

### CAMINO DE FIERRO DE VERACRUZ.

El siguiente documento es extremadamente curioso. Es el cálculo y apunte que formó el laborioso jóven D. Juan López Meoqui, director del camino de Guadalupe, cuando el finado D. M. Escandon trató de extender la empresa y llevar el camino á Puebla. Lo damos sin explicacion ni comentario de ninguna clase, y tal cual se halla el original, esperando que la actual empresa, que tiene ya la experiencia necesaria y mejores noticias, nos proporcione un dato mas moderno, mas seguro y mas especificado, que insertarémos con mucho gusto en este periódico.—M. P.

Es de todo punto imposible poder hacer un cálculo aproximado sobre lo que podrá producir una línea de ferrocarril entre Puebla y México:

Jamas pudimos imaginar que el camino de Guadalupe nos hubiese dado el primer año un movimiento de 28,300 pasajeros por mes. Ni era posible creer que el de Tacubaya, aunque con mucho mejores elementos, llegase á la cifra de 60,000 pasajeros mensuales.

Los ingleses, que tienen tanta inteligencia para sus cálculos y que en materia de ferrocarriles debemos considerar como los primeros en el mundo, siempre se han quedado cortos al ocuparse de líneas nuevas. Los productos del ferrocarril de Li-

verpool á Manchester se estimaron en 250,000 francos anuales, y subieron el primer año á la enorme suma de 2.645,000 francos habiéndose cuadruplicado el movimiento de mercancías en ménos de cuatro años.

El camino de México á Puebla pondrá en íntima comunicacion las dos ciudades y departamentos mas poblados de la república, contándose en su extension 600,000 habitantes y 400 haciendas y ranchos en los Llanos de Apam, Valle de San Martin y Puebla.

El importe de las mercancías introducidas por Veracruz en 1856, subió á . . . \$ 17,720,582  
 en 360,000 bultos de 8@,  
 Y la exportacion á . . . \$ 8,942,988  
 Pero deduciendo el oro y plata, que fueron . . . \$ 8,166,073  
 Queda líquida la miserable suma de . . . \$ 776,915

Hay que tener presente que el transporte de mercancías del puerto á la capital es muy dilatado y en extremo costoso para las mercancías de poco valor, así como muy expuesto para las finas.

La tonelada de hierro, cuyo valor no pasa en Europa de \$ 35 á 40, cuesta \$ 90 por flete de Veracruz á México, y muchas veces se ocupa mas tiempo en trasportar los

efectos de Veracruz á México, cuya extension no pasa de 300 millas, que en las 5000 millas de viage de mar.

Si para la carga hay tan graves dificultades, mucho mayores son las que experimentan los pasajeros, y que omito porque todos las sabemos.

El tráfico de mercancías entre el puerto y la capital se hace actualmente por medio de 400 carros y 2,500 mulas.

Los carros no hacen mas que diez viages redondos al año, y calculando por un término medio muy moderado á \$350 el viage de cada uno de ellos, resulta un total de . . . \$ 1,400,000

Las 2,500 mulas haciendo el mismo número de viages nos dan á \$ 16 . . . 400,000

Total . . . \$ 1,800,000

En este cálculo no se considera nada por fletes de retorno.

El tráfico entre México y los Llanos de Apam se hace por medio de carros, mulas y burros, y aunque no tengo concluidos los extractos que estoy formando con pre-

sencia de los datos de la Aduana, puedo asegurar que por término medio no baja la entrada diaria por Peralvillo de 1,500 bestias, cuyo flete, calculado á 75 centavos por cabeza, dá un total en el año de . . . \$ 410,625

Agregando á este la tercera parte del flete de Veracruz, que son . . . 600,000

Resulta un total de . . . \$ 1,010,625

En todo el cálculo anterior no hay un solo centavo por flete de retorno, pues actualmente es insignificante por lo caro que cuesta.

En vista del resultado anterior, creo que no hay exageracion si se calcula que una vez concluido el ferrocarril nos producirá la cantidad de \$ 800,000 por flete.

Respecto de pasajeros no se puede tomar por base el actual movimiento, que es insignificante por los motivos que todos sabemos.

Los siguientes datos demuestran el movimiento de algunos caminos del extranjero y de lo poco que tenemos en México.

Movimiento semanal. Extension explotada.

		Movimiento semanal.	Extension explotada.
Francia.	Camino del Poniente. . . . .	370,000 pasajeros	1,213 kilómetros.
"	" Norte. . . . .	160,000	" 919 "
"	" Orleans. . . . .	128,000	" 1,385 "
"	" Orsay. . . . .	106,868	" 25 "
"	" Oriente. . . . .	133,000	" 1,611 "
"	" Medio-día. . . . .	68,000	" 793 "
"	" Perigueux. . . . .	11,000	" 76 "
"	" Lion. . . . .	16,000	" 227 "
"	" Ardenas. . . . .	11,000	" 92 "
"	" Delfinado. . . . .	7,000	" 92 "
Austria.	" Boheme, &c. . . . .	44,000	" 1,323 "
Lombardía.	" Lombardo. . . . .	54,000	" 456 "
Cerdeña.	" Víctor Manuel. . . . .	14,000	" " "
Suiza.	" Central. . . . .	41,000	" 204 "
"	" Poniente. . . . .	14,000	" 80 "
España.	" Alicante. . . . .	15,000	" 455 "
México.	" Tacubaya. . . . .	14,000	" 8 "
"	" Guadalupe. . . . .	6,000	" 6 "

En vista del dato anterior, creo que el camino de México á Puebla, cuya extensión será de 232 kilómetros, puede calcularse que tendrá un movimiento semanal de 5,000 pasajeros, y al fijar este número lo hago porque estoy muy distante de querer alucinar con los presentes cálculos, sino que por el contrario, cuando llegue el caso de que el camino esté concluido encontremos que los productos serán mucho mayores. Por esta razón, al tratar de carga he disminuido el producto de lo que cuesta actualmente el flete por los medios existentes de transporte, y al fijar el tráfico de pasajeros en 5,000 se verá por el movimiento de otros caminos en diferentes lugares de Europa y aun de lo poco que tenemos en México, que esta cifra es muy inferior al tráfico que hay en cualesquiera de ellos.

Movimiento semanal. Extensión explotada.

Extensión explotada	Movimiento semanal	Extensión explotada	Movimiento semanal
1,218	870,000	Francia	1,218
319	190,000	Norte	319
1,385	000	Orleans	1,385
35	100,000	Orsay	35
1,611	000	Oriente	1,611
798	000	Medio-día	798
76	11,000	Argentan	76
237	16,000	Lion	237
92	11,000	Ardenas	92
92	7,000	Delinardo	92
1,328	14,000	Bohème, etc.	1,328
150	000	Lombardo	150
"	14,000	Victor Manuel	"
204	11,000	Central	204
80	14,000	Poniente	80
455	15,000	Alisante	455
8	14,000	Tarapaya	8
8	6,000	Grabalpo	8

RESUMEN.

Movimiento de pasajeros, calculados por término medio á \$ 3. . . . .	\$ 780,000 00
Id. de carga. . . . .	800,000 00
Total . . . . .	\$ 1,580,000 00

Suponiendo, pues, que los gastos de conservación, administración y explotación del camino subirán á \$ 780,000 quedará un sobrante de \$ 800,000 equivalente á un 10 por ciento sobre ocho millones de pesos y á mas de un 13 por ciento sobre seis millones.

Solo me resta advertir que por regla general en los ferrocarriles se calcula que una mitad de los productos se invierte en gastos; pero que por la poca experiencia que tengo ya adquirida y por el conocimiento de lo que se paga por jornales en esta parte de la república, me inclino á creer que en materia de gastos se podrán hacer grandes economías.

México, Octubre 16 de 1858.

JUAN LOPEZ Y MEOQUI.

HISTORIA

DE LAS

RELACIONES DE ESPAÑA Y MEXICO

CON INGLATERRA,

SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE BELICE,

POR MANUEL PENICHE.

PRIMERA PARTE.

CAPITULO I.

Situación de España.—Los bucaneros y filibusteros.—Invasiones al puerto de Campeche.—Origen de Belice.—Los indios mosquitos ceden el territorio á Wallace.—Origen de Belice segun Coxe.

Descubierto el Nuevo-Mundo bajo los auspicios de la bandera española, Carlos V y Felipe II creyeron que ninguna nacion tenia derecho á posesionarse de ninguna parte de él sin su real consentimiento.

A pesar de esta creencia, y de la célebre bula de Alejandro VI, la América fué el objeto de las glorias y de la avaricia, no solo de España, sino de todas las naciones de Europa que pudieron venir á dividirse, con el derecho de la fuerza, la herencia de nuestros antepasados. La España sin embargo, por la bizarría y denuedo de sus hijos, obtuvo la mayor parte, así en la gloria como en el continente descubierto, y su pabellon ondeaba magestuoso en las principales capitales y naciones que bañan los dos Oceanos. Entónces la España llenaba al mundo con su poder, y su marina dominaba los mares.

Mas tarde, á mediados del siglo XVII, época desde la cual tenemos que comenzar esta memoria, el poder de España venia en decadencia. La diplomacia siempre doble de la Inglaterra, la política hostil de la Francia, y mas que nada la medianía de los hombres que regian los destinos de la noble y generosa nacion española trajeron su marina al decaimiento, y como era natural, en ese principio de anonadamiento las Américas vinieron á sentir mas inmediatamente las consecuencias de la falta de poder de la metrópoli, para defender y conservar en ellas su dominio. En efecto, aparte de las continuas guerras en que estaba envuelta la España y que las mas veces tendian á destruir su poder en América, aparecieron en nuestras costas los filibusteros y bucaneros que por mucho tiempo las infestaron y que fueron los enemigos mas destructores de las colonias españolas. Léjos estas de la madre patria, que no podia auxiliarlas oportunamente, tuvieron que luchar con esa plaga funesta, libradas á sus propios recursos, y las mas veces fueron víctimas poblaciones indefensas del incendio, del robo y