

tes más pobladas y ricas de toda la República, y que es, comparativamente, una línea corta, nunca ha podido pagar más de 5 por ciento sobre su capital (mientras que la mayor parte de la deuda en bonos y con hipoteca del camino, gana 8 por ciento), aun en tiempo de que el Gobierno pagaba con regularidad la subvención ó subsidio; y como hace más de dos años y medio que no ha pagado la última, y desde la inauguración de la última revolución, solo está pagando actualmente 3 por ciento sobre sus gastos de explotación.

Si un subsidio es necesario, cuál es la probabilidad de obtenerlo del Gobierno mexicano? En el contrato hecho con la Compañía internacional de Texas, en 1873, á que ya se ha hecho referencia, el Gobierno se obligó á pagar á la Compañía \$9,000 por kilómetro (cerca de \$15,000 por milla) y para asegurar el subsidio, hipotecó 8 por 100 de los derechos aduanales de los principales puertos de mar, y estos han sido, en sustancia, los términos que ha estado proponiendo á las Compañías extranjeras, durante los últimos diez años. En algunos casos, ó bien en lugar del subsidio, ó bien además de este, ha ofrecido cierta cantidad de terrenos baldíos; pero como no tiene tales terrenos fijados y determinados por comisiones de vigilancia, y como es probable que la mayor parte del país, donde se dice que están situados dichos terrenos, está cubierta por títulos de cualquiera especie ó por concesiones, puesto que hace más de trescientos años que el país está ocupado, no considero dicho subsidio como de valor suficiente para considerarlo en el presente cálculo.

En despachos que he enviado últimamente al Departamento de Estado, en los que no dudo puedan los interesados obtener copias, si las piden, he demostrado que México debe en Europa una deuda en bonos ó bonificada y en virtud de tratados, con intereses vencidos como de \$125,000,000; y en los Estados- Unidos de \$2,700,000.

Para el pago de la deuda europea, el Gobierno ha hipotecado ya todos los ingresos disponibles de las Aduanas marítimas; y subsecuentemente hipotecó el 60 por 100 de una parte de dichos ingresos aduanales para el pago de la deuda americana. Es cierto que este Gobierno alega que la conducta de Inglaterra, Francia y España en 1861, le relevó de la obligación contraída con Europa, pero esas naciones no admiten semejante pretensión, y no hay duda de que la hipoteca otorgada á favor de la deuda americana es una obligación forzosa. De aquí resulta que la hipoteca de un ocho por ciento ó de cualquier otro tanto de los ingresos aduanales es una garantía imperfecta, cuya validez pudiera ser disputada por reclamantes poderosos. Y por otra parte, la aptitud del Gobierno para pagar una subvención cualquiera es extremadamente dudosa, y, en caso de que se dictaren nuevas medidas, su imposibilidad es absolutamente cierta. No ha pagado un solo dividendo del interés semestral de su deuda europea por espacio de veinte años, y desde 1861 no ha pagado, como lo había prometido, un solo peso de los réditos de dicha deuda.

Por lo que respecta á la deuda americana á que se ha hecho referencia, nunca ha pagado un solo dividendo semi-anual de réditos desde que se hizo el empréstito. Además, el estado del erario de la Nación es tal, que hace más de dos años y medio que no ha podido pagar la subvención decretada á la Compañía del ferrocarril de Veracruz á la ciudad de México, y actualmente se le deben por ese lado cerca de dos millones de pesos. La pobreza del tesoro es tal, que recientemente fué necesario suspender el pago de los sueldos de los jueces y de los empleados civiles del Gobierno. Su condición angustiada está manifiesta en el hecho de que en los últimos meses el *Diario Oficial* del Supremo Gobierno anunció que este se veía obligado á apelar al patriotismo de los empleados civiles, tanto los que dependen del Poder Ejecutivo, como los que dependen del Judicial, para que sobrellevasen con calma la suspensión de sus sueldos, pues había sido necesario enviar \$50,000 á la frontera del Norte para cubrir los gastos de una campaña proyectada contra los indios.

Con un crédito exterior y un tesoro nacional en semejantes condiciones, apenas es probable que el Gobierno mexicano pueda ó esté dispuesto á pagar \$15,000 por milla para la construcción de un ferrocarril que tantos hombres públicos, aun los inteligentes, creen que eventualmente daría por resultado la ruina nacional.

Habiendo examinado de esta manera el punto relativo á los medios de comunicación con México, paso al que presenta, despues de ese, más interés para los comerciantes, fabricantes y capitalistas americanos que dirigen la vista hácia este país como á un nuevo campo para empresas.

Segundo.—El arancel, las ordenanzas de comercio, las leyes y costumbres á que tendrán que sujetarse. Los dos campos que se les ofrecen son especialmente los negocios mercantiles y la minería. Lo primero que

hay que estudiar con referencia á los negocios mercantiles, es el arancel mexicano sobre efectos de importación. Nuestro arancel americano es uno del que muchos creemos que es urgente hacer una revisión y al que hay que hacer reducciones importantes; pero el de México es todavía más proteccionista y prohibitorio, mientras que muchas de las provisiones de nuestro arancel, que contribuyen á facilitar el tráfico, no se encuentran en el de México. Los ramos de industria para los que este país tiene ventajas particulares, son la minería y el cultivo de las plantas tropicales; pero su legislación comercial ha tenido una tendencia directa á oprimir la minería y se han hecho grandes esfuerzos para promover las manufacturas, para lo cual ni la gente ni el país tienen condiciones particulares. Y este sistema se encontrará que es un gran obstáculo para la prosperidad del comercio con nuestro país.

He escogido del arancel mexicano algunos de los artículos que los fabricantes y comerciantes de Chicago y otras ciudades tratarían de introducir en México. Se notará que los pesos y medidas corresponden al sistema frances, pero pueden fácilmente reducirse al nuestro, calculando el metro en 39 pulgadas, y el kilogramo en dos libras y un quinto, lo cual es aproximadamente exacto.

Derechos arancelarios mexicanos:

	Pesos.	Cents.
Algodones.—Domestic sin blanquear, metro cuadrado.....	0	09
Domestic blanqueados,..... " "	0	16
Calicós..... " "	0	14
Hilo blanco, kilogramo.....	0	60
Hilo de color " "	0	96
Hilo de carrete, docena.....	0	14
Casimires y efectos semejantes, de lana, metro cuadrado.....	1	40
Carruajes abiertos ó cupés, cada uno.....	176	00
Coches, faetones, landós " "	396	00
Buggies..... " "	132	00
Sulkies..... " "	66	00
Carros..... " "	80	00
Arneses para carruajes, kilogramo.....	2	00 peso bruto.
" " carros " "	0	86 " "
Muebles, 55 por ciento sobre factura y 25 por ciento adicional.....	0	43 peso bruto.
Pianos..... kilogramo.....	0	10 peso neto.
Harina..... " "	0	04 " "
Trigo..... " "	0	03 " "
Cebada..... " "	0	07 " "
Arroz..... " "	0	18 " "
Lúpulo..... " "	0	24 " "
Jamones ahumados..... " "	0	24 " "
Carnes saladas y ahumadas..... " "	0	18 " "
Manteca de cerdo..... " "	0	24 " "
Mantequilla..... " "	0	14 " "
Queso..... " "	0	08 peso bruto.
Velas de sebo..... " "	0	19 " "
Velas de estearina..... " "	0	38 " "
Velas de parafina..... " "	0	12 " "
Galletitas..... " "	0	50 peso neto.
Frutas en lata, incluyendo la lata, " "	0	72 " "
Carnes y pescados en lata..... " "	0	48 " "
Encurtidos, incluyendo los frascos, " "	1	15 peso bruto.
Jabones finos (de tocador)..... " "	00	30 á 0 80 " "
Jabon ordinario..... " "	0	17 " "
Vidrios corrientes..... " "	2	00 " "
Pólvora..... " "		

	Pesos.	Cents.
Clavos de fierro de todas clases,..... kilógramo.....	0	12
Toda clase de herramientas de fierro, acero ó madera	0	19
Ropa hecha.....	132	00
Vestidos de hule.....	1	43 peso bruto.
Zapatos de idem.....	0	43 " "
Hule para carpetas de mesa.....	0	29 " "
" " pisos.....	0	29 " "
Botas de badana amarilla..... docena.....	16	50
Botas de becerro ó de taflete.....	27	00
Zapatos corrientes de becerro ó taflete para hombre.....	7	00
Id. finos para hombre.....	16	50
Id. id. para mujer.....	17	00
Zapatos de cuero corrientes para mujer.....	5	50
Alfombras 2x3, metro cuadrado.....	0	80
Alfombras finas (de Bruselas) metro cuadrado.....	0	95
" de terciopelo, " ".....	1	40
Estera kilógramo.....	0	16 peso bruto.
Vinagre, barriles,..	0	05 peso neto.
Idem en botellas,..	0	10 " "
Whiskey, en barriles, ..	0	33 " "
Idem en botellas... ..	0	38 " "
Cerveza, barriles,..	0	10 " "
Idem, botellas.....	0	20 " "
Petróleo, botes inclusos ..	0	09 " "
Resina.....	0	25 peso bruto.
Alquitran.....	0	03 " "
Sal.....	0	05 " "
Patatas.....	0	02 " "
Cebollas.....	0	02 " "

Hay en la tarifa una lista libre de derechos, que comprende instrumentos de agricultura, máquinas y maquinaria, incluyendo todo género de máquinas, herramientas y útiles para la minería.

Un análisis de las cifras que anteceden demostrará al importador que desde el principio de esta nueva empresa, tropieza con una tarifa más elevada en muchos artículos que el precio de costo, y en muchos casos absolutamente prohibitiva, según parece, sobre la clase de efectos que más se desea importar. Además, el pago de la tarifa no es sino el principio del desembolso de cargos y gastos. Anteriormente el Gobierno Federal imponía cuatro ó cinco impuestos adicionales, pero hoy los ha refundido en la Tarifa; (causa por la cual se halla tan crecida), había también que pagar á la Aduana de esta capital otro impuesto de 2 por ciento sobre lo que marca la Tarifa. Hay en este país el mal sistema de cobrar derechos municipales y del Estado sobre efectos extranjeros, los cuales después de pasar por la Aduana y cumplir con la Tarifa, se les impone otro impuesto por cuenta del municipio al salir de Veracruz, y cuando se les lleva á otro Estado todavía tienen que pagar allí otro derecho adicional. Como este impuesto se decreta por las Legislaturas de los Estados, es distinto en cada uno de ellos. En el Distrito Federal, esto es, en esta ciudad, es solo de dos por ciento sobre la tarifa marítima, pero en el vecino Estado de Hidalgo es de doce y medio por ciento sobre la misma, y en otros Estados es hasta de veinticinco por ciento. Este sistema de aduanas interiores, además de ser gravoso pecuniariamente, es en extremo bromoso al comerciante, pues en cada punto tienen que pasar los efectos por la aduana local, y que ser desempacados y examinados, pagando gastos de conducción, &c. Este es un mal que confiesan y reconocen los más ilustrados hombres públicos del país. La Constitución Federal prohíbe expresamente este sistema y la Suprema Corte así lo ha declarado; pero «la necesidad carece de ley,» y por ello es que la Corte no se apresura mucho á atender lo que la economía política y el comercio exigen. Los Estados y las municipalidades se ven siempre en grandes apuros para reunir fondos suficientes con que cubrir sus gastos ordinarios, y

al procurar resolver este problema, encuentran que los efectos extranjeros son á los que mejor pueden imponérseles contribuciones: de aquí es que las Legislaturas de los Estados continúen estando en desacuerdo con la Constitución y la Suprema Corte del país.

Pero el pago de derechos no es el único obstáculo al libre acceso de los comerciantes extranjeros al mercado de este país.

Este Gobierno no ha adoptado ningún sistema de depósito para la introducción de efectos. No obstante ser esta ciudad el centro del principal comercio por mayor de la mesa central del país, y estar en comunicación con su puerto de mar por medio de un ferrocarril, no hay prevención alguna para poder traer los efectos importados á esta ciudad, pasarlos por la aduana y pagar aquí los derechos. Desde la inauguración del ferrocarril, el Gobierno ha tenido intención de adoptar medidas con este fin; y como paso preliminar exigió de la compañía del ferrocarril la construcción de un muelle en Veracruz que costase hasta la cantidad de \$ 300,000 con el objeto de poder trasportar directamente de los buques extranjeros al tren, los efectos destinados á esta ciudad; pero á pesar de haberse terminado el muelle hace más de tres años, no ha llegado todavía á usarse, en razón de que el pueblo de Veracruz (ciudad de doce mil habitantes) lo considera perjudicial á sus intereses locales. De aquí es que por tal de no disgustar á unos cuantos centenares de comisionistas, alijadores y cargadores que podrían tener ese pretexto para «pronunciarse,» se sigue el antiguo sistema, y más de la mitad de la nación y de los comerciantes extranjeros tienen que pagarles un fuerte tributo, esto es, tienen que pasar sus efectos por la Aduana de Veracruz, á cuyo fin solo se conceden veinticuatro horas para preparar su factura y manifiesto, y que ocupar para esto á un comisionista, pagando doble acarreo de efectos, y por desempaque y empaque de los mismos y varios otros gastos. Pero no es esto todo. Libres ya los efectos de las garras de la Aduana de Veracruz y del comisionista; pagados ya los derechos y puestos los efectos en camino con destino á México, todavía á su llegada á esta ciudad tienen que pasar de nuevo á la Aduana de aquí y que sujetar los bultos á otro registro; tienen además que pagar los impuestos locales y que hacer nuevos desembolsos de estampillas, cargadores, &c.

Para dar una idea á esa Asociación de los diversos impuestos y gastos á que tienen que sujetarse los efectos extranjeros, ocurrió á algunos importadores experimentados de esta ciudad, para que me preparasen una lista pormenorizada de los gastos que hay que erogar en cargamentos que hoy se hacen, á contar desde que salen de Nueva-York hasta que llegan á una casa de comercio para su venta. Esta lista es la siguiente:

CALCULO DE LO QUE IMPORTA EN LA CIUDAD DE MEXICO UNA BARRICA (PESO BRUTO 325 LIBRAS, NETO 300 LIBRAS) CON TRESCIENTAS LIBRAS DE JAMON CURADO CON AZUCAR.

Costo en Nueva-York, á 11 centavos libra.....	\$ 33 00
Gastos que hay que erogar en Nueva-York, tales como acarreo, factura consular, ..	1 65
* [\$4 oro] manifiestos, &c., aproximadamente 5 por ciento en grandes cargamentos...	3 25
Flete de Nueva-York á Veracruz á razón de 1 centavo libra, pagadero en Nueva-York.	6 82
Cambio en Nueva-York sobre 37 90, al 18 por ciento.....	33 12
Derechos de importación en Veracruz, 138 kilógramos á 24 centavos por kilógramo....	0 84
\$ 1.03 centavos por cada 400 libras, por derecho municipal.....	1 63
Descarga y acarreo desde el vapor al almacén de la aduana, á razón de \$ 1 á \$1.50 por cada 200 libras.....	0 07
Corretaje marítimo, 2 por ciento sobre flete de \$ 3.25.....	0 50
Empaque y desempaque de barrica.....	1 50
Gastos adicionales en Veracruz, por timbres y acarreo á la estación del ferrocarril.....	1 41
Comisión en Veracruz, 2 por ciento sobre \$ 70.66.....	0 39
Cambio en Veracruz, 1 por ciento sobre \$ 39.06.....	7 60
Flete del ferrocarril de Veracruz á México, 140 kilógramos á \$ 54.30 tonelada (libra de Troy).....	0 66
Derechos locales en la ciudad de México, 2 por ciento sobre el derecho federal de \$33.12	0 75
Gastos locales en la ciudad de México, acarreo desde el depósito, gastos en la aduana, &c.....	93 19

(\$ 1 en Nueva-York, equivale á \$ 2.82 en México).

Costo neto de una libra de jamon en la ciudad de México.....\$ 0 31

CALCULO DE UNA FACTURA DE CLAVOS.

10 cuñetes de cuatro y medio pulgadas.—Clavos recortados.—Peso bruto 1,060 libras.	
Precio en Nueva-York	22 50
Gastos en Nueva-York. Factura consular, tanto por ciento, &c.....	1 32
Flete de Nueva-York á Veracruz, 1060 libras á un centavo libra	10 60
Cambio sobre Nueva-York, 18 por ciento sobre \$ 34.42.....	6 36
Derechos de importacion en Veracruz, 480 kilogramos á 12 cs. libra.....	57 60
Derechos municipales, descarga, timbre, acarreo, gastos para abrir y cerrar los cuñetes, corretaje marítimo.....	11 20
Comision en Veracruz, 2 por ciento sobre \$ 91.80.....	1 83
Cambio sobre Veracruz, 1 por ciento sobre \$ 70.63.....	0 71
Derechos locales en México, 2 por ciento sobre los derechos de importacion....	1 15
Gastos locales, acarreo, &c.....	1 20
Flete de Veracruz á la ciudad de México.....	27 17
Costo de la factura.....\$	141 64

\$ 1 valor en Nueva-York equivale á \$ 6.29 en la ciudad de México.

Costo líquido de 1 libra de clavos 14 $\frac{16}{100}$.

Costo líquido de 100 libras clavos ó un cuñete \$ 14.16.

Haciendo abstraccion de los impuestos detallados de que cuidadosamente se ha hecho un cálculo arriba, voy á dar el costo de los siguientes efectos adicionales que se importan de los Estados-Unidos y con los apuntes mencionados sobre embarque, puede hacerse el cálculo de cualesquiera artículos de los que se mencionan en la siguiente lista:

Un barril de harina, costo en Nueva-York	\$ 6 00
Total de gastos.....	23 03

Costo total en México.....\$ 29 03

\$ 1 en Nueva-York equivale á \$ 4.84 en México.

Una caja ó barril, galletas, costo en Nueva-York.....	\$ 5 50
Costo en la ciudad de México.....	20 06

\$ 1 en Nueva-York equivale á \$ 3.64 en México.

Un barril de sal, costo en Nueva-York.....	\$ 2 00
Costo en la ciudad de México.....	20 04

\$ 1 en Nueva-York equivale á \$ 10.20 en México.

Un barril de cerveza de Milwaukee (costo hasta Nueva-Orleans).....	\$ 13 00
Costo en la ciudad de México.....	35 61

Muebles, guardaropas, camas, costo en Nueva-York.....	\$ 120 15
Costo en la ciudad de México.....	249 10

Tela de hule de $\frac{3}{4}$ de ancho, costo en Nueva-York, por cada yarda cuadrada....	\$ 0 45
Costo en la ciudad de México, por vara comun (33 pulgadas).....	3 08

El flete de ferrocarril, la partida más importante de gastos despues de los derechos, es como sigue: (distancia de 263 millas) Por tonelada: 1ª clase \$ 76.05; 2ª clase \$ 65.18; 3ª clase \$ 54.32.

Flete en trenes de pasajeros, por tonelada, \$ 97.77.

Un estudio rápido de las anteriores cifras en lo que respecta á los impuestos y gastos, convencerá á los comerciantes y manufactureros de los Estados-Unidos, que los artículos que más desean exportar á México serian, con motivo de su precio, verdaderos artículos de lujo. (luxuries)

Con semejantes gastos, esto sucederá en casi todo país, por rico que sea ó por altos que sean los jornales; pero con especialidad en México, donde hay mucha pobreza. Habria exageracion en el cálculo que se hiciera de que los consumidores de México de efectos importados de los Estados-Unidos, con los impuestos y gastos actuales ascendia á un millon de habitantes.

De los artículos libres de derechos, como máquinas de vapor y maquinaria destinada especialmente para los trabajos de minas é instrumentos de agricultura, podria hacerse una importacion por mayor de los Estados-Unidos si no fuera por dos razones. En el caso de maquinaria, el costo de transporte es tan exorbitante que las demandas son necesariamente reducidas, y continuarán siéndolo hasta que se faciliten los medios de comunicacion y se reduzcan los fletes. A los fletes del ferrocarril hay que agregar los gastos mayores que se tienen que erogar para la conduccion hácia el interior por caminos que, con motivo de las disposiciones y exhaustas tesorerías, están en un estado de completo abandono. Respecto á los instrumentos de agricultura su uso es apenas comprendido, y los labradores los aceptan muy poco á poco. El instrumento de que se sirvieron en las llanuras de Asia hace tres mil años es el que generalmente predomina en este país; pero con el tiempo habrá demandas de instrumentos modernos.

Illinois y los Estados adyacentes, son los lugares naturales para abastecer de provisiones y granos á toda la costa del golfo de México; y si no fuera por la tarifa, podria hacerse un vasto comercio de harina, tocino, manteca, &c. Pero las cifras que respecto á la harina he estampado, y los impuestos sobre la carne y manteca demuestran que la tarifa es virtualmente prohibitoria.

No obstante de que esta ciudad está colocada en medio de dos de los mejores valles, en donde se produce el mejor trigo del mundo, y á una distancia solamente de treinta á cuarenta millas, y á pesar de que á sesenta millas hay regiones donde se crian excelentes cerdos; si no fuera por la tarifa, Chicago podria competir con ellas para suministrar al consumo de esta ciudad, harina, carnes ahumadas y manteca, sin embargo de lo elevado de los fletes y otros gastos.

El precio medio del trigo en esta ciudad, por mayor, es de \$ 2.00 á \$ 2.40 fanega; y por menor es el siguiente: Harina, 25 libras \$ 1.75; Jamones, idem, curados con azúcar, á 50 centavos libra; Manteca, 25 centavos libra.

En los apuntes mencionados, indudablemente se habrá notado otro gravámen al comercio extranjero, en el tipo del cambio. Los negocios en este país se hacen exclusivamente con plata que tiene depreciacion y es la moneda corriente. De manera que aquí hay que añadir al precio y gastos, el costo del cambio que por algun tiempo se ha conservado al 13 por ciento sobre Nueva-York. Formado como sigue: del 10 por ciento de descuento sobre la plata; del 5 por ciento, impuesto del Gobierno por la exportacion de este metal, y 3 por ciento de flete, seguro y otros gastos que se requieren para situarlo en Nueva-York.

Existe otro impedimento grave para el establecimiento de un vasto comercio americano con México, y es el sistema universal establecido aquí, de hacer negocios á largos plazos. Los comerciantes del interior que vienen á hacer sus compras á esta ciudad, siempre lo hacen á plazos que generalmente son de ocho meses, sin interes, los que con frecuencia ascienden á diez meses ó un año. No sucede lo mismo al importador alemán que tiene buenas relaciones y crédito en Europa, donde puede pedir grandes cantidades de dinero con poco interes y á largos plazos. Pero para el comerciante americano que tiene que conformarse con el interes mayor que predomine en los Estados-Unidos, y con un plazo corto, esto tiene para él graves inconvenientes, á los que puede agregarse el que se origina de la falta de trasmision libre del dinero que se transporta del interior á la ciudad de México. Siendo pesada y voluminosa la plata, que es la moneda corriente, y debido á la inseguridad en los caminos, únicamente puede enviarse con seguridad en las «conductas,» ó grandes trenes escoltados por una numerosa fuerza federal. Estas «conductas» puede decirse que vienen cada tres ó cinco meses solamente de Zacatecas ó ciudades intermedias, y los comerciantes tienen que esperar su llegada para recibir fondos.

He mencionado ya el hecho de no existir aquí un sistema de fianzas por cuyo medio los efectos importados