

representante de México en Washington nutre esperanzas halagadoras de un comercio próspero, él tiene que ocuparse por su parte, de las dificultades, tropiezos y peligros que para ello se presentan; que no espera un lisonjero porvenir, y que es tan justo como importante, hacer saber á los manufactureros de Chicago tanto lo que hubiere de favorable como de adverso al fin deseado. Claramente se expresa, pues, al comenzar el informe, que su objeto capital es hablar de las dificultades, tropiezos y peligros que presenta el comercio en México, y siguiendo este propósito se ha omitido casi totalmente lo que es favorable á esta empresa.

4. Esta sincera exposicion, manifiesta desde luego, que desgraciadamente las ideas del Representante de los Estados-Unidos en México, respecto del aumento del comercio entre los dos países, han sufrido un cambio desfavorable de poco tiempo á esta parte, lo cual se hace patente comparando las opiniones expresadas en las ocasiones anteriores á que él mismo se refiere, y principalmente en su discurso pronunciado ante la Cámara de comercio de Nueva-Orleans en 19 de Noviembre de 1875, con los conceptos contenidos en su informe, dirigido el 9 de Octubre de 1878 á la Asociacion de manufactureros del Noroeste de los Estados-Unidos.

5. Lamentable es, por cierto, este cambio, por tratarse de un elevado funcionario público, cuyas ideas y cooperacion eficaz contribuirían en gran manera á la realizacion de tan importante objeto. Es de temerse, que las dificultades que por diversos motivos se han presentado para obtener la realizacion de sus deseos, hayan operado en su ánimo una reaccion, que le haga exagerarse ahora á sí mismo esas dificultades y considerar como empresa mucho más difícil de lo que realmente es, el aumento del tráfico entre los dos países, siendo tambien de creerse que, impresionado profundamente por esas dificultades, se haya propuesto principalmente manifestar de una manera clara todos los tropiezos y peligros que pudieran encontrar sus conciudadanos, que necesiten informes sobre un punto que les atañe tan directamente, dejándose llevar con la mejor buena fé y la más sana intencion, del espíritu de encarecer esos inconvenientes, para estar en todo tiempo libre de las inculpaciones que pudieran dirigírsele, si no los hiciera patentes en toda su magnitud.

6. Al paso que el informe contiene muchos datos exactos y apreciaciones atendibles, está por desgracia mezclado de conceptos y deducciones que carecen de fundamento y que emanando nada ménos que del Representante oficial de los Estados-Unidos, persona de notoria ilustracion, gran sagacidad, reconocido tacto y larga experiencia en los asuntos de México, por haber residido en este país cerca de seis años, no pueden ménos que producir, con sobrado motivo, honda impresion en el pueblo de los Estados-Unidos.

7. Si á estas circunstancias se agrega que el informe del Honorable Sr. Foster ha sido aceptado por el Gobierno de los Estados-Unidos, con el hecho de darle publicidad, se comprenderá fácilmente la impresion que haya debido causar en aquel país, en contra del incremento de su comercio con México.

8. Como el resultado práctico de dicho informe por muy distinta que haya sido la intencion de su autor, no podrá ménos que desalentar los esfuerzos que se hagan por aumentar el comercio entre México y los Estados-Unidos, y como á México conviene el ensanche de ese comercio, el Gobierno de la República cree oportuno hacer algunas rectificaciones al expresado informe, presentando la situacion del país, tal cual ella es, sin ocultar sus inconvenientes ni exagerar sus ventajas.

9. Teniendo en consideracion que el informe expresado es un documento oficial del Gobierno de los Estados-Unidos, á quien debe suponerse grandemente interesado en el desarrollo de su propio comercio con la nacion mexicana, y dispuesto por lo mismo, á favorecer todo lo que tienda á producir ese resultado, y que dicho informe está destinado á circular en el mundo civilizado, el Gobierno de México tiene el deber de vindicar al país, esclareciendo el negro colorido con que lo presenta el informe mencionado. En efecto, siendo México segun este, un país que no consume ni produce sino muy poco, que no tiene vías de comunicacion ni puede tenerlas, que no garantiza la vida ni las propiedades, y que se resiste en el fondo á toda mejora y á todo progreso, debe ser abandonado por las naciones civilizadas por ser un terreno infructífero, en donde no se puede cosechar nada y sí perderse cuanto en él

4. Contraste entre el informe y el discurso del Sr. Foster pronunciado en Nueva-Orleans en 19 de Noviembre de 1875.

5. Apreciacion de las causas que pueden haber ocasionado este cambio.

6. El informe contiene conceptos exactos y apreciaciones fundadas, y á la vez datos inexactos y deducciones erróneas.

7. El informe ha sido aceptado por el Gobierno de los Estados-Unidos al darle publicidad.

8. Deseando el Gobierno mexicano ensanchar el comercio norte-americano, cree oportuno rectificar el informe.

9. El Gobierno de México se cree obligado á defender á la nacion de las apreciaciones que se le hacen en el informe.

se invierta, debiendo producir en el ánimo del lector imparcial la penosa impresion de que México está casi fuera del pálio de la civilizacion. Esta consideracion hace que el Gobierno de México tenga no solamente el derecho sino el deber de presentar la cuestion tal cual ella es en sí, para que la opinion ilustrada é imparcial del mundo civilizado no se extravíe y pueda fallar, con pleno conocimiento de la verdad.

10. En tres partes divide su informe el Honorable Sr. Foster: la primera se refiere á los medios de comunicacion que existen para el comercio con México y á la posibilidad de mejorarlos; la segunda al arancel y leyes referentes al comercio, y la tercera á la seguridad y proteccion que se concede en este país á la vida y á las propiedades. Se seguirá el mismo órden en esta rectificacion.

## PRIMERA PARTE.

### VÍAS DE COMUNICACION ESTABLECIDAS EN MEXICO PARA EL COMERCIO EXTRANJERO.

11. En el informe se refiere que hay actualmente establecidas entre México y los Estados-Unidos cuatro líneas de vapores: una que corre dos veces al mes, entre Nueva-York y Veracruz, tocando en otros puertos intermedios; otra entre Nueva-Orleans y Veracruz, que hace sus viajes cada veinte dias y toca tambien en puertos intermedios, y dos líneas en el Pacífico, una que sale de San Francisco dos veces al mes tocando en Acapulco, y una vez al mes en otros puertos del Pacífico, y la otra que sale cada treinta y cinco dias para Mazatlan y los puertos del Golfo de California: se expresa que estas líneas están subvencionadas por el Gobierno de México, y se indica que ellas son del todo insuficientes para desarrollar un gran tráfico entre ambos países, expresando que esto solamente podria lograrse con la construccion de un ferrocarril que pusiese en comunicacion á México con la red ferrocarrilera de los Estados-Unidos; aunque en el mismo informe se deja entender que la construccion de este ferrocarril seria imposible, porque no ofrecería utilidad alguna al capital que se invirtiese en su construccion.

12. En algunos de estos conceptos hay exactitud, otros son erróneos ó exagerados, y las consecuencias que de ellos se sacan son tanto ménos admisibles cuanto que para apreciarlas se omite la mencion de hechos é incidentes, del todo necesarios para juzgar debidamente la actual situacion de México. Para tratar con la debida separacion de los dos puntos que comprende esta parte del informe, el relativo á las líneas de vapores, y el que se refiere á los ferrocarriles, es conveniente hablar de una manera especial de cada uno.

### I.—LINEAS DE VAPORES QUE TOCAN EN PUERTOS MEXICANOS.

13. Conviene hacer una sucinta relacion de la manera como se han ido estableciendo las diferentes líneas de vapores que ahora tocan en puertos mexicanos, así las que están subvencionadas como las que no lo están, para poder apreciar la actual situacion del comercio exterior de México, especialmente en lo que tiene relacion con los Estados-Unidos, tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico.

14. Con este objeto se hablará aquí de los asuntos siguientes:

1. Establecimiento de líneas de vapores no subvencionadas, en los puertos mexicanos del Golfo de México.
2. Líneas de vapores norte-americanas, que tocan en el Golfo de México, subvencionadas por el Gobierno mexicano.
3. Comercio de México en el Pacífico.
4. Líneas de vapores norte-americanas en el Pacífico, subvencionadas por el Gobierno de México.
5. Resumen de subvenciones pagadas por México á líneas de vapores norte-americanas en ambos mares.

10. Esta rectificacion seguirá el órden del informe, tratando separadamente las tres partes en que este se divide.

11. El informe expresa que las líneas de vapores, son insuficientes y que se necesita un ferrocarril internacional.

12. Se hablará separadamente de las comunicaciones por vapor y por ferrocarril, para rectificar algunos conceptos.

13. Conveniencia de referir cómo se han establecido en México las líneas de vapores.

14. Se hablará de nueve puntos al tratar de las líneas de vapores.

6. El Gobierno de los Estados-Unidos no subvenciona á las líneas de vapores norte-americanos que trafican con México.

7. Desarrollo del tráfico entre México y los Estados-Unidos por medio de líneas de vapores.

8. Contratos celebrados por México con líneas de vapores no americanas.

9. Resumen de los hechos referentes á vapores subvencionados que tocan en puertos mexicanos.

1.—ESTABLECIMIENTO DE LÍNEAS DE VAPORES NO SUBVENCIONADAS EN LOS PUERTOS

MEXICANOS DEL GOLFO DE MÉXICO.

15. Durante la dominacion española no habia en la Nueva España más que el puerto de Veracruz en el Golfo de México habilitado al comercio con la Metrópoli, pues no se permitia el tráfico con ninguna otra nacion. El puerto de Acapulco en el Océano Pacífico, estaba tambien habilitado al comercio en los términos que despues se dirán. Consumada la independencia, se abrieron otros varios puertos en ambos mares, al comercio de todas las naciones.

A.—Línea de la Mala real inglesa.

16. El establecimiento de la comunicacion con Europa por buques-paquetes que zarpen con regularidad de los puertos trasatlánticos y de los nuestros, data de los primeros años de nuestra independencia. La Compañía de las Indias occidentales de Elberfeld, en Prusia, fué la que desde el año 1822 comenzó á despachar periódicamente ciertos buques que salian de los puertos de Inglaterra con destino á Veracruz. Esos buques estaban armados en toda forma para defenderse de los corsarios colombianos que amadrigados en la isla Kankún, impedian la entrada del Golfo de México, con pretexto de hacer la guerra al tráfico de Cuba y á las embarcaciones españolas. Uno de esos buques, la fragata Rawlings, adquirió celebridad por haber conducido al Emperador Agustín de Iturbide, cuando salió desterrado para Liorna.

17. En 1824, el aumento del tráfico con los países emancipados del dominio español, y la necesidad de hacer el transporte de platas, producto de las ventas de mercancías, con la mayor seguridad posible, hicieron que el Gobierno inglés diera sus órdenes para que el día 15 de cada mes saliera de Falmouth un buque de la marina real, con destino á Honduras, Jamaica y Veracruz. Esos buques anclaban en el puerto de Veracruz, junto á la isla de Sacrificios ó la Punta de Anton Lizardo, donde se habia formado una poblacion llamada Morelia, desembarcaban los pasajeros y la correspondencia que traian, y zarpaban para Tampico, donde, generalmente, recibian las platas procedentes del interior de la República; despues regresaban á Veracruz para recoger la correspondencia y pasajeros, y se hacian á la vela para Inglaterra.

18. El año de 1841, comenzaron á correr los primeros buques de vapor, de la Mala real inglesa aunque con alguna irregularidad. Salian de Southampton, tocaban en Madera, las Antillas, Jamaica y la Habana, luego en Veracruz y Tampico, y hacian el viaje de regreso á Inglaterra volviendo á tocar en Veracruz y la Habana y luego en Nassau, las Bermudas, y Southampton.

19. El primer buque de vapor cruzó el Atlántico en 1838 y llama mucho la atencion, que á los tres años ya habian establecido los ingleses comunicacion por vapor con México. En efecto, en la Memoria de Relaciones de 16 de Enero de 1841, se dice sobre este asunto lo que sigue:

«El Gobierno inglés ha arreglado por medio de considerables sacrificios pecuniarios, el establecimiento de comunicaciones por buques de vapor, que comenzarán á tener efecto dentro del presente año.»

20. Aunque estos barcos no traian mercancías, sino que solamente estaban dedicados á la conduccion de pasajeros y correspondencia, y á la exportacion de algunos artículos de gran valor y poco peso, como plata, grana y añil; esta línea produjo sin embargo grandes ventajas para el tráfico, por la facilidad y regularidad de las comunicaciones, y este fué uno de los motivos que influyeron en que el comercio de México hubiera estado por muchos años casi monopolizado por la Gran Bretaña. Esta línea continúa tocando en dichos puertos con toda regularidad y sin ninguna subvencion.

15. Consumada la independencia, se abrieron otros puertos al comercio extranjero, además de Veracruz y Acapulco.

16. Desde los primeros años de la independencia hubo comunicacion con Europa por buques paquetes.

17. En 1824 el gobierno inglés dispuso la salida de un buque de su marina, de Falmouth para Veracruz el 15 de cada mes.

18. En 1841 vinieron los primeros buques de vapor de la Mala real inglesa.

19. El primer buque de vapor habia cruzado el Atlántico en 1838. Tres años despues venian á México.

20. Los buques ingleses servian para el transporte de correspondencia y pasajeros.

21. Contrasta grandemente este empeño de los ingleses por establecer relaciones comerciales con México, en virtud del cual desde el año de 1841 se estableció una línea de vapores entre los dos países, con la conducta de nuestros vecinos, pues hasta el año de 1850 no se estableció comunicacion por vapor entre puertos de los Estados-Unidos y de México, la cual no se regularizó sino hasta 1868, merced á la subvencion del Gobierno de México.

B.—Primera línea de vapores de Nueva-Orleans á Veracruz.

22. En el año de 1850 se estableció la primera línea de vapores entre Nueva-Orleans y Veracruz, servida primero por el «Alabama,» en seguida por el «Orizaba,» y despues por el «Tennessee,» cuyo objeto principal era el transporte de algodón cosechado en el Sur de los Estados-Unidos y destinado á las fábricas de mantas establecidas en México. Esta línea no llegó á tener subvencion del Gobierno de México, y se cree que tampoco la tuvo del de los Estados-Unidos. Sus negocios debian ser de alguna importancia, supuesto que se sostenia sin subvencion ni concesion ó exencion alguna. Empezaba ya á desarrollarse el tráfico entre ambos países, por medio de esa línea, cuando fué suspendida principalmente á causa de la guerra civil que estalló en los Estados-Unidos.

C.—Línea de vapores de Nueva-Orleans á Minatitlan.

23. En virtud de la concesion que se hizo por el Gobierno de México en favor de la Compañía llamada Luisiana de Tehuantepec para la construccion de un camino por el istmo de Tehuantepec, esta Compañía abrió un camino carretero del Suchil á la Ventosa, y en 1858 estableció una línea de vapores para pasajeros que venian de Nueva-Orleans á Minatitlan: allí se trasbordaban los pasajeros á un vapor de rio que ascendia el rio Coatzacoalcos hasta el Suchil, en donde tomaban la diligencia hasta la Ventosa y de allí seguian en vapor á San Francisco. Esta línea duró apenas cosa de seis meses.

D.—Línea de vapores españoles.

24. Antes de la intervencion francesa tocó en Veracruz y en Sisal, una línea de vapores españoles de la casa de los Sres. López y Compañía, que hacia el servicio entre España y la Isla de Cuba. Suspendió sus viajes en el año de 1869, por haber disminuido las importaciones de cera y tabaco, á consecuencia de la produccion nacional de ambos artículos, y mientras tocó en puertos mexicanos no disfrutó subvencion alguna del Gobierno de la República. Ahora se trata de restablecer esta línea.

E.—Línea general trasatlántica de Saint Nazaire.

25. En el año de 1864, y durante la intervencion francesa, con la mira de ensanchar el comercio frances con México, se extendió al puerto de Veracruz la línea general trasatlántica de vapores franceses de St. Nazaire, subvencionada por el Gobierno frances. Esta línea ha contribuido algun tanto al desarrollo del comercio con Francia, y sus resultados deben haber sido de alguna importancia, cuando no se suspendió despues de la retirada de los franceses de México, sin embargo de que entónces quedaron cortadas, como lo están todavia, las relaciones oficiales de Francia con México, y de que la conducta del Gobierno frances durante la intervencion, habia exasperado grandemente los ánimos en este país contra aquella potencia. La línea francesa á pesar de no estar subvencionada por parte de México, continúa tocando mensualmente en el puerto de Veracruz, y sus buques llegan siempre con valiosos cargamentos.

F.—Líneas de vapores de Liverpool.

26. La importancia del comercio que México hace con Inglaterra, se demuestra con el hecho de haberse establecido otras dos líneas de vapores ingleses que parten de Liverpool y tocan en Veracruz, Progreso y Tampico: una de ellas se llama línea de vapores de las Indias Occidentales y México, y la otra

21. Contraste de los esfuerzos de Inglaterra y los Estados-Unidos para establecer comunicacion con México.

22. En el año de 1850 se estableció la primera línea de vapores entre Nueva-Orleans y Veracruz, sin subvencion.

23. Línea de vapores de Nueva-Orleans á Minatitlan y de la Ventosa á San Francisco.

24. Antes de la intervencion francesa se estableció una línea española de vapores que no tuvo subvencion.

25. En 1864 se extendió á Veracruz la línea de vapores franceses, y cada mes toca á este puerto sin subvencion.

26. Líneas de vapores de Liverpool que tocan en Veracruz sin estar subvencionadas por México.

*Compañía limitada de vapores de la India Occidental y el Pacífico.* La primera empezó á tocar en Veracruz el 16 de Octubre de 1863. Tampoco estos vapores están subvencionados por el Gobierno de México, y sin embargo subsisten, y el comercio que hacen es considerable, viniendo siempre cargados con abundantes mercancías.

G.—Resumen de líneas de vapores europeos que trafican con puertos mexicanos del Golfo de México.

27. De esta ligera relacion aparece que México está en comunicacion con Europa por medio de cuatro líneas de vapores europeas, tres inglesas y una francesa que tocan en sus puertos del Golfo, ya subvencionadas por sus propios gobiernos, ó ya sostenidas por las utilidades de su tráfico; pero sin que la Nacion Mexicana les dé subvencion alguna. Este hecho contrasta grandemente con la conducta seguida por el Gobierno de México respecto de las líneas americanas, pues las que ahora existen han sido solicitadas por el mismo Gobierno y tocan en los puertos de México gracias á la subvencion y demas concesiones que se les han hecho por este país, y que han ido en aumento cada dia.

2.—LINEAS DE VAPORES NORTE-AMERICANAS, QUE TOCAN EN EL GOLFO DE MÉXICO SUBVENCIONADAS POR EL GOBIERNO MEXICANO.

28. Cinco son las líneas de vapores norte-americanas subvencionadas por el Gobierno de México que actualmente vienen á los puertos mexicanos de ambos mares, de las cuales dos tocan en los puertos del Golfo y tres en los del Pacífico. Se hablará separadamente de las que tocan en cada mar, empezando por las del Golfo.

A.—Línea de vapores de Nueva-York á Veracruz.

29. Antes de que se estableciera la comunicacion por vapor entre Nueva-York y Veracruz, habia una línea de paquetes de vela que despachaba con toda regularidad la casa de los Sres. Hargous y C<sup>o</sup> Esta línea corria ya en el año de 1844.

30. No bastando los buques de vela para desarrollar el tráfico entre ambos puertos, el Gobierno de México concedió el 24 de Diciembre de 1867 á la línea de los Sres. Alexandre é hijos de Nueva-York, por el término de dos años, una subvencion de \$ 2,200 por cada viaje redondo que debia hacer cada veinte dias entre Veracruz y Nueva-York, tocando de ida y vuelta en los puertos de Sisal y de la Habana; se concedió á la Compañía exencion de todo derecho para sus vapores y los buques de vela que empleara en el transporte de carbon de piedra, debiendo pagar solamente el derecho del práctico, cuando se sirviese de él. Tambien se le concedió la facultad de exportar libre de derechos, la cantidad que recibiese como subvencion.

31. Por este contrato el Gobierno de México daba á la Compañía de los Sres. Alexandre é hijos de Nueva-York, las siguientes cantidades al año:

Por subvencion de 18 viajes á \$ 2,200 cada uno .....	\$	39,600 00	
Por exencion del derecho de exportacion sobre \$ 39,600 fuertes al 8 por ciento que pagaba en aquella época la plata .....		3,168 00	
Por exencion del derecho de fano de entrada y salida, 18 viajes á \$ 200 .....		3,600 00	6,768 00
			46,368 00

32. Terminado el plazo de este contrato en 1870, se renovó el 30 de Mayo del mismo año, por otros dos, con las mismas condiciones, y fué prorogado por segunda vez, el 20 de Diciembre de 1871, sin modificacion alguna. Espirado este último plazo, se prorogó de nuevo el 19 de Diciembre de 1873, fijando cuatro años para la duracion del nuevo contrato y aumentando la subvencion á \$ 2,500 por cada viaje redondo, obligándose á su vez la Compañía á que sus vapores tocasen en Campeche. Espirado este último

27. Resumen de los hechos que se desprenden de los datos precedentes.

28. Se hablará separadamente de las líneas de vapores americanos subvencionadas por México en el Golfo y el Pacífico.

29. Línea de paquetes de vela entre Nueva-York y Veracruz de los Sres. Hargous y C<sup>o</sup>.

30. Primer contrato de 24 de Diciembre de 1867 para el establecimiento de la línea de Nueva-York á Veracruz.

31. La subvencion anual á esta línea importaba, conforme á dicho contrato, \$ 46,368 00.

32. Cuatro veces ha sido renovado el contrato precedente, con aumento de subvencion.

plazo, se celebró un nuevo contrato con la misma Compañía, el 18 de Enero de 1878, por otros cuatro años, aumentando la subvencion á \$ 2,700 por viaje y comprometiéndose la empresa á que los vapores tocaran en Frontera. En vez de un viaje cada veinte dias, deberá verificarse cada dos semanas.

33. Las cantidades anuales que la Compañía recibe del Gobierno de México en virtud de este nuevo contrato son, pues, las siguientes:

Por subvencion de 26 viajes á \$ 2,700 cada uno .....	\$	70,200 00	
Por exencion del derecho de exportacion al 5 por ciento sobre \$ 70,200 .....		3,510 00	
Por exencion de derechos de fano en 26 viajes á \$ 200 .....		5,200 00	8,710 00
			78,910 00

B.—Línea de vapores de Nueva-Orleans á Veracruz.

34. No bastando para proveer á las necesidades del comercio naciente entre México y los Estados- Unidos la línea de Nueva-York, se celebró por el Gobierno de México, con la misma casa de los Sres. Alexandre é hijos, de Nueva-York, el 26 de Marzo de 1873, un contrato para establecer una línea de vapores entre Nueva-Orleans y Veracruz, cuyos viajes debian ser cada quince dias, tocando de ida y vuelta en los puertos mexicanos de Tuxpam y Tampico: este contrato se celebró por dos años, y el Gobierno de México se comprometió á pagar una subvencion de \$ 1,800 por viaje redondo, concediéndose á esta línea las mismas exenciones otorgadas á la de Nueva-York.

35. Por este contrato el Gobierno de México daba á la Compañía de los Sres. Alexandre é hijos, la siguiente subvencion al año:

Por subvencion de 24 viajes á \$ 1,800 .....	\$	43,200 00	
Por exencion del 5 por ciento de derechos de exportacion sobre \$ 43,200 .....		2,160 00	
Por exencion del derecho de fano de 24 viajes á \$ 200 .....		4,800 00	6,960 00
			50,160 00

36. Espirado el plazo de este contrato, se renovó el 18 de Enero de 1878, por cuatro años, aumentando la subvencion á \$ 2,000 por cada viaje redondo de tres semanas, y debiendo tocar los vapores, además de los puertos señalados en el contrato anterior, en Matamoros ó Bagdad.

37. En virtud de este contrato la línea de Nueva-Orleans recibe anualmente del Gobierno mexicano las siguientes cantidades:

Por subvencion de 17 viajes á \$ 2,000 por cada viaje redondo .....	\$	34,000 00	
Por exencion del 5 por ciento de exportacion sobre \$ 34,000 .....		1,700 00	
Por exencion del derecho de fano en 17 viajes á \$ 200 de entrada y salida .....		3,400 00	5,100 00
			39,100 00

C.—Resumen de subvenciones contratadas con las líneas norte-americanas en el Golfo de México.

38. Las líneas de vapores americanos establecidas en el Golfo, reciben, pues, en la actualidad, del Gobierno de México, la siguiente subvencion:

La línea de Nueva-York, en un año .....	\$	78,910 00
La línea de Nueva-Orleans en un año .....		39,100 00
Total .....	\$	118,010 00

33. La subvencion que ahora se paga á la línea de Nueva-York importa \$ 78,910 00, al año

34. Primer contrato celebrado el 26 de Marzo de 1873 para establecer la línea de vapores entre Nueva-Orleans y Veracruz.

35. México pagaba anualmente á esta línea conforme á dicho contrato, \$ 50,160 00.

36. Prórroga de este contrato de 18 de Enero de 1878 por cuatro años.

37. En virtud de este nuevo contrato se paga anualmente á la línea de vapores de Nueva-Orleans \$ 39,100 00.

38. Las subvenciones pagadas á las líneas americanas en el Golfo de México, ascienden á \$ 118,010 00 al año.

39. A pesar de las penurias del Erario mexicano, tan vivamente presentadas en el informe; á pesar del temor y casi seguridad que en él se expresan de que México no pueda pagar las subvenciones pecuniarias que contrate, y á pesar de que en varios casos han dejado de cumplir las expresadas líneas de vapores con las estipulaciones de sus respectivos contratos, se ha pagado puntualmente á la empresa la subvencion por ambas líneas, y nada se les adeuda por ella.

3.—COMERCIO DE MÉXICO EN EL PACÍFICO.

40. En el informe apenas se menciona á las líneas de vapores establecidas en el Pacífico con subvencion del Gobierno de México. No se haria justicia á la Nacion mexicana ni á la causa del desarrollo del comercio entre México y los Estados-Unidos, si no se tomaran en consideracion los esfuerzos hechos por parte de México para establecer y desarrollar su comercio en el Pacífico.

41. Durante la dominacion española, el puerto de Acapulco, en el Océano Pacífico, solamente estaba habilitado para el comercio con el Asia y las colonias españolas de la América del Sur. Cuando venian mercancías de España, con destino á estas, pasaban por Veracruz ó bien por Panamá, con direccion al Perú y Chile. Antes de que Acapulco fuese puerto de partida para el galeon de Filipinas, lo era el de Navidad. En 1602, comenzó á serlo Acapulco, y en los últimos años de la dominacion española lo fué el de San Blas.

42. El comercio exterior de México por el Pacífico, ha sido siempre de ménos importancia que el del Golfo, y esto ha impedido que se establezcan líneas de vapores sin subvencion en aquellos puertos. Ese comercio habia estado hasta hace poco, casi monopolizado por buques de vela ingleses y alemanes.

43. Despues de la adquisicion de California por los Estados-Unidos, y en la imposibilidad que entónces existia de comunicarse por tierra los Estados del Atlántico con aquel lejano Estado de la Confederacion norte-americana, se establecieron primero las líneas de buques que doblaban el cabo de Hornos, y se construyó despues el ferrocarril de Panamá, para acortar la navegacion y poderla establecer por vapor haciéndose el correspondiente trasborde. La distancia de Panamá á San Francisco, que es de cosa de veinte dias de navegacion, era demasiado larga para que un vapor de carga y pasajeros, pudiese llevar consigo carbon bastante para el viaje. Fué necesario, por lo mismo, hacer escala en un punto intermedio. Con tal objeto se escogió el puerto de Acapulco, que está equidistante de Panamá y San Francisco. El Gobierno de México concedió á la Compañía de vapores-correos del Pacífico, todas las exenciones que eran necesarias para que se pudiese hacer el comercio de escala en Acapulco, sin embargo de las preven-ciones en contrario de las leyes mexicanas entónces vigentes. En el año de 1854, empezaron á tocar los vapores de la expresada línea en el Manzanillo, puerto distante cosa de veinte horas de navegacion de Acapulco con rumbo á San Francisco.

44. Deseando la Compañía del ferrocarril de Panamá promover el tráfico con los países vecinos, para aumentar los negocios de su ferrocarril, estableció una línea de vapores pequeños, que empezaron á tocar en algunos puertos de la América Central. El comercio con estos puertos creció de una manera extraordinaria en el curso de algunos años, y Punta Arenas, Amapala, San José, Champerico y otros puertos que en 1850 no exportaban casi nada, tienen ahora una exportacion cuantiosa, que no se compara desventajosamente con la de las naciones mercantiles de mayor importancia, atendiendo al número de habitantes que tienen los Estados á que esos puertos pertenecen, y en todos ellos existen actualmente muelles de hierro.

45. En el año de 1858, se estableció, aunque tan solo por cosa de seis meses, segun se ha dicho ya, una línea de vapores de la Ventosa á San Francisco, en conexion con la de Nueva-Orleans á Minatitlan, para el transporte de correspondencia y pasajeros de Nueva-Orleans á San Francisco, acortándose la distancia que habia que recorrer pasando por Panamá.

39. Se han pagado las subvenciones contratadas, á pesar de las penurias del erario mexicano.

40. Esfuerzos de México por establecer comunicacion con los Estados-Unidos por el Pacífico.

41. Puertos de México habilitados en el Pacífico, durante la dominacion española.

42. El comercio exterior de México en el Pacífico no ha permitido establecer líneas de vapores sin subvencion.

43. Concesiones que se hicieron por México á la primera línea de vapores de Panamá á San Francisco.

44. La compañía del ferrocarril de Panamá, estableció una línea de vapores para puertos de Centro-América.

45. En el año de 1858 se estableció una línea de vapores entre la Ventosa y San Francisco.

4.—LINEAS DE VAPORES NORTE-AMERICANAS EN EL PACÍFICO, SUBVENCIONADAS POR EL GOBIERNO DE MÉXICO.

46. Tres son las líneas de vapores norte-americanos que tocan en los puertos mexicanos del Pacífico y reciben subvencion de este país: la de vapores correos del Pacífico, la de vapores de California y México y la de navegacion acelerada en el Golfo de Cortés. Se han celebrado tambien contratos de subvencion con otras líneas de vapores, que aunque ya no existen, se mencionarán en el lugar correspondiente.

A.—Línea de vapores del ferrocarril de Panamá.

47. Deseando el Gobierno que regia los destinos de México en 1871, hacer extensiva á las costas mexicanas del Pacífico las ventajas del comercio promovido en la América Central por la línea de vapores del ferrocarril de Panamá, solicitó formalmente tanto de esta Compañía como de la de vapores-correos del Pacífico, que extendiesen sus líneas á los puertos mexicanos, ofreciéndoles un subsidio liberal por este servicio, y las demas concesiones que fuesen necesarias. En tal virtud la Compañía del ferrocarril de Panamá celebró un contrato el 22 de Enero de 1872, comprometiéndose á que sus vapores tocasen en los puertos mexicanos de Soconusco, Tonalá, Salina Cruz, Puerto Angel y Acapulco, pertenecientes á los Estados de Chiapas, Oaxaca y Guerrero, situados todos en el litoral del Pacífico; el Gobierno de México concedió la subvencion de \$ 2,500 por cada viaje redondo; el contrato se estipuló por cinco años y se otorgaron además á la Compañía las exenciones de derechos de exportacion, de fardo, &c., concedidas á las líneas de Nueva-York y Nueva-Orleans.

48. La subvencion pecuniaria anual que el Gobierno de México concedió á la línea de vapores del ferrocarril de Panamá fué la siguiente:

Por subvencion de 12 viajes á \$ 2,500 cada uno.....	\$ 30,000 00
Por exencion de derechos de exportacion al 5 por ciento, sobre \$ 30,000 conforme á la ley de 31 de Mayo de 1872.....	1,500 00
	<hr/>
	\$ 31,500 00

B.—Línea de vapores-correos del Pacífico.

49. El 31 de Marzo de 1872, se aprobó un contrato con la línea de vapores-correos del Pacífico para el establecimiento de una línea de vapores, que hiciese viajes periódicos entre Panamá y San Francisco, tocando de ida y vuelta en los puertos de Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Cabo de San Lúcas y los demas que conviniese á los intereses de la Compañía: el contrato se celebró por dos años, y se dió á la Compañía la subvencion de \$ 2,000 por viaje redondo, concediéndosele todas las demas exenciones de derechos comprendidas en los contratos antes mencionados.

50. La subvencion pecuniaria que el Gobierno de México concedió por año á la línea de vapores-correos del Pacífico, es la siguiente:

Por subvencion de 12 viajes á \$ 2,000.....	\$ 24,000 00
Por exencion de derechos de exportacion sobre \$ 24,000 al 5 por ciento desde el 1º de Julio de 1872.....	1,200 00
	<hr/>
	\$ 25,200 00

51. Refundidas las líneas de vapores de las compañías del ferrocarril de Panamá y de vapores-correos del Pacífico, bajo la representacion de ésta, y terminado el contrato celebrado con ella, se firmó el 15 de Julio de 1875 otro contrato con la expresada Compañía de vapores-correos del Pacífico, comprometiéndose

46. Líneas subvencionadas de vapores en el Pacífico. La de Panamá, la del Río Colorado y la del Golfo de Cortés.

47. México contrató en 1872, que los vapores de la compañía de Panamá tocaran en puertos mexicanos del Pacífico.

48. La subvencion anual concedida á esa Compañía fué de \$ 31,500 00, conforme al contrato de 22 de Enero de 1872.

49. Contrato de 31 de Marzo de 1872 para que los vapores de la línea del Pacífico tocaran en los puertos de México.

50. La subvencion á esta Compañía que el Gobierno pagó fué de \$ 25,200 00 al año.

51. Refundidas las dos líneas, se celebró en Julio de 1875 un contrato con la Compañía del Pacífico.