

### II.

#### MOVIMIENTO DE IMPORTACION.

Los elementos de riqueza que llevamos indicados, constituyen la base de movimiento de exportacion que promoverá el ferro-carri de San Luis Potosí; movimiento que hoy no existe, pero que se desarrollará instantáneamente, así que la locomotora atraviese la zona de los departamentos centrales.

Hay, sin embargo, otro movimiento creado ya, que puede dar por sí solo la mas poderosa actividad á la vía férrea. Sin riesgo de incurrir en exajeracion, puede fijarse en 20 millones de pesos el valor de los efectos extranjeros que penetrarán por el puerto de Tampico, inmediatamente que se halle abierta á la circulacion la vía férrea, lo cual viene á suponer un peso real de mas de 50,000 toneladas.

Semejante movimiento, no solo es suficiente para asegurar el porvenir de la línea, sino tambien para permitir que los precios de los trasportes se reduzcan á un tipo ínfimo. Circunstancia esencial, para que se eleve de un modo progresivo la produccion del país. La disminucion de los gastos de conduccion es correlativa con el acrecentamiento de la circulacion de la vía; ó mejor dicho, la prosperidad del país, y con ella el movimiento de las mercancías, está en relacion directa con el aminoramiento del valor de los trasportes; así, si el productor puede trasportar sin gran costo sus efectos á los mercados extranjeros, en vez de limitar sus cultivos ó su industria á las necesidades siempre circuns-

critas de la localidad, extenderá sus miras y sus operaciones á la mayor esfera posible, porque cualquiera que sea la masa de sus frutos, tendrá delante de sí el mercado del mundo; por consiguiente, una salida segura y ventajosa para ellos. De ahí, dos resultados: que cuanto mas vasto sea el sistema de trabajos empleado en las industrias, mas economía y perfeccionamiento alcanzarán los productos; y cuanto mayor el movimiento de los efectos que deben trasportarse, menor el costo de las tarifas.

Un hecho importante convencerá de ello.

En Francia, ántes que se construyesen los ferro-carriles, los precios que pesaban sobre las conducciones eran muy onerosos; pero á medida que este sistema de viabilidad se desarrollaba enérgicamente, iban descendiendo con muy fuerte progresion los tipos de las tarifas, al punto que la industria y el comercio solo sufren hoy, en las líneas férreas, un gravámen de *cuatro quintos de centavo de peso* por tonelada recorrida en un kilómetro. Descenso tan considerable, hacia presumir que llevaria la ruina al movimiento de la navegacion interior, reduciendo además á la nulidad la circulacion de los caminos carreteros. La experiencia ha venido á demostrar lo contrario. *Antes del establecimiento de las líneas férreas, la animacion de las vías fluviales se elevaba á 1,720 millones de toneladas, y las de las carreteras generales á 1,580 millones. Construidos los ferrocarriles, éstos han adquirido un tráfico propio de mas de 4,000 millones, mientras que la navegacion interior ha levantado su actividad á 2,200 millones, y los caminos comunes á 1,600 millones de toneladas.*

De ahí se infiere, que el tráfico de las vías férreas representa exclusivamente la riqueza creada con la circulacion por ellas mismas impresa á todos los elementos productores del país. De suerte, que los 4,000 millones de toneladas, constituyen realmente el aumento positivo del progreso mercantil é industrial de la Francia, de su prosperidad agrícola y de su fortuna civil promovidos con la institucion de la viabilidad férrea.

La cifra de 20 millones de pesos, no puede en manera alguna establecerse como dato máximo del consumo de efectos extranjeros, que corresponde á 4 millones de habitantes, ni tampoco ad-

mitirse que el guarismo de la poblacion no se eleve á mucha mayor consideracion con la instalacion de la vía férrea. En cuanto á lo primero, haremos notar, como hemos indicado ya, que á medida que los trasportes permitan disminuir el costo de los efectos importados, el consumo de éstos irá aumentando. Además, si tomamos por tipo de comparacion las islas de la zona tropical, el importe del comercio exterior de México debería elevarse á 140 millones de pesos, es decir, que el consumo de efectos extranjeros que corresponde á los 4 millones de habitantes del interior, debería ser siete veces superior á lo que es realmente.

En cuanto á lo segundo, es evidente que como la vía del Golfo á San Luis, abre á la colonizacion europea la porcion mas rica, mas fecunda, mas saludable del territorio mexicano, el consumo de efectos exóticos, ó lo que es lo mismo, la cifra de la importacion, deberá aumentar progresivamente, y con ella, el movimiento de los trasportes de la misma vía.

Otro hecho conviene demostrar claramente, y es, la disminucion en el precio de los efectos de consumo que producirá el ferrocarril de San Luis, en todo el interior del país.

Una tonelada de mercancías que desde Veracruz se lleve á Leon (tomando esta ciudad como punto comparativo, para los pueblos del interior) cuesta de transporte 240 pesos, admitidas las condiciones mas favorables. Por la vía férrea, esta misma tonelada de mercancías costará desde Tampico á Leon 60 pesos; es decir, que comparando los datos, existe una economía en los trasportes de 180 pesos por tonelada; por consiguiente, las 50,000 toneladas que se distribuyen por el interior del país, lo verificarán con una economía de 9 millones de pesos cuando se halle en explotacion la vía férrea entre Tampico y San Luis Potosí.

De ahí se infiere, que los precios de los efectos, mejor dicho, su costo, se reducirá á la mitad, de modo, que el consumo en lugar de 50,000 toneladas se elevará á 90,000. Este aumento de movimiento, impondrá á su vez una nueva rebaja en los tipos de las conducciones, y esta rebaja por una misma causa multiplicará la actividad de la circulacion. Bajo esta ley irá descendiendo hasta los mas ínfimos límites, el gravámen de las traslaciones, aumentando con

idéntica proporcion la vida y el movimiento de la línea; vida y movimiento que, despues de todo, no vienen á representar mas que la fórmula práctica de la prosperidad del Estado.

Pero, no es el mayor impulso de la importacion lo que constituirá la animacion de la vía férrea, nó; la importacion no es mas que la cifra correlativa de los valores que se exportan, en cambio de los cuales aquella tiene lugar. Es un axioma económico, *que los productos se cambian con productos*; así, una exportacion de 20 millones de pesos, debe pagarse con una importacion igual de efectos procedentes de los puntos donde aquellos se consumieron: por lo mismo, el porvenir de México depende única y exclusivamente, de la mayor cantidad de valores que pueda exportar.

Pocas naciones se encuentran en circunstancias tan favorables como México, para ensanchar su exportacion. El perímetro de la Mesa Central que ha de hacer concurrir sus productos al puerto de Tampico, tiene una riqueza en metales, capaz de promover el mas colosal movimiento en su comercio exterior. ¿Puede sujetarse á guarismo la plata que arrojarán los terreros, ni el hierro que se extraerá del mineral esparcido en el suelo, ni el cobre que se beneficiará, solamente de las vetas descubiertas, tan luego como la vía férrea regularice la circulacion interior y reduzca su flete? No; por la misma razon, que cuando la vida de los caminos carreteros franceses se limitaba á 1,600 millones, no podia calcularse, ni sospechase siquiera, que la de las líneas férreas alcanzaria á mas de 4,000 millones de toneladas, aumentando al propio tiempo la actividad, no solo de las vías comunes, sino que tambien la de los navegables. Por la misma razon, cuando en los Estados-Unidos se trató de convertir el hielo en objeto del comercio exterior, no podia creerse que al año siguiente la exportacion de este producto, hasta entónces sin valor, llegara á alzarse á cerca de 200,000 toneladas, improvisando una industria de 7 millones de pesos. ¿Acaso podia presumirse que la línea de Lyon llegaria á trasladar en un año mas de un millon de reses de toda clase?

Además, la línea de San Luis Potosí ha de unirse con las del interior y desarrollarse hasta el Pacífico; por consiguiente, for-

mará parte de la grande arteria nacional, por la cual ha de pasar la mayor suma de las riquezas y productos que atraviesen América, bien procedan del Oriente de Asia, ó del Occidente de Europa; pero, sobre esta corriente de riquezas está la corriente de los hombres, y los hombres por doquiera pasan, dejan las huellas de sus ideas, de sus aspiraciones, de sus costumbres, de su actividad y de todos los elementos que constituyen su civilización. Esta vía, por el gran número de pueblos que atraviesa, por los productos que de todos ellos ha de recojer, por la inmensa zona colonizable que abarca, permitirá que se establezcan trenes especiales que trasporten los productos del interior á precios tan infinitamente inferiores, que eonviertan á Tampico en el puerto de mas movimiento de la nacion.

### III.

#### CALCULOS.

Hemos fijado como movimiento mínimo para la importacion del consumo de los pueblos del interior, dependientes del puerto de Tampico, la cifra de 50,000 toneladas. Deducimos este dato del valor de los efectos importados, pero podemos comprobarlo con otros hechos incontrovertibles.

Segun el Departamento de Marina, se calcula que el movimiento actual de los puertos de Veracruz, Tampico y Matamoros se eleva á mas de 220,000 toneladas anuales; y admitiendo que el tonelaje efectivo no exceda de 100,000, es evidente que á lo ménos 60,000 corresponderán á Tampico, una vez que el ferrocarril convierta á éste, en puerto del interior.

Segun datos tomados del comercio de Brownsville, se exportan de esta ciudad para México 15,000 toneladas de mercancías; por el rio Tamesí pasan de 10 á 12,000, y mas de los dos tercios de los efectos que llegan á la ciudad de México por la vía de Veracruz, salen luego para el interior; de manera, que bajo cualquier sistema que se calcule el movimiento de importacion que corresponderá al puerto de Tampico tan luego como la vía férrea lo ponga en comunicacion directa con el interior del país, es mayor de 50,000 toneladas.

A este movimiento exterior debe agregarse el del comercio interior en maíz, algodón, azúcar, sal, ganados y demas productos nacionales que consume una poblacion de 4 millones, los cuales han de pasar por la vía férrea, bien procedan de Nuevo-Leon, de Tamaulipas ó de la Huasteca. Estos productos representan hoy una cifra considerable, que no creemos inferior á la de los efectos que vienen del extranjero.

México puede decirse, que actualmente no tiene exportacion, puesto, que la única que merece ser considerada, es la de la plata, y ésta, por sus condiciones locales verifica en gran parte, y verificará en casi su totalidad, su extracción por el puerto de Tampico. Ahora, como está fuera de duda, que la explotación minera tomará un gran desarrollo así que se le facilite el combustible á un precio ventajoso, es evidente que la importacion de los metales preciosos irá aumentando progresivamente: por lo mismo, la cifra de 20 millones á que la calculamos, es tambien muy inferior á la verdad.

Prescindiremos absolutamente de la extraccion de los minerales de hierro, cobre, plomo y demas productos del país, porque este movimiento no puede improvisarse y requiere para ello, el desarrollo sucesivo de los demas elementos de la industria y del comercio.

Tampoco haremos entrar en los cálculos de producción de la vía, ninguno de los frutos agrícolas de exportacion, porque esta producción dependerá del impulso mas ó ménos inmediato que adquiera la colonizacion, y con ella el establecimiento de las plantaciones de algodón, de café, cacao ó los ingenios de azúcar y las fábricas de aguardiente. Finalmente, no llevamos en cuenta para avaluar el montante de los pasajeros, á los colonos, ni inmigrantes que el desarrollo de los intereses del país ha de atraer forzosamente; nos hemos limitado solo á los que exige la conducción de 30,000 toneladas.

Hemos estudiado la cuestion en conciencia, con la mas íntegra buena fé, sin querer deslumbrar con resultados, no que sean dudosos, pero ni siquiera que pertenezcan al porvenir, porque en negocios en los cuales han de comprometerse tan poderosos capi-

tales, queremos que el juicio público comparta con nosotros la responsabilidad de los cálculos. En este modo de considerar las cuestiones fundamos nuestro crédito.

Limitamos el capital social á 8 millones de pesos, porque creemos que el complemento de las obras podrá adquirirse con emisiones de obligaciones, una vez se haya construido la vía hasta Tula, haciendo que los mismos productos sirvan para pagar los intereses y amortizar el capital auxiliar que se requiera para llegar á San Luis Potosí. Vamos á demostrarlo:

30,000 toneladas de importacion á \$ 50.....	1.500,000
10,000    "    de exportacion á \$ 30... ..	300,000
20,000    "    de pueblo á pueblo á \$ 40.....	800,000
20,000,000 \$ en metales preciosos 2 por 100.....	400,000
Peajes de rieles, traviesas, etc., etc.....	300,000
Pasajeros .....	1.800,000
	<hr/>
	5.100,000
A deducir por intereses y amortizacion de acciones y obligaciones y gastos de explotación.....	3.500,000
	<hr/>
	1.600,000

Puede admitirse, pues, que desde el primer quinquenio el interés del capital excederá del 20 por 100. Y cuenta, que no entran en estos cálculos ninguno de los elementos de la exportacion; que el movimiento de pasajeros se ha fijado en el tipo mas limitado posible, á ménos del tercio de lo que le corresponde, segun los cálculos generalmente establecidos en esta materia; que el movimiento de los efectos que han de importarse para la construcción de los caminos del interior, debería triplicar la cifra que se ha determinado en los peajes; finalmente, que se han exajerado los gastos de explotación, los intereses de los capitales, para la completa ejecución de las obras y la amortizacion de las obligaciones, de tal modo, que se supone que por este concepto se deben deducir TRES MILLONES Y MEDIO DE PESOS anuales; deduccion enorme, que salva toda posibilidad de error ó exajeracion de cálculo.

Además, prescídase absolutamente de nuestras apreciaciones acerca de la producción de la línea; determínese severamente; si los datos en que establecemos los cálculos son ó no ciertos, y si los elementos que han de constituir el porvenir de la empresa son realmente positivos.

En cuanto á lo primero, no creemos que nadie ponga en tela de juicio, que el consumo de los efectos extranjeros en los pueblos del interior exceda de 50,000 toneladas, sin embargo, lo hemos reducido á 30,000: que la producción de las minas en la Mesa Central se eleve á mas de 20 millones de pesos: que la industria manufacturera elabora una cantidad mayor de 200,000 quintales de algodón en rama; que el movimiento de pueblo á pueblo en la zona del ferro-carril pasa de 20,000 toneladas; que este tráfico simplemente exige un tránsito de mas de 150,000 pasajeros; en fin, que todo este movimiento, hoy ya creado, ha de pasar indefectiblemente por la vía férrea desde el momento en que se le abra á la circulación.

Por lo que toca á los elementos que han de constituir su porvenir, haremos observar: Primero, que si hoy se sujetan al beneficio 800,000 toneladas de mineral precioso, con un gasto de elaboración de mas de 6 millones de pesos, tan luego como el empleo de los agentes mecánicos y la reducción de los trasportes limiten este costo á ménos de 2 millones, en vez de 800,000 se beneficiarán mas de 3 millones de toneladas. En este caso, la producción de la plata, en lugar de 20 millones, se elevará á 60, á 70 ó á una cantidad que ahora no podemos calcular. Para convencerse de esto, no hay mas que juzgar por lo que produce la explotación de los minerales inferiores en la Alta California.

Segundo. Si la industria manufacturera en vez de tener que pagar el quintal de algodón á 50 pesos, puede adquirirlo de Tamaulipas ó de Nueva-Orleans por 10 ó 12 pesos, reducirá los precios de sus artefactos, extenderá su actividad á otros ramos, aumentando el consumo de la lana vegetal á 800,000 ó á 1 millón de quintales. Cuenta, que este aumento por sí solo bastará para asegurar el porvenir del camino, porque á 5 pesos quin-

tal, el consumo de algodón que actualmente tiene la fabricación, asegura ya mas de un millon de pesos al camino: sin embargo, no hemos querido hacerlo entrar como dato activo en nuestros cálculos.

Tercero. Los efectos de tierra caliente que se consumen en el interior del país, tales como azúcar, aguardiente, café y cacao se internarán por Tampico; porque bien procedan de Tamaulipas, de Venezuela ó de las Antillas, se adquirirán por una quinta parte del costo que hoy tienen: de ahí, el que se multiplique su consumo, y aun cuando nos limitemos á un transporte de 500,000 quintales, su importe es ya una garantía considerable para los rendimientos del camino; puesto que le daría un ingreso de un millon y medio de pesos.

Cuarto. La Mesa Central, para reemplazar la fuerza motriz de sus minas ó ingenios, en la elaboración de las platas y dar impulso á la metalurgia de hierro, cobre y plomo, necesita cuando menos 150,000 toneladas de carbon de piedra al año. ¿Puede este combustible proceder de otro puerto que del de Tampico? Además, los mantos carboníferos ocupan una grande estension de la Huasteca y de Tamaulipas; por consiguiente, de estos Departamentos se han de abastecer los del Interior.

Quinto. La zona que abarcan los departamentos de Guanajuato y Querétaro hasta Michoacan y Zacatecas, requiere para establecer sus vías férreas, un material de hierro de mas de 200,000 toneladas. ¿Pueden estas empresas adquirirlo á mejores condiciones que por la vía de Tampico á San Luis? Dos circunstancias favorecen esta importación: una, la menor distancia, respecto de otro puerto: otra, el que esta distancia sea una gran parte navegable: de ahí si una tonelada de hierro por la dirección de Veracruz cuesta de fletes hasta Guanajuato 180 ó 200 pesos, por el ferro-carril de Tampico solo costará 40, ó cuando mas 60: es decir, que las empresas del interior adoptarán esta línea porque les producirá una economía de cerca de TREINTA MILLONES DE PESOS: economía que equivale por sí sola á una subvención de 15,000 pesos por kilómetro; y sin embargo, la Compañía del ferro-carril de San Luis Potosí á Tampico con el simple transporte de este

material, podrá asegurar á sus accionistas el reintegro de los ocho millones de su capital social.

Otros elementos podríamos hacer entrar en nuestro exámen, pero creemos que nadie pondrá en duda los que llevamos indicados, que son suficientes para hacer apreciar toda la importancia de la empresa que sometemos al juicio público."

## EL PUERTO DE TAMPICO

La situación del puerto de Tampico sobre las costas del Golfo de México es la mas conveniente que hubiera podido dársele para facilitar á las poblaciones tanto del Centro y Sur de Tamaulipas, como de los Distritos de otros Estados que le son limítrofes, sus relaciones comerciales con el extranjero.

Como el objeto principal con que nos hemos decidido á formar el presente cuaderno, es el de dar á conocer las numerosas ventajas que obtendrian los capitales invertidos en la construcción de un ferro-carril entre este puerto y San Luis Potosí, no podemos prescindir de hacer conocer el estado actual de este puerto, las necesidades que como tal pueda tener y los medios que existan para remediarlas; puesto que el ferro-carril mencionado de nada ó de muy poco serviría, si Tampico no fuera susceptible de darle todas las condiciones necesarias en un *buen puerto*.

Está ya generalmente reconocido que las dos principales condiciones que todo puerto de mar debe tener para facilitar el tráfico de las embarcaciones y garantizar en lo posible su perma-