122. En otros términos, las condiciones pacíficas y progresistas garantizadas por la fuerza e inteligencia de la administración nacional multiplicaron en más de cinco veces las entradas del gobierno.

Pese a esta abundancia financiera, los asuntos de México se manejaron con tal frugalidad y consumada capacidad que los superávits combinados de ingresos respecto a los egresos acumulados durante ese periodo ascendieron a más de \$136 000 000. El presidente Díaz encontró a su país sumido en un abismo de pobreza y endeudamiento. Antes de terminar su séptimo mandato había ahorrado \$136 000 000. De este enorme superávit, alrededor de \$61 000 000 se gastaron en grandes obras constructivas de mejoras públicas y los \$75 000 000 restantes quedaron en la tesorería como saldo en efectivo.

Cuando Díaz tomó por primera vez el control de México, la democracia fantasmagórica había llevado al país a tal extremo que los bonos mexicanos que pagaban del diez al doce por ciento de interés podían comprarse en Londres a diez centavos de dólar. Ahora los bonos mexicanos que ofrecen el cuatro por ciento se venden a 97 centavos de dólar; eso significa que el crédito de México es tan bueno que su gobierno puede pedir prestado dinero a un poco más del cuatro por ciento de interés. México puede pedir prestado en alguno de los mercados de dinero del mundo a una tasa de interés más baja que Rusia, Portugal, Grecia y muchas otras naciones antiguas.

Teniendo en cuenta el porcentaje al que se vendían los bonos antes de que Díaz fuese presidente, junto con las enormes primas, tasas de interés y privilegios aduanales, sin duda, con Juárez y Lerdo, México a veces pagó el mil por ciento por el uso del efectivo. Imagínense, ¡mil por ciento! Comparemos eso con el México que lleva ahorrados \$136 000 000 en los gastos regulares durante treinta años de gobierno inteligente; ha gastado \$61 000 000 en puertos y otras obras permanentes y ahora, con

un superávit en efectivo de \$75 000 000 en tesorería, puede conseguir todo el dinero que necesite prácticamente al cuatro por ciento de interés y será posible evaluar cuando menos un aspecto de lo que Díaz ha significado y aún significa para su país.

No están disponibles cifras que muestren el comercio exterior de México al momento en que Díaz tomó posesión en 1876. Pero un informe de ese comercio en el año posterior a la ruina y la vergüenza de la administración de González, comparado con las condiciones actuales, ilustra la diferencia entre las teorías de gobierno sentimentales o técnicas y el propio gobierno real. He aquí las cifras.

	Importaciones	Exportaciones
1884-1885	\$23 786 684.00	\$46 670 845.00
1909-1910	\$194 854 547.00	\$260 056 228.03

Cada uno de estos renglones representa el total del comercio exterior de México durante un año fiscal. Entre una cifra y otra hay 26 años de gobierno progresista.

Al comenzar el trabajo de Díaz en 1876, el gobierno nacional sólo tenía 51 caminos de carretas que unían a la capital con los estados de la república, con una longitud total de 3 728 millas. En ese mismo año, la distancia total que recorría el ferrocarril de la república sumaba apenas 407 millas.

Treinta años después del gobierno enérgico y visionario de Díaz, México tiene en 1910 el servicio de 15 000 millas de ferrocarriles, incluido el espléndido Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que va de un océano a otro, como un formidable competidor del Canal de Panamá.

Este vasto sistema de transporte es resultado de una política generosa y continuada que alienta y protege tanto al capital extranjero como al nacional. Se estima que se han invertido más de \$1 300 000 000 en los ferrocarriles mexicanos. De esta suma gigantesca, tal vez la mitad representa el espíritu emprendedor de los ciudadanos estadounidenses. Estas cifras, como todos los datos financieros incluidos en este libro, se

expresan en moneda mexicana no en oro. Es interesante presentar una comparación directa de este resultado de la política ferroviaria de Díaz:

1876: 407 millas de vías férreas

1910: 15 000 millas de vías férreas

Además de esto, en México ya hay planes para tender varios miles de millas de nuevas vías y cuando se termine el trabajo, será posible viajar en ferrocarril desde Sonora, o las riberas del Río Bravo, hasta la frontera de Guatemala y más allá, o a Campeche y Yucatán.

En la actualidad, el valor total de los ferrocarriles de México se estima en \$1 324 272 621. Existen 124 líneas, que en 1909 transportaron a 85 652 756 pasajeros, 9 756 869 153 toneladas de carga y produjeron entradas globales de \$61 187 794, comparadas con \$2 564 890 en 1876.

Más allá de otras consideraciones, este impresionante sistema ferroviario —resultado directo de las ideas e influencia de Díaz— fue una excelente inversión debido a que el gobierno tendrá mayor poder de control y supervisión, como medio de protección en el presente y garantía de seguridad a futuro.

Cuando Díaz fue Presidente por primera vez, la longitud total de las líneas telegráficas en México era de 4 420 millas. En 1909, las líneas de telégrafo y teléfono de la república habían aumentado a casi 20 000 000 millas, y ni hablar de los sistemas telegráficos inalámbricos del gobierno, los cables submarinos y los cables subfluviales.

En 1876, el servicio postal mexicano transportó sólo 4 709 750 piezas, a un costo de \$424 708. En 1909 el movimiento de correspondencia por las oficinas de correos de México alcanzó 191 744 916 piezas, que produjeron un ingreso de \$4 316 848 y costaron \$5 018 823.

Algunas veces las estadísticas pueden resultar tediosas; no obstante, incluso la mente menos brillante puede captar lo que el crecimiento en el servicio postal significa para la vida diaria de un pueblo, y las cifras muestran que el correo mexicano transporta cuarenta veces más cartas y paquetes que cuando Díaz inició su primera administración.

A pesar de la fama de México como territorio de riqueza mineral, cuando Díaz tomó la dirección del gobierno, la producción anual de plata y oro era apenas de \$26310815.34. En esos días, el control de la minería estaba en manos de los estados, y a los inversionistas y operadores las condiciones les parecían confusas y poco confiables. En el gobierno de Díaz, se nacionalizaron todos los derechos mineros, se uniformaron y se les eliminaron las perplejidades y corrupciones del control solamente local. Una concesión minera en México adquirió la misma seguridad que los derechos mineros en los Estados Unidos. La fuerza del gobierno, y su trato razonable y generoso con los inversionistas, tuvieron un efecto poderoso al estimular esta importante fuente de riqueza, y hacia 1908 tan sólo la producción anual de plata y oro alcanzó la enorme suma de \$125894089.33. En 1909 había 31 988 propiedades mineras de todo tipo en la república, las cuales abarcaban mil millones de acres y tenían un rendimiento anual de \$160232876.08.

Durante la administración de Díaz, las costas y puertos del país han mejorado mucho. Las obras más complejas se construyeron en los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz. El gobierno ha gastado \$120 000 000 en esas extensas mejoras.

Desde 1897 México posee en sus costas 34 faros, 39 fanales, 23 flotadores y 65 boyas, a un costo de \$7000000.

Cuando el ejército de Díaz echó a Lerdo del poder, prácticamente no existía la industria manufacturera en el país. Ahora las 146 fábricas de telas de algodón en México producen \$43 370 012.05 en géneros y dan empleo a 32229 personas; las 437 tabacaleras producen 505437551 cajetillas de cigarrillos, 81 336415 puros y alrededor de 170000 libras de tabaco para pipa; la producción de los ingenios azucareros es de unas 127000 toneladas de azúcar refinada, para no mencionar las industrias del yute y de la seda, las fábricas de géneros de lana, las siderúrgicas, altos hornos, fábricas de papel, fábricas de jabón, cervecerías, empacadoras de carne y otros establecimientos fabriles.

Lo incalculable del progreso comercial y la estabilidad forjados bajo el gobierno del presidente Díaz podría demostrarse con el sistema bancario, si acaso no existiera alguna otra forma de obtener una medición

aproximada de las mejoras. En los viejos tiempos la Iglesia era la gran prestamista y con toda justicia debe decirse que los fondos eclesiásticos se prestaban a la tasa casi invariable de un cinco por ciento. Pero cuando Juárez arrasó con el poder y riqueza de la Iglesia, los hombres de negocios del país prácticamente carecían de medios organizados y responsables de crédito o divisas.

En 1881 sólo había un banco en México, el Banco de Londres, México y Sudamérica, con un capital de \$500 000 y \$2 000 000 de activos. Esta fue una sucursal de una institución inglesa. En ese año don Enrique Creel, ahora distinguido Secretario mexicano de Relaciones Exteriores, fundó la Banca Minera en Chihuahua. Su suegro, el general Terrazas, tenía participación en otros dos bancos locales. Con el tiempo, estos tres bancos se fusionaron con el nombre de Banca Minera.

Es difícil comunicar una idea aceptable de lo difícil que es iniciar o llevar a cabo negocios en un país sin bancos, donde las normas de crédito, participación y cambios se modificaban día con día, a veces hora con hora.

El banco del señor Creel recibió una autorización vitalicia del estado de Chihuahua, pero en 1882 el presidente González —que a la larga llevó al país a la ruina y la quiebra— hizo que el Banco Nacional Mexicano se estableciera en la ciudad de México con fondos franceses. Su capital social era de \$8 000 000, de los cuales se liquidó la mitad. Este banco, donde el propio presidente González poseía acciones, tenía como propósito monopolizar la banca de la nación. El señor Creel se dispuso a pelear contra el monopolio y alentó a otros para que abrieran bancos en diversos estados, con la teoría de que el derecho a autorizar bancos era una de las facultades de los estados. Después de un tiempo, el señor Creel y su suegro fueron a la ciudad de México y lograron un acuerdo con el presidente González, conforme al cual la autorización vitalicia concedida por el estado de Chihuahua a la Banca Minera fue sustituida por una franquicia nacional limitada a quince años, aunque el banco de González tenía una autorización por treinta años.

Hace 29 años en todo México había un solo banco y un banco extranjero tenía un capital de \$500 000 y activos de \$2 000 000; y en ese

corto periodo el país ha desarrollado 32 bancos nacionales que, aun en 1907, tenían una capitalización global de \$173 600 000 con fondos de reserva de \$51 898 861.43 y activos que ascienden a \$764 001 986.40.

Es difícil expresar con palabras el papel que desempeñó el señor Limantour, secretario de Finanzas, al conseguir este resultado extraordinario. Lo más sorprendente es que ninguno de estos bancos ha fracasado ni tampoco ha ocurrido la suspensión completa de un banco nacional mexicano.

La propia ley analiza en forma inteligente las diversas funciones del sistema bancario al dividirlo en bancos emisores, hipotecarios y bancos de fomento. Ahora existe un banco creado con el fin de auxiliar en las obras de agricultura e irrigación, con un capital original de \$10 000 000, además de los fondos obtenidos con \$50 000 000 de bonos garantizados por la nación. El gobierno también reservó \$25 000 000 para subsidios destinados a las empresas de irrigación y a créditos de largo plazo para agrónomos.

Se necesitaría un tomo aparte para hacer una mera relación de las pruebas del aumento de riqueza y poder que México ha experimentado bajo el liderazgo del presidente Díaz y los colaboradores que atrajo para su apoyo y servicio.

En cuestiones de educación, la república ha progresado mucho a pesar de la indiferencia del grueso de la población indígena. En 1877 en las 4715 escuelas públicas de México sólo había 164 699 alumnos, con 4428 maestros. Esto abarcaba toda la república, incluidos los estados. Los fondos asignados a la instrucción pública no superaban los \$2 049 045.

La revolución que se operó en esta dirección se aprecia en el hecho de que, en 1909 había 12 599 escuelas, con 778 000 alumnos, con 15 000 profesores y maestros, a un costo anual de \$7 000 000.

No es seguro que más del diez por ciento de la población mexicana supiera leer y escribir cuando Díaz fue presidente por vez primera. En la actualidad, quizá una tercera parte de los habitantes del país y la mitad de los habitantes del Distrito Federal saben leer y escribir. Todo esto además de las numerosas instituciones de educación superior y escuelas profesionales, sin contar las bibliotecas y museos.

La pompa y elegancia de la vieja aristocracia española se desvaneció; la gloria, misterio y poder de la Iglesia privilegiada desaparecieron; los gallardos y patilludos militares que caminaban pavoneándose y haciendo ruido metálico en las revoluciones ya no están; la pintoresca conmoción del bandolerismo, los secuestros y disturbios no existen; y el estremecimiento de la bancarrota ya no agrega su toque de tragedia a la ignorancia y la desmoralización generales. México se ha transformado en un país pacífico, próspero y que paga sus deudas. Sin embargo, aún posee la fabulosa grandeza de sus escenarios, el romanticismo de sus antiguas ruinas, las características pintorescas y encantadoras de su adorable pueblo, el interés indescriptible de sus ciudades y pueblos, y la opulencia casi pasmosa de su riqueza oculta. En estas y otras cosas se encuentra un atractivo que no es fácil percibir en ninguna otra parte del mundo. Pero lo que se apodera de la imaginación más profunda es la visión de una nacionalidad que surge con valor y constancia de las cenizas del pasado.

Unos cuantos lamentan que desaparecieran los días de las teorías democráticas y luchas sin fin en México, pero los hombres preparados y sensatos que comprenden las características y necesidades del pueblo mexicano reconocen plenamente la manera irrefutable como se ha justificado el gobierno firme, y en ocasiones severo, del presidente Díaz; nunca hubo un dicho más cierto: “las consecuencias son implacables”.

Al examinar las pruebas del desarrollo mexicano, es necesario tener en cuenta la previsión del gobierno para protegerse de los males que han aparecido en otros países al apresurarse para lograr el éxito material.

El Sr. Limantour tenía el control de las finanzas nacionales cuando, en el año fiscal 1895-1896, los ingresos de la nación mostraron por primera vez un superávit real sobre los egresos. También fue él quien, en 1896, con el poderoso apoyo del presidente Díaz, puso fin a las alcabalas, las cuales constituían un agobio tan cruel para el comercio entre los estados y reprimían el desarrollo interno de la nación. Ese logro le vino bien al sistema de bancos nacionales, que daba libertad a la banca en México. Los métodos de las alcabalas se habían mantenido durante siglos.

El señor Limantour también elaboró el admirable plan mediante el cual México se colocó en el mismo plano de otras naciones comerciales, al cambiar del patrón plata al oro en los valores monetarios. Esto se hizo ante la frenética oposición de los grandes intereses en las minas de plata. Antes de que se adoptara el patrón oro, las casas de moneda mexicanas exportaban anualmente a Asia entre \$40 000 000 y \$45 000 000 de nuevos dólares plata. Pero las fluctuaciones en los valores destruyeron el comercio mexicano en gran escala. Un artículo que años atrás valía \$1.25, ahora vale \$2.60. Era imposible hacer cálculos precisos para elaborar un presupuesto. En algunos años, la variación en los valores en realidad representó una diferencia de 35 por ciento en los intereses de la deuda externa, y se evidenció la misma confusión en el pago de intereses y dividendos sobre las inversiones en los ferrocarriles y otras. La protesta de los plateros fue tan grande cuando el gobierno propuso el patrón oro que parecía que retirarían todo el capital extranjero de las minas mexicanas. No obstante, se adoptó el patrón oro y México dejó de tener mala fama en los mercados financieros de la civilización.

En ésta, como en otras cosas, el presidente Díaz gobernó su país conforme a los hechos y no a las teorías, viendo hacia el futuro y también el presente.

Una de las acciones más notables de la original y valiente forma de gobernar en la administración del presidente Díaz está representada por la gran fusión del ferrocarril a través de la cual el gobierno mexicano ha protegido a su nación contra los peligros de un fideicomiso o monopolio ferroviario como el que en una época parecía amenazar incluso al muy desarrollado, experimentado y realista pueblo de los Estados Unidos.

A medida que el crecimiento de las vías férreas en México comenzó a acercarse a las proporciones actuales de 15 000 millas, la administración de Díaz, siempre alerta contra las influencias que tienden a eclipsar o reducir el control de los mexicanos sobre sus propios asuntos, estuvo consciente de que uno de los sistemas ferroviarios más poderosos en los Estados Unidos —un sistema que ha engullido un ferrocarril tras otro, hasta que su poderío en los negocios y la política fue objeto de protestas generalizadas y de investigación gubernamental— estaba intentando

comprar el control del Ferrocarril Central Mexicano, el cual tenía dificultades económicas y tal vez no podría pagar los intereses de sus bonos.

No habría duda de que éste sería el primer paso en la conquista económica de México por parte de extranjeros, conquista que con el tiempo invadiría la política interna, y a la postre el gobierno, de la república. Con las grandes líneas troncales en manos de empresas extranjeras y los ferrocarriles de enlace a merced del monopolio central, la industria y la agricultura de México estarían dominadas por extranjeros. Ya en 1903 el gobierno había impedido la fusión de las líneas del Ferrocarril Nacional Mexicano y del Central Mexicano al adquirir el control accionario del primero. Pero en 1906 de nuevo había enormes indicios de una conquista propuesta de México a través del gigantesco monopolio ferroviario. Como dijo el señor Limantour al Congreso mexicano:

En caso de que sistemas más poderosos allende nuestras fronteras absorban nuestros ferrocarriles, y que los manejen como a esos sistemas las compañías constituidas conforme a leyes extranjeras, y de las cuales se había excluido todo elemento mexicano, cualquier cláusula que pudiera insertarse en una concesión, ¿podría evitar que nuestro país fuese explotado como una especie de territorio tributario o impedir que esas empresas colosales tengan una intervención más o menos velada en la vida económica y política de la nación?

Con una entusiasta aprobación del presidente Díaz, el señor Limantour, respaldado por el Congreso, preparó un plan con el cual la nación podría salvarse de la amenaza del despotismo ferroviario extranjero y México permanecería abierto y con libre acceso para los inversionistas tanto nacionales como extranjeros en la agricultura, minería y las manufacturas; era evidente que si un fideicomiso ferroviario podía obstaculizar y atemorizar a una nación con tal valor, energía y poderes individuales de resistencia como el pueblo de los Estados Unidos, la fuerza envolvente y controladora de dicha combinación sería mucho

más terrible en un pueblo con desarrollo parcial, lánguido y de trato fácil como los mexicanos.

El resultado de los trabajos del señor Limantour fue una fusión de las siguientes líneas, con el control accionario en manos del gobierno mexicano, evitando para siempre cualquier peligro de una tiranía ferroviaria privada en la república:

Los ferrocarriles nacionales de México

<i>Compañía</i>	<i>Millas</i>
Ferrocarriles Nacionales de México	6 166.456
Ferrocarril Interoceánico de México	733.837
Ferrocarril Mexicano del Sur	292.043
Texas Ferrocarril Mexicano	161.853
Ferrocarril Panamericano	284.276
Ferrocarril de Veracruz al Istmo	292.043
Total	7 930.508

Además de esto, el gobierno es propietario de la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, cuyas líneas tienen una longitud de 207 millas, con los magníficos puertos modernos de Salina Cruz y Puerto México, un sistema directo que corre de un océano a otro y que inauguró el presidente Díaz en 1907.

En un intento por minimizar la importancia de este valiente y visionario gobierno mexicano, algunos de los malvados agitadores que se deleitan con todo lo que perjudica el nombre de su país han hecho insinuaciones de que el señor Limantour “vendió” su participación en los ferrocarriles a la fusión de intereses del gobierno. La verdad es que el señor Limantour nunca en su vida fue poseedor de una sola acción del ferrocarril.

La gran fusión del ferrocarril mexicano combina maravillosamente el control gubernamental con el manejo privado. Su capital social autorizado es de \$447 492 706.66 y sus bonos \$270 907 280. Esto, con las acciones en circulación y garantizadas de la Compañía del Ferrocarril

Nacional (\$95 480 000) y el Internacional Mexicano (\$20 113 000), eleva la capitalización autorizada total de líneas fusionadas a \$833 592 986.66. Por supuesto todas estas cifras se denominan en moneda nacional mexicana. Sólo se ha emitido una parte de los valores autorizados. Hay una reserva de alrededor de \$25 000 000. Se dispone de recursos generosos para ampliar las líneas antiguas y adquirir otras nuevas.

Aunque el gobierno tiene el control de la votación, su política fija es no inmiscuirse en la administración de los ferrocarriles, reservándose su facultad para asuntos relativos a la libertad de comercio y la protección y desarrollo del país.

Se verá que con este inteligente acuerdo la gran minoría, representante de la propiedad privada, que en realidad maneja la operación de los 7 930 508 millas de líneas fusionadas, evita las tendencias destructivas de la titularidad y administración absoluta del gobierno que pudiera arruinar el sistema al no tomar en cuenta las consideraciones comerciales y dar lugar al favoritismo político; mientras, por lo general, el poder del gobierno para intervenir protege el comercio y el país de una política codiciosa que sacrificaría todo ante un apetito de beneficios inmediatos y enormes, fijándose sólo en los dividendos actuales de los ferrocarriles y olvidándose de México en su totalidad.

La fusión de los ferrocarriles no sólo conjuró un profundo peligro nacional, preservó la libertad de comercio y dio más seguridad que nunca a los campos mexicanos de la inversión, sino que las líneas se administran más económicamente, el servicio es mejor, y las utilidades son mayores que con el viejo sistema. El informe para el 30 de junio de 1910 muestra un total de ganancias brutas de \$31 593 557.78 y ganancias netas de \$20 968 735.61. Esto es mucho mejor que cuando la propiedad de los ferrocarriles estaba dividida; el comercio tampoco se ha visto obligado a cargar con el peso del admirable resultado. Además, las líneas están ahora protegidas contra la bancarrota y en vez de los dividendos del dos por ciento que se garantizaron en las primeras acciones preferentes respecto a las ganancias del año que concluye el 30

el cuatro por ciento.

Se pensó que el drenaje del Valle de México, con un costo total de \$15 967 778, la pavimentación, la sanidad y embellecimiento de la capital, y la construcción del ferrocarril de Tehuantepec, con dos puertos terminales, marcaban el apogeo en la oleada de mejoras que México logró bajo el gobierno del presidente Díaz. Pero la fusión ferroviaria supera en importancia a todos los demás hechos, puesto que él primero sofocó las revoluciones y el bandolerismo, cumplió a tiempo con las deudas nacionales y dio la señal de inicio para el desarrollo general de los ferrocarriles en el país.