

Es cierto que los efectos introducidos de contrabando por la frontera y que compitan en San Luis Potosí con las importaciones de Veracruz y Mazatlan, pueden perjudicar nuestras rentas muchísimo; pero también es cierto que el precio de los fletes disminuye ese temor sobre todo si se tiene presente la concurrencia de Tampico.

El paralelo de todos modos no solo debe establecerse entre el erario de los Estados-Unidos y el mexicano, sino entre los intereses de ambos pueblos y estos tienen más probabilidades de conciliarse con la libertad que con restricciones que acabarían por perjudicar á la vez á los dos pueblos.

Para nosotros no creo que fuese en manera alguna satisfactorio contar como resultado de la supresión de la *zona libre* un millón más de pesos en nuestras arcas por derechos de importación, si á la vez lamentábamos la ruina de la industria y el comercio en la frontera, la depreciación de las propiedades y la pérdida de nuestra nacionalidad.

Se ha repetido y creo que puede alegarse en contra de la zona libre, como la más poderosa de las razones, que ella crea un monopolio ó privilegio prohibido expresamente por nuestra Constitución.

Yo entiendo por privilegio la concesión de ventajas á una persona, corporación ó pueblo con perjuicio de los demás. En este caso el privilegio de la frontera beneficia las poblaciones comprendidas en la franquicia; pero no es tan claro el perjuicio de los demás pueblos.

Se replicará que el perjuicio viene de que tengan que pagar mayores contribuciones, puesto que á aquellos pueblos se les exceptúa de los derechos de sus consumos. Pero esto no es gestión de los pueblos ni resultado de la iniquidad de la ley; es una exigencia de su posición topográfica que no le es dado al legislador cambiar.

Por otra parte, el establecimiento de destacamentos, presidios ó custodia de esa frontera, sería más costosa que la suma que importa la excepción de esos derechos.

Sea como fuere, por más que he estudiado la presente cues-

tion, creo que no se decide con la supresión de la *zona libre* sino con que pacten los Estados-Unidos y México lo conveniente á sus intereses recíprocos guardando religiosamente los compromisos que se contraigan. Mas claro yo creo que en caso de haber otra solución que la de la libertad, esta sería obra de un tratado diplomático que previniese las serias emergencias que por estas causas pudieran surgir.

PUERTOS DE DEPOSITO.

Dice el Diccionario de Economía política:

«El depósito, propiamente dicho, es un almacén dependiente de la administración de aduanas, donde las mercancías que llegan de fuera del país, se depositan sin pagar derechos, y en caso de no encontrar comprador, pueden ser reexportadas sin otro costo, que un tanto muy corto por almacenaje, ó en caso de que se destinen para el interior pueden no pagar derechos sino hasta el momento que se dirijan al mercado. Hay en este régimen grandes facilidades para el comercio y economía en el empleo de capitales.

El depósito se divide generalmente en real y ficticio; pero esta distinción lo mismo que las condiciones para el almacenaje, dependen directamente de la legislación de aduanas.

En casi todo el mundo se han adoptado los almacenes de depósito como notoriamente benéficos, formando nosotros una triste excepción como vamos á ver.

Desde la más remota antigüedad se conocieron ciertos lugares que por su posición geográfica se prestaban al depósito de mercancías para el abasto de pueblos con ellos en contacto, y eran favorecidos por franquicias mercantiles para proteger su engrandecimiento.

Así se refiere la historia á los depósitos ó almacenes de la

opulenta Babilonia de Corintio, llamado depósito Helénico, y entre otros de los depósitos forzosos de la Alemania.

En la Edad Media, Venecia aparece como el gran depósito de la India.

En la época de Luis XIV en Francia, el sagaz Colbert inició un pensamiento semejante á los puertos de depósito; quiso que se estableciesen almacenes tocando la frontera, los cuales tuviesen dos llaves, una el representante del gobierno y otra el comerciante para disponer de sus efectos pagando los derechos; pero este pensamiento quedó informe porque solo tuvo un año de duracion.

En la época de la revolucion francesa renació el pensamiento de los puertos de depósito, y la ley del 8 floreal, año XI, hizo las distinciones de *depósito real* y *depósito ficticio*.

En Inglaterra, en la época del ministro Walpole, se inició el pensamiento que fué vehementemente combatido hasta plantearse en 1803.

La España hasta 1818 no estableció y reglamentó sus puertos de depósito, á diferencia de los Estados-Unidos que los tuvieron desde su independecia, y Valparaiso en 1824.

En México quien primero encareció las ventajas de los puertos de depósito fué el Sr. D. Manuel Payno Bustamante, padre.

En 1843 y en 1861, se hicieron ensayos, pero en una escala muy mezquina, con especialidad respecto de Acapulco.

El quinto Congreso constitucional, por medio de una comision especial de que tuve el honor de tomar parte al presentar bases al gobierno para la reforma del arancel, despertó el pensamiento de los puertos de depósito, que defendieron elocuentemente los Sres. Martinez de la Torre, Márquez y Condés de la Torre; pero el ministerio no se mostró de acuerdo, y fracasó aquel pensamiento salvador.

Las ventajas mas dominantes de los puertos de depósito, son que el derecho se cause, cuándo y con proporcion á los consumos, no solo ahorrando en esto un capital, no siempre reembolsable, sino aligerando el impuesto.

Otra de las ventajas se refiere á la concurrencia y de consiguiente á la baratura, porque siendo los efectos mas accesibles aun á los negociantes de menores fortunas, deja de ser el comercio una especie de monopolio de los grandes capitalistas, únicos que pueden tener en expectativa capitales cuantiosos.

El procedimiento de depósito es hacer la introduccion en almacenes pagando un tanto módico por el almacenaje limitado á un año; por ejemplo, miéntras se negocia la venta de los efectos el tanto de almacenaje es un estímulo para que se procure la venta.

De este depósito saca el comerciante uno ó varios certificados en que consten fracciones del cargamento; estos títulos se negocian á largas distancias y pueden fungir como operaciones de crédito comunicando vuelo inmenso á todas las transacciones.

El negociante de corta fortuna puede en detall ir sacando parte de su carga, y pagando parcialmente los derechos.

A esto llamaba un sensato escritor democratizar el comercio, es decir, quitar determinada preponderancia á capitalistas que abusan muchas veces de los infelices.

Las ventajas inmensas de esos establecimientos se coligen fácilmente.

Pero si hacemos aplicaciones á México, la trascendencia de los almacenes de depósito es mucho mayor de lo que aparece á primera vista.

Como expusimos al hablar de la *Zona libre*, la baratura de los fletes de Tampico para el interior, podria ser un correctivo del fraude, y este correctivo seria sin duda mas eficaz luego que los comerciantes haciendo ménos sensible su desembolso para el anticipo de derechos, se pusiese en aptitud de concurrir á los mercados sin las grandes desventajas que hoy.

En cuanto á la frontera de Chihuahua, es muy de tenerse presente la travesía del desierto, y que el mercado mas cercano para la introduccion de los efectos del Paso, es la capital de Chihuahua. Esta circunstancia es tan poderosa que es cons-

tante el clamor en aquellos pueblos por los derechos diferenciales, es decir, porque se les asigne un derecho mas bajo á los efectos que consumen, pues de otro modo es casi una necesidad recurrir al contrabando para igualarse en condiciones con los efectos que se introducen de los mismos Estados- Unidos en los puertos del Pacífico.

Hablando de estos puertos, la importancia se acrece mas todavía; los efectos que se importan por ellos, sea por la dilatada travesía, si doblan el Cabo de Hornos; sea porque las expediciones no pueden hacerse sino en determinado tiempo, sea porque estas causas reunidas á otras, como los pésimos caminos, el recargo de derechos en comparacion con los efectos que se introducen por el Golfo, es de un quince ó veinte por ciento.

Las condiciones en que se halla nuestro comercio en esos puertos, es acaso uno de los motivos de la lejanía de los comerciantes de las otras Américas y del Asia, manteniéndose en una situacion realmente miserable y precaria, pueblos que tienen grandes elementos de prosperidad.

Nuestros gobiernos no han dado en nuestro juicio la importancia debida á los puertos de depósito; pero en nuestro juicio mas tarde se la acordarán, por estar comprometidos en esta mejora preciosos intereses nacionales.

Al tratar de ferrocarriles volveremos á tocar esta materia aclarando las condiciones en que ha colocado la vía férrea de Veracruz los mercados que dependen del Atlántico, y los que se surten del Pacífico.

FERROCARRILES.

Al tratar de la industria locomotiva hicimos algunas consideraciones sobre la cuestion en que ahora vamos á ocuparnos, consideraciones superficiales porque de abrazar en su extension esta materia, seria para dedicar á solo ella el curso de nuestros estudios, y esto no es posible.

Aunque el éxito de los ferrocarriles depende en gran parte de sus costos; aunque ha sido muy debatida la cuestion de si es conveniente que el gobierno tome parte en las empresas ó se reduzca á comprar con liberales subvenciones el beneficio público, no serán esos puntos objeto de mi especial atencion, reduciéndome á brevísimas indicaciones sobre la tarifa, la exportacion, el desequilibrio económico entre los pueblos que disfrutan y los que no el beneficio de las vías férreas, con alguna idea sobre los proyectos de ferrocarril interoceánico.

Los términos en que está formada la tarifa de los ferrocarriles, cria una legislacion privativa de la compañía, contrapuesta muchas veces á la tarifa de aduanas, lo que da por resultado la nulificacion de todo cálculo arancelario.

Puede el gobierno cotizar un artículo á bajo precio, y en la tarifa figurar con altos derechos y así la Empresa absorber ó por lo ménos dominar á la aduana entendiéndolo como le parece sus intereses.

Se dirá que por el último convenio la tarifa tiene carácter de perpetua; pero este es un gravísimo mal porque los aranceles mismos se cambian atentas las vicisitudes del mercado, y esa perpetuidad es injustificable por el hecho solo de ser indiferente á la escasez ó baratura de los artículos.

La compañía bajo los auspicios tan someramente indicados, es una sociedad extraña incrustada en la nacion con intereses de todo punto contrarios á su bienestar y engrandecimiento.

Por otra parte, la equivalencia entre los sacrificios hechos por la nacion que son, entre otros, 27 millones de pesos, y las ventajas que ella debería reportar por la planteacion de la vía férrea, es ninguna, y en cuanto al comercio de exportacion oigamos las observaciones del muy entendido y patriota diputado D. Gabriel Mancera.

Discutiase en la Cámara el convenio que rige actualmente en el ferrocarril de Veracruz, y decia el Sr. Mancera:

«Ahora bien, á los efectos destinados á la exportacion y que pertenecen á la tercera categoría, les corresponde la cuota de 10 pesos por carga de 16 arrobas, de la cual rebajando el 60

por 100, queda reducida á 4. Este es en estos momentos el flete legal; el que se propone en el convenio es de 3 pesos: diferencia 10 por 100, ó sea *un peso en carga de 16 arrobas.*

«¿Qué artículos gozan de este beneficio de la rebaja de flete?» Casi quedan reducidos al trigo, al maiz y á la cebada. Sabido es que el cultivo del trigo tiene mas peligros y dificultades para nuestros cultivadores que el del maiz que se produce en las Antillas y en algunos estados de la Union Americana, á un precio menor ó poco superior al que cuesta en México. Por consiguiente, el principal artículo de exportacion vendria á ser la cebada, que siendo produccion de nuestros climas frios y templados, tiene cierta estimacion en la Isla de Cuba y en las demas Antillas. Una carga de cebada que en los llanos de Apam y en algunas de las comarcas inmediatas á la ciudad de Puebla, vale sobre dos pesos carga, tiene ocho arrobas de peso ó sea la mitad de una carga de 16 arrobas. Como la ciudad de Puebla se encuentra situada á dos terceras partes de la distancia que média entre Veracruz y México, tendria derecho al goce de las dos terceras partes de la rebaja; es decir, á una cantidad muy aproximada á cinco reales. Como la carga de cebada no pesa mas que ocho arrobas, la rebaja seria de *dos y medio reales.* Esto es lo que positivamente se puede obtener con relacion á este grano mediante el convenio de 15 de Marzo.»

«Mas adelante veremos si esta rebaja de dos reales y medio, que viene á ser insignificante, puede justificar los enormes gravámenes que se pretende echar sobre la nacion. El trigo que ahora se lleva de la Alta-California á Inglaterra tiene en los mercados de aquella nacion un precio menor de doce pesos.»

«Pagando un flete de tres pesos por carga, corresponderian aproximadamente dos al que se llevase desde las cercanías de Puebla, los cuales, agregados á otros dos de flete de mar y siete de adquisicion, harian once, dejando solo un sobrante de menos de un peso para gastos de embarque, almacenaje, sacos, seguros, comisiones, &c., que importan una suma superior al excedente menor de un peso á que me refiero.»

«Haciendo la adicion de los guarismos correspondientes á

todos estos gastos, se encontrará que ni aun mediante el flete de tres pesos por carga será posible la exportacion de este precioso fruto, como hace poco me lo ha asegurado el presidente de la asociacion de agricultura de San Martin Texmelucan.»

«Como se ve, la diferencia que los exportadores tendrian entre la tarifa actual y la que presenta el convenio de 15 de Marzo, seria de solo un peso.»

«Fuera de las apreciaciones de números que no pueden ser completamente exactas si se fian á la memoria, como tengo yo que hacerlo en estos momentos, hay una consideracion que persuade por completo, y es la de que la diferencia de solo un peso que média entre el flete actual de cuatro y el prometido de tres pesos, no producirá para cada carga de catorce arrobas de trigo remitido á Veracruz desde los alrededores de Puebla, una rebaja mayor de sesenta centavos, que los cultivadores se resolverian de buena voluntad á sacrificar hoy mismo á trueque de hacer cesar el estancamiento de sus productos y el malestar consiguiente de sus negocios. Pero si no lo hacen es claro indicio de que la rebaja necesaria en el flete debe ser mayor que la prometida en el convenio, que aun es inferior á la diferencia que en un mismo año tiene el precio de una carga de grano.»

«Despues de haber examinado si la rebaja obtenida por el convenio de 15 de Marzo, es suficiente para facilitar la exportacion de nuestros efectos, vamos á examinar *si esta rebaja puede ser mayor.*»

«Para juzgar con acierto acerca de esta importantísima cuestion, conviene recordar que los trasportes de efectos pertenecientes al gobierno federal, se hacen en estos momentos con reduccion de 75 por ciento sobre las tarifas comunes, sin que esto importe una pérdida para la compañía: es decir, que si los productos que se trata de exportar en lugar de pertenecer á particulares pertenecieran al gobierno, podrian llevarse de México á Veracruz por un peso la carga de 16 arrobas, sin que en esto resultase daño á la compañía. Hay que tener

presente además, que todos los cálculos de rendimientos del ferrocarril, deben estar basados sobre el transporte de las mercancías extranjeras que desembarcan en el puerto de Veracruz ya que el que ahora se trata de crear no existía al establecerse la vía férrea.»

«Los trenes de esta compañía, lo mismo que los de carros comunes que han venido á sustituir, se verán obligados á hacer un transporte extremadamente barato de los efectos nacionales, á fin de sacar de ellos un auxilio para los gastos de retorno, que de otra manera harían casi vacíos.»

«La carestía de los fletes cobrados por el ferrocarril, explica el por qué hace poco tiempo se presentaron al Congreso ciertas proposiciones relativas al establecimiento de carros comunes para hacer el transporte de mercancías de Veracruz á México en seis días, al respecto de ocho pesos la carga y á dos en el sentido inverso, asegurándose el cumplimiento de estas ofertas con una fianza de cuarenta mil pesos, mediante la reparación de la carretera nacional.»

«Si no queremos atenernos á lo que está pactado en la concesión misma del ferrocarril de Veracruz, con relación al transporte de objetos pertenecientes al gobierno, podemos echar una mirada sobre lo que en otros países acontece.»

«En los Estados-Unidos del Norte es de un centavo y cuarto por milla, y por tonelada el flete medio, lo cual daría para una carga de diez y seis arrobas traída de Veracruz á México, sesenta centavos, quinta parte de lo que ha creído conveniente legalizar el señor ministro de Fomento.»

«Tenemos todavía otro dato que debe impresionarnos porque es reciente.»

«Las diversas compañías que han solicitado la concesión del camino de fierro de México al Pacífico y á la frontera del Norte, han pedido que se les autorice por flete de 3ª clase, dos centavos y medio por tonelada en un kilómetro. La distancia que media entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, es muy poco más de 400 kilómetros, lo cual daría 10 pesos por tonelada que es la suma que fijó la ley de 10 de Mayo de 1872.»

Hé ahí nuestras esperanzas con la actual tarifa, acerca de nuestro comercio de exportación: digamos dos palabras sobre el desequilibrio que en el interior del país está produciendo la vía férrea de Veracruz.

Ya recordamos que en la época del gobierno colonial las dos vías de comunicación con el exterior, eran Veracruz en el Atlántico por medio de flotas ó galeones, y Acapulco en el Pacífico por medio de la nao de China.

El gran punto de depósito era México, que como sucursal tenía á Querétaro, y el mercado accidental de más extensión era conocido con el nombre de feria de San Juan de los Lagos.

Las condiciones geográficas, las históricas, las políticas y sociales, hacían de México el gran centro del poder, la civilización y la riqueza.

México absorbía casi toda la actividad mercantil, á él llegaban y en él se desenvolvían los negocios, y á él afluían y en él se radicaban los grandes capitales.

Así es que la población de México no guardaba ni remota proporción con otras ciudades, siendo decisiva en un todo su influencia.

Al abrirse al comercio exterior los puertos que hoy existen en nuestras costas y fronteras, comenzaron á surtir las plazas del interior, la baratura extendió el consumo de artículos que no tenían demanda, y estas conquistas del tráfico quitaron mucha de su importancia á México y Querétaro.

La misma feria de San Juan de los Lagos, que subsistía del privilegio de la excepción de derechos, decayó visiblemente, y estos accidentes del cambio si bien minaron é hicieron desaparecer opulentas fortunas, no era realmente porque se perdían, sino porque se derramaban en mayor número de manos.

Al establecimiento del ferrocarril la crisis tomó dos fases igualmente acentuadas, una de repercusión, llamémosla así, la otra de separación.

La primera se hizo sensible no solo por la paralización de algunos giros como los carros y la arriería, no solo por la depreciación de las fincas que tocaban el camino frecuentado

y los mercados que á su arrimo florecian, sino porque algunos artículos de los que producen los lugares mas cercanos al ferrocarril, vinieron á hacer concurrencia á los similares de México, como el trigo, la cebada, el frijol, las frutas y el pulque, produciendo cuantiosas perturbaciones.

Los trigos del Estado de Puebla han competido con los de los contornos de México, desterrando ó despreciando los trigos de Toluca y Chalco, que ahora se cultivan en muy pequeña escala.

Los azúcares presentan fenómenos especiales y hemos visto que miéntras que en el estado de Hidalgo los hacendados han procurado primas y otros recursos para fomentar la exportacion, los hacendados de Veracruz no han creído necesario hacer comunes sus intereses.

La abundancia de determinados efectos en México, rechaza la concurrencia del interior y reproduce los fenómenos que hemos estudiado en el Estado de Puebla.

En cuanto á las relaciones con el exterior, la cuestion cobra proporciones inmensas, los pueblos todos que queden fuera de la zona del ferrocarril quedarán como divididos de México por un mar; una seccion de la parte central está amagada de miseria y desolacion, miéntras que la frontera y los puertos del Pacífico se pondrán en la alternativa terrible de vivir del contrabando, ó recurrir á los Estados-Unidos para proveerse de lo mas indispensable para la vida.

Todas las particularidades geográficas y sociales que hemos indicado, ¿no exigen de nosotros una revolucion en nuestro sistema económico y hacendario? Creemos que sí, y creemos que ó la emprenden los hombres sabios y patriotas que por fortuna tenemos, ó la tiene que imponer la necesidad, produciendo miles de funestas consecuencias.

Por lo expuesto tan superficialmente, se comprenderá toda la importancia que tiene para México la cuestion del establecimiento pronto del ferrocarril central, y cómo ningun sacrificio nos parece corto con tal que se cubra esa necesidad imperiosa para la nacion.

Otra de las cuestiones vitales para el país, tratándose de ferrocarriles, está encerrada en los proyectos sobre comunicacion interoceánica; pero el asunto es por sí mismo tan árido que me contento con esta indicacion para que llegado el caso le dispensemos especial atencion.

