

Haciendo un resumen completo de las operaciones de los tres años fiscales, tendremos que el producto de los ingresos fué de \$ 166.993,162 86, incluyendo la cantidad de \$ 100.571,113 74 por ramos del presupuesto, \$ 366,996 54 por ingresos pendientes de aclaracion, \$ 63.355,128 78 por préstamos y suplementos, y \$ 2.699,923 80 por existencias en 1º de Julio de 1881.

Los egresos presupuestados en los tres años, con todas sus adiciones posteriores, ascendieron á \$ 147.736,800 62, y los pagos verificados por cuenta del referido presupuesto y por ramos ajenos ó auxiliares, alcanzaron á..... \$ 159.783,606 45, correspondiendo á la primera partida.... \$ 110.892,725 28, y á la segunda \$ 48.890,881 17; pero como el deficiente, segun la balanza, entre el activo y pasivo de los créditos del Erario al 30 de Junio de 1884 fué de \$ 26.586,615 79, la diferencia real que hubo entre los ingresos recaudados y las obligaciones del Erario, fué de..... \$ 19.377,059 38, ó lo que es lo mismo, que la Administracion hubiera necesitado para dejar cubiertas todas sus atenciones la enorme cifra de \$ 186.370,222 24.¹

La bancarota por exceso en los egresos está, pues, demostrada hasta la evidencia; no solo se emplearon en aquellos años todas las sumas que entraron por ingresos reales, sino que se invirtieron cantidades iguales á un 63 por ciento de los ingresos que se recibieron por préstamos, dejando todavía gravitar sobre el Tesoro un deficiente increíble é injustificable.

¿Pero estos egresos fueron indispensables á la marcha de la Administracion, ó se emplearon de una manera arbitraria y discrecional en satisfacer inútiles servicios?

Lo segundo es la verdad, porque aun suponiendo que hubiera sido preciso cubrir los enormes presupuestos que fue-

¹ Véase la Sinopsis publicada por la Tesorería sobre los años de 1881 á 1884.

ron votados por las Cámaras, los ingresos por ramos de contribuciones y préstamos hubieran bastado solamente, sin que hubiera habido necesidad de dejar un deficiente tan cuantioso. El importe de los presupuestos de egresos fué de..... \$ 147.736,800 62, y el de los ingresos fué de \$ 166.993,162 86; de manera que el saldo á favor del Erario debió haber sido de \$ 19.256,362 24. Agregando á esta cifra \$ 28.706,637 27 de deuda pública pagada á la par, ó sean \$ 20.000,000, si queremos deducir los créditos comprendidos en los presupuestos é intereses dejados en favor del Erario, el saldo hubiera sido de \$ 39.256,362 24, con los cuales hubiera desaparecido el deficiente de 30 de Junio de 1884, dejando una existencia en el activo del balance general de \$ 12.669,746 45.

Las series de empréstitos que se llevaron á cabo en estos años, fueron sin duda alguna las operaciones que más gravaron los presupuestos de egresos, porque por su propia naturaleza estos préstamos de pronto reintegro son onerosos en atencion á que equivalen á la venta con un enorme descuento del producto de los impuestos. Puede asegurarse sin temor de incurrir en una equivocacion de trascendencia, que de los \$ 63.355,128 78 que por préstamos y suplementos entraron al Tesoro, el 50 por ciento habrá constituido apenas el ingreso efectivo; y como estas cantidades se pagaban de preferencia con las mejores rentas, éstas disminuyeron para el Erario en proporeion al gravámen de los préstamos.

Las otras operaciones que tuvieron lugar gravando los egresos fueron los pagos de deuda pública interior recibida á la par, ya directa ó indirectamente, porque como el valor que por término medio tienen estos títulos es de 10 por ciento de su importe nominal, para el Tesoro equivalia á convertir la deuda consolidada en flotante con un aumento de 90 por ciento.

Y si á todas estas operaciones se agregan las mejoras materiales llevadas á cabo con pasmosa precipitacion, recargan-

do el presupuesto, se tendrá explicado satisfactoriamente el por qué de la crisis en medio de la prosperidad y el por qué de la bancarota en medio de la opulencia.

La conducta seguida en aquella época por la Administración que regia los destinos del país no tiene justificación posible, porque nunca como en el año de 1881 á 1882 pudo haberse cimentado la Hacienda pública, nivelando los presupuestos, reconociendo la deuda nacional y asentando las bases del futuro crédito de la Nación.

Esta conducta noble y patriótica hubiera permitido dar con mejor éxito el impulso que se imprimió al ramo de mejoras materiales, y sin contar con los productos siempre inseguros del presupuesto, sin aumentar las contribuciones entonces vigentes, se hubieran podido establecer ferrocarriles para unir los centros productores y disminuir el crecido costo de los fletes, crear Bancos de emisión y circulación que diesen mayor actividad á las transacciones mercantiles, realizando las riquezas futuras para que entrasen como un torrente benéfico fecundando la industria y la agricultura; mejorar los puertos para ofrecer mayores seguridades al tráfico y más garantías al comercio, colonizar los terrenos despoblados é incultos que ofrecen manantiales de inagotable riqueza, y atender, en fin, á todos los diversos ramos en que se divide y subdivide la actividad productora, para atraer capitales que faltos de empleo hubieran hallado inversiones seguras y provechosas.

En efecto, el año fiscal de 1879 á 1880, cuyos ingresos no pasaron de \$ 21.186,910 95, se saldaron las cuentas con un deficiente que no excedió de \$ 124,306 42;¹ en el año siguiente, aunque el deficiente fué mayor, fué, sin embargo, pequeño, dado el producto de los ingresos;² pues bien, en el período

¹ Memoria de Hacienda de 1879 á 1880, págs. 10 á 14.

² Memoria de Hacienda de 1880 á 1881, págs. 1 á 6.

do de 1881 á 1882 en que las rentas tuvieron en sus productos un aumento inesperado de 40 por ciento poco más ó menos, el deficiente pudo haberse evitado, aun cuando se hubiera pagado por cuenta del ramo de ferrocarriles \$ 3.602,139 50, y por cuenta de la colonización y mejoras materiales..... \$ 1.135,125 59, porque en el año anterior también se habían invertido en caminos de fierro \$ 2.477,467 01.¹

De modo que las mejoras materiales en realidad no hubieran hecho más que elevar el presupuesto de egresos en \$ 2.259,798 08, con lo cual siempre hubiera habido un sobrante de consideración; pero como hemos indicado, en ese año se amortizaron títulos de deuda pública por valor de..... \$ 6.080,015 09, y esto hizo que no solo se conservara el deficiente, sino que se acrecentara con respecto al que se había obtenido en los años anteriores.

Considerando el presupuesto de egresos tal como fué votado el 31 de Mayo de 1881, su monto hubiera sido de..... \$ 25.217,633 82, y después de cubierto en su totalidad hubiera quedado una diferencia de \$ 5.102,588 78, que hubiera permitido satisfacer desahogadamente el servicio de intereses de toda la deuda pública.

Sin embargo, la Administración se dejó alucinar y sorprender con aquella inesperada prosperidad, creyendo que de año en año aumentarían las rentas en un 40 por ciento, y comenzó á otorgar concesiones con subvención para líneas de vapores, para ferrocarriles y telégrafos, para obras en los puertos, para canalización de ríos, para muelles; intentó construir arsenales y diques, establecer dragas, construir faros, abrir caminos, colonizar las zonas más productivas, hacerlo, en fin, todo en un solo día, gravando con enorme peso el presupuesto, como si la actual generación estuviera llamada á aprovecharse exclusivamente de estos beneficios para que

¹ Memoria citada de 1880 á 1881, pág. 11.

á ella le tocara soportar el inmenso sacrificio de pagar obras, que á la par que costosas, son siempre causa de profundas modificaciones en la manera de ser económica de una Nación.

Los errores que á este respecto se cometieron, fueron de consideracion.

No nos detendremos á juzgar la colonizacion en la cual próximamente se han invertido \$ 2.000,000; porque vistos los resultados obtenidos, la misma administracion se contuvo en sus postrimerías de continuar llevando á término aquel vicioso sistema; pero sí debemos consagrar algunas reflexiones al sistema que se siguió para la construccion de ferrocarriles, porque él ha sido en extremo gravoso al país y á la actual generacion.

Que la construccion de los ferrocarriles era una necesidad urgente y de inmediata realizacion, que de su establecimiento dependia el bienestar futuro de una Nación donde la carestía de los fletes opone un infranqueable valladar á la produccion y por ende al desarrollo de la riqueza, cosas son que ni siquiera deben hoy discutirse; pero que del sistema que se sigue para su construccion depende que sus beneficios no compensen el gravámen que imponen, es un hecho que no puede ponerse en duda, so pena de desconocer la verdad.

La construccion de ferrocarriles tenia que luchar en México con graves dificultades, originadas por la situacion topográfica y por su modo de ser económico. Los centros principales de produccion que los ferrocarriles estaban llamados á unir, estaban separados por inmensas extensiones de terrenos inultos y despoblados, por verdaderos desiertos apenas visitados por el salvaje, y en consecuencia los fletes para el transporte de materiales tenian que ser excesivos; los accidentes del terreno por las diversas zonas que tenian que atravesar, exigian obras de arte que hacian costosa ú onerosa la construccion; el logro ó adquisicion de capitales para llevar á cabo tales empresas, tenia que ser difícil, dada la

absoluta falta de crédito de la República en Europa, por no haberse verificado el reconocimiento y conversion de la deuda pública, y la falta de produccion y de poblacion tenia que hacer poco provechosa para los empresarios, la inversion de su capital en un negocio que durante los primeros años, era imposible que produjese lo necesario para atender á todas las obligaciones pasivas que reportase.

Los capitalistas americanos, no obstante estas dificultades fácilmente perceptibles, se alucinaron á este respecto y creyeron que así como en las márgenes de los ferrocarriles del Oeste, se habian visto levantar pueblos y ciudades consagrados al cultivo de los campos, haciendo el ferrocarril las veces de precursor de la civilizacion, así tambien, apenas se terminara la construccion de nuestros ferrocarriles, habia de afluir un torrente de inmigracion laboriosa, que los cargase con los frutos de su trabajo y de su industria, centuplicando la produccion.

Olvidaron los americanos que la inmigracion laboriosa acude á donde puede conocer de antemano las franquicias de que puede disfrutar, los terrenos que puede cultivar y los cultivos que puede establecer, las condiciones especiales de aquellos terrenos bajo el punto de vista climatológico, los centros consumidores donde puede vender esos productos, en fin, las condiciones y medios en que ha de establecer su nueva vida; y que el colono del siglo XIX no está hecho á semejanza del aventurero español del siglo XVI, que ignorante de lo que era el Nuevo Mundo, abandonaba patria y hogar y atravesaba los mares por el presentimiento de encontrar oro, hiriendo el suelo de las montañas vírgenes de la América.

Sin embargo y á pesar del entusiasmo ferrocarrilero americano, la República tuvo necesidad de proteger y ayudar á las empresas para facilitarles la construccion de los ferrocarriles y vencer las dificultades naturales que la hacian onerosa.

Para llevar esto á cabo, dos sistemas se pusieron en práctica: el de las concesiones subvencionadas y el de las concesiones sin subvencion. En las primeras, el auxilio consistía en una cantidad que el Gobierno se obligaba á pagar limitando el derecho de las Compañías en el establecimiento de las tarifas de carga y de pasajeros, y en el segundo, la proteccion era permitir el uso de tarifas elevadas que aseguraran mayores rendimientos, con algunas franquicias que dejaban á discrecion de la Empresa, el ejercicio de ciertas y determinadas facultades.

Como se ve, los dos sistemas iban encaminados, ó á pagar las diferencias que anualmente resintiesen las compañías por sus tarifas bajas, dado el interés de los capitales invertidos y de los gastos y obligaciones que reportaren, ó á permitir que el público contribuyese con una mayor cantidad que fuese suficiente para satisfacer aquellas necesidades.

Si las tarifas consentidas por el Gobierno eran demasiado elevadas, podia llegar á ser más ventajosa la concesion sin subvencion, porque árbitro del tráfico el ferrocarril, podia obtener pingües utilidades que satisficiesen los intereses de su capital; por el contrario, si eran proporcionalmente bajas, la subvencion podia compensar la rebaja ó vice versa; pero de todos modos, los dos sistemas considerados económicamente producian para la Nacion el mismo resultado, porque era lo mismo que el pueblo, bajo la forma de contribucion al Gobierno, pagase al ferrocarril el subsidio ó que se le entregase á él directamente bajo la forma de flete, con la sola diferencia de que en el primer caso la contribucion, como en todo sistema protector, era pagada en beneficio de importadores y exportadores, para que aprovecharan las facilidades del tráfico; y en el segundo era más general, porque la costeaban los consumidores de los artículos trasportados, extranjeros, si se aseguraba la exportacion de los productos, nacionales, si se limitaban al comercio interior.

El Gobierno prefirió, en union de las Compañías, el sistema de subvencion, y para llevarlo á cabo, arrojó todo el peso de ella al Presupuesto, sin obtener todas las ventajas que ambos podian haber sacado del sistema, porque refiriéndonos á las grandes empresas, la subvencion no ha bastado para cubrir las diferencias que les producen sus tarifas bajas, dado el capital invertido y obligaciones pendientes, ni aquellas son demasiado bajas para que favorezcan de una manera positiva al comercio; y refiriéndonos al Gobierno, no ha podido sin grave detrimento, causa en parte de la desnivelacion de los Presupuestos, atender al servicio de dichas subvenciones.

Es un hecho innegable que la Nacion no hubiera podido seguir en la construccion de los ferrocarriles el sistema empleado en los Estados-Unidos y en Australia, otorgando la subvencion en terrenos que las Compañías se encargasen de vender, á fin de hacerlos productivos en su provecho por medio de la colonizacion; porque con toda seguridad, dadas las especiales condiciones del país y como ya puede demostrarse hoy, los terrenos no se hubieran cultivado quedando sin valor, porque sin un deslinde previo hecho por el Gobierno y sin un estudio de los elementos que ofreciesen, no hubiera sido posible ni su colocacion en un mercado donde se solicitasen inmigrantes, ni su aceptacion tal vez por parte de las Compañías. El subsidio tenia, pues, que consistir en dinero, para que así las Empresas pudieran contar con un recurso estable y seguro.

¿Pero este subsidio debia gravitar tan solo sobre el Presupuesto de un corto número de años? ¿podia el Tesoro soportar tan enorme peso sin ocasionar un grave desequilibrio? ¿podia cumplir el Gobierno semejante compromiso con las empresas?

Si se hubiera tratado de la construccion de un solo ferrocarril ó de las grandes líneas internacionales, la solucion de los problemas no hubiera presentado grandes dificultades,

porque las subvenciones eran relativamente pequeñas; pero tratándose de todas las Empresas ferrocarrileras establecidas ó que se hubieran establecido bajo un mejor sistema, tenia que ser de imposible realizacion el plan adoptado.

En efecto, considerando en conjunto ó aisladamente las deudas por subvenciones á las diversas Compañías ferrocarrileras, la demostracion es palpable y evidente. Suponiendo con exageracion que las subvenciones totales ascendieran á \$ 100.000,000, construidos todos los ferrocarriles cuyas concesiones no han caducado, la deuda tenia que quedar amortizada en veinte años; porque si de 1881 á 1884 se ha pagado por cuenta de ferrocarriles \$ 14.072,203 87, tomando el término medio por año ó sea \$ 4.690,734 62, cada cinco años la amortizacion se elevaria á \$ 23.453,673 11. Pero esta cantidad que se ha cubierto en efectivo, no es la que debia haberse pagado, porque el saldo acreedor á deuda pública en el año fiscal de 1883 á 1884 ascendió á \$ 3.098,839 44; de manera que las cantidades devengadas por las empresas segun sus respectivos contratos importaron en los tres años..... \$ 17.171,043 31, lo cual da un término medio para los años referidos de \$ 5.723,681 10, ó sea que por cada período de cinco años la Nacion tenia que entregar de su presupuesto \$ 28.618,405 51, amortizando su deuda total en el espacio de diez y siete años próximamente.

¿Puede racionalmente soportar estas sumas enormes un presupuesto de la República por mejores que sean sus condiciones y por extraordinaria que aparezca ó se crea la prosperidad fiscal?

La respuesta negativa tiene que formularse de una manera imperiosa, porque la mejor prueba que darse puede de esta verdad, es el saldo á deuda pública en la cuenta de ferrocarriles de cada año, de los años de 1881 á 1884, que alcanza á \$ 13.887,652.¹

¹ Dictámen de la Comision de presupuestos de 1885 á 1886. pág. 21.

Tomando casos aislados y valiéndonos de la subvencion menos onerosa que es la del Ferrocarril Mexicano, porque es amortizable en veinticinco años, con \$ 560,000 anuales, tenemos que el saldo á deuda pública de su cuenta correspondiente al año de 1883 á 1884, es de \$ 346,540 30 y que por los tres últimos años fiscales es de \$ 470,249 32. La Compañía Constructora Nacional Mexicana tiene un saldo de \$ 2.145,052 98, y así de las demas.

Y á esto debe agregarse que nos referimos á los años de mayor prosperidad en que hubo afortunadamente un acrecentamiento inesperado en el producto de las rentas; que si para formar un cálculo tomásemos el término medio del rendimiento de los impuestos, se veria que para satisfacer los contratos celebrados con Compañías ferrocarrileras, era indispensable consagrarles la cuarta parte de los ingresos anuales del Tesoro.

En consecuencia, el Presupuesto no pudo soportar el gravámen que le impusieron las vías férreas terminadas ó en construccion.

Resuelta en un sentido negativo la primera cuestion, las otras dos tienen que recibir igual solucion, porque si el Erario no puede soportar ese gravámen, el Gobierno no pudo tampoco cumplir sus obligaciones contraidas, lo cual demuestra que las subvenciones no debian gravitar sobre el Presupuesto de un corto número de años.

Ahora bien, ¿cuál debia haber sido el plazo para la redencion total de la deuda de subvenciones á los ferrocarriles?

En los grandes negocios financieros nunca debe erigirse en principio la arbitrariedad, porque á sus veleidades no debe confiarse la próspera ó adversa fortuna; que para la solucion de cada uno de esos negocios, existen datos, principios, consideraciones y fórmulas, que si bien no puede asegurarse que sean prendas de acierto, cuando menos son brújulas que

determinan un rumbo y no mirajes que engañan y extravían.

En esta cuestión, el estudio debía llenar el vacío de la casualidad, árbitro eterno de nuestros destinos, y el análisis debía suplir los defectos de los cálculos exagerados. En principio, la generación que lleva á cabo la construcción de obras tan costosas como las de los ferrocarriles, no debe ser la única que reporte sus gastos, porque es la que menos se aprovecha de sus beneficios. Los ferrocarriles son una fuente fecundadora de la producción, porque la estimulan con el transporte fácil y con la baratura del flete que permite la exportación; pero antes de que este estímulo se manifieste en un aumento de prosperidad, el desconcierto general que ocasionan, antes de restablecer el equilibrio entre las fuerzas productoras cuando abrazan grandes extensiones y ligan varios centros de población, es innegable.

Los capitales empleados en empresas de transporte, abundantes ó escasos, tienen que buscar nuevo objeto á que consagrarse; los centros de depósito se modifican causando daño á las poblaciones que subsistían de aquellas negociaciones, porque ven pasar los productos sin aprovechar los cambios; los productos extranjeros hacen la competencia á los nacionales; en diversas zonas y localidades tienen que abandonarse ó modificarse determinados cultivos; tiene que verificarse, en fin, una verdadera revolución económica, cuyos resultados son más ó menos dañosos.

Las consecuencias de esta revolución las soporta la generación constructora; los gravámenes todos gravitan sobre ella, y en compensación, ella debe ser la que pague menos de los gastos que hace erogar su establecimiento.

Estos principios de general aplicación y de universal reconocimiento, han tenido especialmente en la República una demostración bien penosa por cierto; pero esto contribuye á probar que de preferencia, en México, deben aceptarse sus consecuencias.

¿Cuáles son los beneficios que ha obtenido la actual generación en recompensa de lo que hasta hoy cuesta la construcción de ferrocarriles?

Aunque ellos han de provocar un aumento en la producción, ésta no se ha acrecentado por ellos, debido en su mayor parte, á que las tarifas no han podido ser tan bajas que favorezcan la exportación.

Poco antes que se terminara el Ferrocarril Mexicano, de 1869 á 1870, se determinó en el país una violenta crisis agrícola, á consecuencia de haber excedido notablemente la producción de frutos agrícolas al consumo ordinario y normal, originando una baja tal de los precios, que los agricultores se vieron obligados á vender dichos productos con pérdidas porque no era posible obtener de ellos siquiera el costo de producción. Las juntas de agricultores de México y Puebla creyeron que el remedio radical de aquella crisis, cuyos funestos resultados se hacían sentir de año en año, con mayor intensidad cesarian tan luego que el ferrocarril estuviera terminado, porque la baratura de los fletes permitiría la exportación á mercados extraños del exceso de la producción, restableciendo el equilibrio de los precios.

Los agricultores se engañaron aquella vez, y apenas puesta en explotación toda la vía, se convencieron de que la exportación era imposible, que la situación de la agricultura estaba más puesta en peligro y se obligó al Gobierno y á la Empresa á que hicieran una reducción proporcional en sus tarifas, estableciendo diferencias entre los artículos destinados á la exportación y los que transitaban por la vía sin aquel objeto.

La reforma tuvo lugar en virtud del convenio de 15 de Marzo; las rebajas fueron de consideración, y sin embargo, la exportación disminuyó.

En el año de 1872 á 1873 la exportación de productos por el puerto de Veracruz, ascendió á \$ 1.927,205, en el año en

que las tarifas fueron reformadas llegó á \$ 2.219,183, y en el siguiente descendió á una cifra menor que la del año en que estaban en vigor las mismas tarifas, á \$ 1.926,441.

Los artículos principales de exportacion de la tierra caliente han sido el café, el tabaco en rama y la vainilla, y todos ellos disminuyeron en su produccion despues de establecida la rebaja de las tarifas.

	1872 á 1873	1873 á 1874	1874 á 1875
Café.....	\$ 513,892 39	700,848 00	585,361 64
Tabaco.....	125,773 50	59,080 00	23,061 50
Vainilla.....	410,414 15	277,820 00	367,781 50

Ha sido necesario el trascurso de diez años para que la exportacion que por el puerto de Veracruz fué de 1873 á .. 1874 de \$ 2.219,183 60, alcanzase de 1882 á 1883 la cifra de \$ 3.713,692 20 y de 1883 á 1884 la de \$ 4.389,907 30.

Y esto que decimos del Ferrocarril Mexicano cuyos efectos sobre la produccion no podian ser tan sensibles, porque tan solo liga dos centros de importancia, puede hacerse extensivo con mayoría de razon, á los ferrocarriles internacionales, cuyos beneficios es imposible que puedan reconocerse en un largo número de años. La Nacion se encuentra respecto á ellos, en un dilema aterrador; ó las tarifas son altas, en cuyo caso no se favorece la produccion, ó son bajas y la Empresa se arruina.

Que las tarifas son elevadas y perjudiciales, lo demuestran las quejas que con fecha reciente han hecho las Cámaras de Comercio, haciendo ver los obstáculos que oponen al desarrollo de la produccion nacional; que ellas no pueden ser tan bajas como el interes público lo reclama, lo comprueba el estado financiero del Ferrocarril Central que se ha vis-

to obligado á capitalizar los cupones de sus obligaciones vencidas en 1884.¹

La conclusion es, pues, que los ferrocarriles durante largos años y mientras no se restablezca el equilibrio económico en el país, no podrán ser benéficos á la produccion y por ende á la actual generacion.

Esta demostracion confirma lo que hemos dicho, á saber: que el costo de los ferrocarriles debió haberse repartido en un largo número de años, sin gravar demasiado el Presupuesto.

El plazo para el pago de las subvenciones debió haber sido doble, triple, cuádruple tal vez, y combinado de tal manera que á medida que la Nacion comenzase á aprovechar los resultados benéficos de los ferrocarriles, se aumentase la amortizacion de la deuda, á fin de que los pagos ó abonos que el Tesoro fuese haciendo, estuviesen en armonía y relacion con la mayor prosperidad que fuese alcanzando el Erario á consecuencia de los mismos ferrocarriles.

Las personas que en los dias de la fiebre ferrocarrilera se consagraron á estudiar las cuestiones económicas que suscitaba su construccion, manifestaron que la pobreza del Tesoro de la República no era obstáculo ni debia considerarse como un impedimento para llevarla á término, porque la riqueza que ellos habrian de proporcionar, permitiría cumplir los compromisos que se contrajesen por el Gobierno; pero esto que en el fondo encerraba una gran verdad, solo debió haberse entendido en el sentido que acabamos de indicar, tomando como norma un largo período de tiempo que compensase los efectos de la revolucion económica, que aun la misma baratura de los fletes, caso que se hubiera conseguido, tenia que provocar, é hiciese sentir el desarrollo poderoso de una valiosa é importante produccion.

¹ Fifth Annual Report of the Mexican Central Railway.