

dose ésta á hacer dos viajes redondos cada mes, tocando en ambos en Acapulco, y en uno de ellos en Mazatlan, Manzanillo, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonalá y San Benito, y en San Blas cuando haya pasajeros ó carga para este puerto: se le concedió la subvencion de \$2,500 mensuales y las demas exenciones de los contratos anteriores, aumentadas con la muy importante de poder hacer el comercio de cabotaje, y se fijó para la duracion del contrato el plazo de cinco años. Sin embargo de que este contrato no ha llegado á ser aprobado por el Congreso de la Union, se ha puesto en práctica.

52. Las prestaciones pecuniarias que conforme á este contrato hace el Gobierno de México á la línea de vapores-correos del Pacífico, son las siguientes:

Por subvencion de \$ 2,500 mensuales.....	\$ 30,000 00
Por exencion del 5 por ciento de derechos de exportacion sobre \$30,000.	1,500 00
	\$ 31,500 00

53. Conforme á la cláusula 14ª del contrato de 15 de Julio de 1875, debia someterse este á la aprobacion del Congreso, sin perjuicio de ponerse en práctica desde luego. Acaso por la circunstancia de no haber sido aprobado por el Poder legislativo, no se pagó durante la administracion pasada, la subvencion correspondiente al tiempo trascurrido desde que el contrato se firmó, hasta que se instaló en esta capital la actual administracion. El Sr. Julius A. Skilton, investido del carácter de representante de la Compañía, ocurrió á la Secretaría de Hacienda, pidiendo el pago de la subvencion correspondiente al tiempo trascurrido desde Julio de 1875 hasta 31 de Diciembre de 1877, importante \$66,130 74 cs., más el 5 por ciento de derecho de exportacion y el 2 por ciento por cambio de moneda menuda á fuerte. Sin embargo de no tener el expresado contrato la aprobacion legislativa, segun se ha dicho ya, el actual Gobierno de México mandó pagar la subvencion vencida, y sometió de nuevo el contrato al Congreso para su aprobacion. La Comision respectiva de la Cámara de diputados, presentó el 4 de Diciembre de 1878, un dictámen en que consulta que se dé por terminado el contrato, cuyo dictámen no llegó á discutirse ni aprobarse en el último período de sesiones del Congreso de la Union. El objeto de este dictámen, no es el de que se suspendan los viajes de la línea de vapores-correos del Pacífico á los puertos mexicanos, sino hacer terminar el contrato de 15 de Julio de 1875 para celebrar en seguida otro, cuyas cláusulas estén en armonía con las comprendidas en los convenios concluidos por la actual administracion con otras líneas de vapores.

54. Una gran parte del tráfico que antes hacian Alemania é Inglaterra con México, por los puertos del Pacífico, en buques de vela, se hace hoy por los vapores de la línea mencionada; y como los manifestos de los buques que trasportan las mercancías, no expresan la procedencia de estas, se consideran con la nacionalidad del buque, lo cual hace que pasen como norte-americanos, en el Pacífico, efectos que son realmente de procedencia inglesa ó alemana.

C.—Línea de vapores de California y México.

55. Las necesidades del tráfico entre California y el Territorio de Arizona, y las dificultades de la comunicacion directa por tierra, determinaron á la Compañía de navegacion por vapor del Rio Colorado, á establecer una línea de vapores que partiendo de San Francisco, llegaba hasta la boca del Rio Colorado en el Golfo de Cortés y ascendia por ese rio hasta el Fuerte Yuma. Esta línea tocaba en el Cabo de San Lúcas, Mazatlan, Guaymas y La Paz, por propia conveniencia y sin subvencion de México. Concluido el ferrocarril de San Francisco al Fuerte Yuma, disminuyeron grandemente las utilidades de la Compañía, y temiendo el Gobierno mexicano que por tales circunstancias se suspendiera dicha línea, le manifestó en 11 de Junio de 1877, que estaba dispuesto á auxiliarla pecuniariamente para que continuara sus viajes entre San Francisco y los puertos mexicanos referidos.

56. En 18 de Diciembre de 1877, el Congreso mexicano aprobó un contrato celebrado por el Ejecu-

- 52. México subvenciona anualmente con \$31,500 00 á la línea de vapores-correos del Pacífico.
- 53. Al comenzar esta administracion se adeudaban á la compañía \$66,130 74 que se mandaron pagar.
- 54. Mercancías alemanas é inglesas que pasan por americanas en el Pacífico por venir en buques americanos.
- 55. Compañía de navegacion por vapor del Rio Colorado.
- 56. Contrato de 18 de Diciembre de 1877 con la línea de vapores de California y México.

tivo con dicha Compañía, la que tomó el nombre de Línea de Vapores de California y México, en virtud del cual los vapores de la Compañía hacen un viaje redondo de San Francisco cada treinta y cinco dias tocando de ida y vuelta en La Paz, Mazatlan, Guaymas, Bahía de la Magdalena y Cabo de San Lúcas. La Compañía disfruta la subvencion de \$2,000 por cada viaje redondo y goza de las franquicias concedidas en los demas contratos, habiéndose fijado tres años para la duracion de este.

57. La subvencion que en virtud de este contrato percibe del Gobierno de México la Compañía expresada, es cada año la siguiente:

Por subvencion de 10 viajes á \$2,000 cada uno.....	\$ 20,000 00
Por exencion del 5 por ciento del derecho de exportacion sobre \$ 20,000.	1,000 00
	\$ 21,000 00

D.—Línea acelerada de vapores del Golfo de Cortés.

58. El 19 de Noviembre de 1877 se celebró por el Gobierno de México un contrato con el representante de una Compañía anónima de San Francisco, para el establecimiento de una línea de vapores que hiciera viajes cada diez y ocho dias desde San Blas hasta Ciudad Lerdo, tocando de ida y vuelta en Mazatlan, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe y Puerto Isabel, haciéndose el servicio de este punto á Ciudad Lerdo en vapores de rio, y trasportando la correspondencia y pasajeros en diligencia de Ciudad Lerdo al Fuerte Yuma. La subvencion por cada viaje es de \$ 1,500 y el término del contrato de tres años.

59. En Noviembre último solicitó esta Compañía que se permitiese á sus buques llevar bandera mexicana y se hizo un nuevo contrato con ella, que fué aprobado por el Congreso, otorgándosele esta y otras concesiones.

60. La subvencion anual que paga el Gobierno mexicano en virtud de este contrato, es la siguiente:

Por subvencion de veinte viajes, uno cada diez y ocho dias, á razon de \$ 1,500 cada uno.....	\$ 30,000 00
Por exencion del 5 por 100 del derecho de exportacion sobre \$ 30,000....	1,500 00
	\$ 31,500 00

61. Esta Compañía ha sido organizada en San Francisco en donde tiene su residencia, y varios de sus socios son ciudadanos de los Estados-Unidos.

E.—Resúmen de subvenciones contratadas con líneas norte-americanas que tocan en puertos mexicanos del Pacífico.

62. El total de las subvenciones que paga al año el Gobierno mexicano, á líneas de vapores norte-americanas que tocan en puertos del Pacífico, es pues, el siguiente:

A la Compañía de vapores-correos del Pacífico.....	\$ 31,500 00
A la Compañía de vapores de California y México.....	21,000 00
A la Compañía de la línea acelerada del Golfo de Cortés.....	31,500 00
	\$ 84,000 00

63. A pesar de las penurias del Erario mexicano, y no obstante las dudas que expresa el informe respecto de la posibilidad de que México pueda pagar las subvenciones que contrate, lo han sido las concedidas á las líneas norte-americanas del Pacífico.

- 57. La subvencion que se paga anualmente á esta línea es de \$21,000 00.
- 58. Contrato de 19 de Noviembre de 1877 con la línea acelerada de vapores del Golfo de Cortés.
- 59. Ampliacion de ese contrato, en Noviembre de 1878.
- 60. La subvencion que se paga anualmente á esta línea de vapores es de \$31,500 00.
- 61. La Compañía acelerada del Golfo de Cortés reside en San Francisco, y se considera americana.
- 62. México paga por subvencion á las líneas de vapores americanos en el Pacífico, \$84,000 00 al año.
- 63. El pago de la subvencion se ha hecho, sin embargo de las penurias del tesoro de México.

5.—RESUMEN DE SUBVENCIONES PAGADAS POR MÉXICO Á LÍNEAS DE VAPORES NORTE-AMERICANAS EN AMBOS MARES.

64. La cantidad total que ahora paga al año el Gobierno de México, como subvención á líneas de vapores norte-americanas en ambos mares, es esta:

A las líneas del Golfo.....	\$ 118,010 00	
A las líneas del Pacífico.....	84,000 00	
Total.....	\$ 202,010 00	

65. Si se tiene en cuenta lo reducido de las rentas públicas de México y la multitud de atenciones graves é imprescindibles que pesan sobre su tesoro, y si se comparan con el producto de las rentas públicas de los Estados- Unidos y con la buena posición financiera de que disfruta la nación vecina, se podrán apreciar mejor los esfuerzos y sacrificios de México por establecer y ensanchar sus relaciones comerciales con los Estados- Unidos.

66. Como se comprende desde luego, no en todos los años anteriores al actual, ha gastado México en subvenciones á vapores norte-americanos la cantidad de \$202,010, supuesto que las líneas han ido estableciéndose paulatinamente y la subvención ha ido creciendo también con el trascurso del tiempo. La siguiente noticia oficial formada por la Tesorería general de la Federación, demuestra las cantidades que de hecho ha gastado el tesoro mexicano en subvencionar líneas de vapores norte-americanas, desde Mayo de 1868 á Diciembre de 1878.

«Treasurería general de la Nación.—Sección 2ª.—Mesa 6ª

NOTICIA de las cantidades pagadas por cuenta de esta Tesorería en el período corrido de Mayo de 1868 á Diciembre de 1878 inclusive, por subvención á las líneas de vapores.

<i>Año de 1868 á 1869.</i>		
Pagado á la línea de Veracruz á Nueva-York.....		\$ 46,200 00
<i>Año de 1869 á 1870.</i>		
Pagado á la línea de Veracruz á Nueva-York.....		30,800 00
<i>Año de 1870 á 1871.</i>		
Pagado á la misma línea de Nueva-York.....		48,400 00
<i>Año de 1871 á 1872.</i>		
Pagado á la misma línea de Nueva-York.....		41,800 00
<i>Año de 1872 á 1873.</i>		
Pagado á la línea de Nueva-York.....	37,400 00	
" " Vapores del Pacífico.....	4,500 00	41,900 00
<i>Año de 1873 á 1874.</i>		
Pagado á la línea de Nueva-York.....	40,500 00	
" " del Pacífico.....	64,250 00	104,750 00
<i>Año de 1874 á 1875.</i>		
Pagado á la línea de Nueva-York.....	40,000 00	
" " Nueva-Orleans.....	19,800 00	59,800 00
<i>Año de 1875 á 1876.</i>		
Pagado á la línea de Nueva-York.....	42,500 00	
" " Nueva-Orleans.....	30,600 00	
" " del Pacífico.....	35,450 00	108,550 00
<i>Año de 1876 á 1877.</i>		
Pagado á la línea de Nueva-York y Nueva-Orleans.....	\$ 77,400 00	
" " del Pacífico.....	34,619 26	112,019 26
Al frente.....		594,219 26

64. La cantidad total que se paga ahora por subvención á vapores americanos en ambos mares, es de \$202,010 00 al año.  
 65. Sacrificios de México para establecer y ensanchar sus relaciones comerciales con los Estados- Unidos.  
 66. Las cantidades pagadas por subvenciones á vapores americanos desde Mayo de 1868 importan \$760,550 00.

	Del frente.....	\$ 594,219 26
<i>Año de 1877 á 1878.</i>		
Pagado á la Compañía de vapores de California.....	10,000 00	
" " " " de Nueva-York.....	43,100 00	
" " " " de Nueva-Orleans.....	25,600 00	
" " " " del Golfo de Cortés.....	1,000 00	
" " " " del Pacífico.....	35,587 18	115,287 18
<i>Año de 1878 á 1879.</i>		
Pagado en el primer semestre á la línea del Pacífico.....	30,543 56	
Idem de Julio á Noviembre á la del Golfo de Cortés.....	2,500 00	
Idem de Julio á Diciembre á la línea de Nueva-Orleans.....	18,000 00	
Idem " á Diciembre " Nueva-York.....	37,200 00	
Idem " á Noviembre " California.....	9,000 00	97,243 56
Suma.....		\$ 806,750 00

México, Enero 10 de 1879.—A. Lázano, oficial mayor.—Revisada, Arrillaga.»

6.—EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS-UNIDOS NO SUBVENCIONA A LAS LÍNEAS DE VAPORES NORTE-AMERICANAS, QUE TRAFICAN CON MÉXICO.

67. El hecho de que el Gobierno de los Estados- Unidos no haya subvencionado á las líneas de vapores de su país que hacen el comercio con México, pone de manifiesto, que por lo ménos, en sus esfuerzos por establecer y aumentar el tráfico entre los dos países, no ha sido el Gobierno mexicano el menos solícito. Así lo reconoce expresamente el informe.

68. Es muy satisfactorio ver, que el representante de los Estados- Unidos en México aprecia en lo que vale la conveniencia de establecer nuevas vías de comunicación marítima entre ambos países; que haga justicia á los esfuerzos de México por crear y sostener las que actualmente existen, y que recuerde la recomendación que hizo antes á su Gobierno, acerca de la conveniencia de seguir el ejemplo de México sobre este asunto, destinando anualmente de \$100,000 á \$150,000 para establecer y sostener líneas de vapores que aumenten el tráfico entre las dos naciones, con lo cual cree que se duplicaría desde luego la comunicación por vapor y considera que esto bastaría por muchos años. En este punto el Gobierno de México tiene gran satisfacción en estar de acuerdo con él, y tan solo conviene hacer notar, que ahora invierte anualmente, mayor cantidad en este objeto de la propuesta en el informe, sin embargo de la enorme desproporción que hay entre los recursos de los dos gobiernos, supuesto que las rentas de México importan al año \$17,141,508 29 por término medio, según los datos de los últimos cinco años económicos, en tanto que las de los Estados- Unidos ascendieron en el año de 1874 á 1875, á \$288,051,000 y en el último año fueron de \$257,763,878 según aparece del mensaje del Presidente de 2 Diciembre de 1878.

A.—Indicaciones hechas al gobierno de los Estados- Unidos para subvencionar líneas de vapores con México.

69. No han faltado indicaciones con este objeto al Gobierno de los Estados- Unidos. Mucho antes de las que le hizo el Hon. John W. Foster, en su discurso ante la Cámara de comercio de Nueva-Orleans el 19 de Noviembre de 1875, teniendo ya la investidura de representante diplomático de los Estados- Unidos en México, muy atendibles por el alto carácter del funcionario de quien emanaban, el Sr. Carlos Butterfield había escrito desde 1858 y publicado á sus expensas, un libro intitulado: «Los Estados- Unidos y México. Comercio, tráfico y facilidades postales entre los dos países. Estadística de México por Carlos Butterfield,» cuya segunda edición se publicó en Nueva-York en 1861 en el establecimiento tipográfico de los Sres. J. A. H. Hasbrouck y Compañía. El principal objeto de este libro era demostrar al Gobierno de los Estados- Unidos las grandes ventajas que obtendría aquel país de ensanchar su comercio con México,

67. México no ha sido ménos solícito que los Estados- Unidos para establecer relaciones entre los dos países.  
 68. Recomendación del Representante de los Estados- Unidos á su Gobierno para subvencionar líneas de vapores.  
 69. Propuesta del Sr. Carlos Butterfield, en 1853, para establecer una línea de N.-Orleans á nuestros puertos del Golfo.

favoreciendo con una subvencion pecuniaria el establecimiento de una línea de vapores que partiendo de Mobila ó Nueva-Orleans hiciera cuatro viajes al mes, y tocara en todos los puertos mexicanos habilitados entonces al comercio de altura.

70. En ese mismo libro se hace presente, que desde 1853 se ocupaba el Sr. Butterfield, de promover este importante asunto, y que en varias ocasiones le ofreció el Gobierno de México la subvencion de . . \$ 120,000 al año, sin haber logrado otro tanto de parte del Gobierno de los Estados-Unidos, por lo cual no llegó á establecerse la línea.

E.—El Gobierno de los Estados-Unidos no parece decidido aún á subvencionar líneas de vapores con México.

71. A pesar de todo esto, parece que el Gobierno de los Estados-Unidos no se decide aún á seguir el sistema de subvencionar líneas de vapores que aumenten su tráfico con México, supuesto que en un mensaje que el Presidente de los Estados-Unidos dirigió al Senado, el 17 de Diciembre de 1878 (Congreso 45.—Tercer período de sesiones, Documento del ejecutivo núm. 7) proponiendo se subvencionen por el Gobierno de los Estados-Unidos, líneas de vapores para promover el tráfico con la América Central y del Sur, no se menciona á México, creyendo tal vez que son bastantes los medios de comunicacion que ahora existen subvencionados por México.

72. Es cierto que ese mensaje fué motivado por una proposicion aprobada por el Senado el 5 de Diciembre de 1878, en la cual se suplicó al Presidente trasmitiese á aquella Cámara los informes que hubiesen recibido los departamentos del Ejecutivo, concernientes á las relaciones postales y comerciales entre los Estados-Unidos y los países de la América del Sur, juntamente con las recomendaciones que considerase conveniente someter al Senado respecto de las medidas que debieran adoptarse para facilitar y mejorar dichas relaciones. » Aunque de los términos de esta proposicion pudiera entenderse que el Senado no pedia noticias especiales respecto de México, sino solamente de la América del Sur, el Presidente de los Estados-Unidos en su mensaje de 17 del mismo mes de Diciembre, se refiere, no tan solo á la América del Sur, sino tambien á la América Central.

73. El Presidente de los Estados-Unidos acompañó á su mensaje expresado, dos informes, uno del Secretario de Estado fecha 17 de Diciembre de 1878, y otro del administrador general de correos de 14 del propio mes, incluyendo cada uno de estos documentos, comunicaciones oficiales relativas á este mismo asunto. El informe del Secretario de Estado, importante bajo más de un aspecto, manifiesta que la causa del predominio comercial de la Gran Bretaña en los mercados de la América Central y del Sur, tanto en las costas del Atlántico como en las del Pacífico de este continente, se ha debido al establecimiento de comunicaciones regulares postales con ayuda pecuniaria de su Gobierno, cuyo ejemplo han seguido Alemania, Francia é Italia y que con la sagacidad y espíritu de empresa que de esta manera han demostrado las naciones europeas, han logrado cambiar de hecho las ventajas naturales que da á los Estados-Unidos su posición geográfica en favor de un comercio extenso en el hemisferio americano.

74. En otro lugar de esta comunicacion se harán presentes las conclusiones que resultan del informe del Secretario de los Estados-Unidos. Basta decir aquí tan solo, que entre los documentos enviados por el departamento de Estado al Presidente de los Estados-Unidos, para ser trasmitidos al Senado, no hay ninguno que se refiera á México, y únicamente entre los que mandó el administrador general de correos, hay una comunicacion del Cónsul de los Estados-Unidos en Acapulco, fechada el 8 de Febrero de 1878, que hace algunas observaciones respecto de las relaciones postales y comerciales con la costa occidental de México en general, y especialmente con el puerto de Acapulco.

75. Es probable que el Gobierno de los Estados-Unidos se proponga recomendar al Congreso de una manera especial la legislacion que le parezca conveniente, con el objeto de promover las relaciones comerciales con México, en respuesta á la proposicion aprobada recientemente por la Cámara de diputados, y presentada por Mr. Schleicher, en la cual se pidieron los informes que tuviese el Ejecutivo respecto de las relaciones comerciales entre México y los Estados-Unidos.

70. El Gobierno de México ofreció pagar desde 1853 la subvencion de \$ 120,000 al año á la línea de Nueva-Orleans.

71. Al proponer el Gobierno de los Estados-Unidos subvencione líneas de vapores, no menciona á México.

72. El Senado pidió informes de la América del Sur, y el Presidente los mandó tambien de la Central.

73. Informe del Secretario de Estado respecto del aumento de comercio americano por medio de líneas de vapores.

74. El Departamento de Estado de los Estados-Unidos no menciona á México en su informe de 17 de Diciembre de 1878.

75. Es probable que los Estados-Unidos se propongan lo conveniente para aumentar su comercio con México.

7.—DESARROLLO DEL TRAFICO ENTRE MÉXICO Y LOS ESTADOS-UNIDOS POR LÍNEAS DE VAPORES.

76. El informe continúa diciendo, que el aumento que propone en el servicio de las líneas de vapores seria solamente una medida parcial é imperfecta para hacer frente á las necesidades del comercio de los Estados-Unidos con México, si es que ha de haber un tráfico permanente y extenso, y que se necesita indispensablemente de una línea de ferrocarril que parta de la ciudad de México y se comuniquen con el sistema ferrocarrilero establecido en los Estados-Unidos.

77. No puede negarse, que el desarrollo del comercio interior entre las dos Repúblicas requiere indispensablemente la construccion, no de una, sino de varias líneas de ferrocarril que pongan en comunicacion á las diferentes regiones productoras de México con los centros mercantiles y de consumo de los Estados-Unidos; pero no por esto debe desconocerse, que las líneas de vapores y los buques de vela que hacen el comercio entre ambos países, pueden desarrollar este en grande escala, aumentando las facilidades que ahora ofrecen y rebajando sus fletes. Esto mismo lo reconoce el informe al decir, que el aumento de los vapores ocasionado por la subvencion que pagara el Gobierno de los Estados-Unidos, bastaria para satisfacer las necesidades del comercio por algunos años.

78. El comercio de los Estados-Unidos con la Isla de Cuba, es relativamente considerable, y sin embargo se hace exclusivamente por vapores y buques de vela. Tan solo por vapores y buques de vela contribuye esa importante Antilla, con 700,000 toneladas al año de azúcar de caña, para el consumo del mundo, que en 1875 ascendió á 2.140,000 toneladas, habiendo suministrado Cuba casi dos quintas partes del total del azúcar consumido. Otro tanto puede decirse del cuantioso comercio que los Estados-Unidos hacen con el Imperio del Brasil. Saliendo de las naciones de este continente, los Estados-Unidos no tienen otra manera de hacer su comercio con Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania y demás países europeos y asiáticos, con quienes mantienen un tráfico activísimo y de resultados verdaderamente asombrosos.

79. Aunque en una escala mucho más pequeña, México no tiene otra manera de hacer su comercio con Francia, Inglaterra, Alemania y España, que por vapores y buques de vela, y sin embargo ese comercio es mucho más importante que el que hace con los Estados-Unidos, supuesto que de los \$31,713,846 84, que se calcula ser el valor de plaza de las mercancías extranjeras importadas á México en el año de 1872 á 1873, aumentando el sesenta por ciento por derechos y gastos sobre el valor de factura, tan solo. . . \$ 11,118,057 94 representa el comercio con los Estados-Unidos, en cuya suma figura en gran parte el valor de mercancías europeas por haber venido importadas á puertos del Pacífico en buques americanos, segun se ha dicho ya.

80. Se ve, pues, que no es de absoluta necesidad el establecimiento de una línea de ferrocarril de México á los Estados-Unidos para que el comercio entre los dos países pueda tener gran desarrollo, aunque sí es muy conveniente y de gran trascendencia la construccion de esta vía y debe hacerse todo género de esfuerzos por realizarla lo más pronto posible, á cuyo fin se dirigen los del Gobierno de México.

8.—CONTRATOS CELEBRADOS POR MÉXICO CON LÍNEAS DE VAPORES QUE NO SON NORTE-AMERICANAS.

81. No se podrian apreciar debidamente los esfuerzos del Gobierno de México por establecer y sostener la comunicacion por vapor entre sus puertos y los de los Estados-Unidos, si no se hiciese mencion de los contratos que ha celebrado con otras líneas de vapores para mejorar su comunicacion con algunos de los principales puertos europeos. Por este motivo se hace en seguida una sucinta relacion de los dos contratos que ha concluido con ese objeto, y de otro con un vapor de rio que facilita el comercio con los Estados-Unidos.

76. El informe expresa que no es bastante para el desarrollo comercial el establecimiento de líneas de vapores.

77. Las líneas de vapores pueden aumentar considerablemente el tráfico entre México y los Estados-Unidos.

78. El comercio de los Estados-Unidos con Cuba, Sud América, Europa y Asia, se hace por medio de líneas de vapores.

79. El comercio de México con Europa, mayor que el de los Estados-Unidos, se hace por medio de líneas de vapores.

80. No es de absoluta necesidad la construccion del ferrocarril, para aumentar el comercio con los Estados-Unidos.

81. Contratos celebrados por México, con líneas de vapores que no son norte-americanas.

## A.—Contrato celebrado con los Sres. L. C. García y Compañía.

82. El 17 de Enero de 1878 se celebró un contrato con los Sres. L. C. García y C<sup>a</sup> para establecer una línea de vapores que pusiese en comunicacion los puertos de Veracruz, Tampico y Progreso, con la Habana, Santander, el Havre y Liverpool, con el principal objeto de obtener una rebaja considerable en la tarifa de fletes de mercancías, que permitiese la exportacion á los mercados europeos de varios artículos de produccion mexicana. Aunque este contrato no ha llegado á aprobarse por el Congreso, ni á ponerse en práctica, y no ha pasado de un simple proyecto, es conveniente hacer notar el objeto con que se firmó, porque esto sirve de explicacion al celebrado despues, en 8 de Octubre de 1878, con la compañía trasatlántica belgo-mexicana, que fué aprobado por el Congreso de la Union, en 27 de Noviembre siguiente, aunque tampoco se ha establecido aún esa línea.

83. El Gobierno de México tiene la conviccion de que la prosperidad de la República depende principalmente del fomento de la exportacion de sus productos, pues cree que tan pronto como las circunstancias del país permitan la exportacion lucrativa de todos los artículos que la nacion es susceptible de producir con ventaja, se dará trabajo honesto y lucrativo á todos los habitantes del país, será posible la inmigracion, habrá bienestar material y abundancia, y se desarrollarán los diferentes ramos de la riqueza pública.

84. Uno de los principales obstáculos que se oponen á la exportacion de nuestros frutos, es el fuerte costo de los fletes, así de tierra como de mar, para conducirlos á los mercados extranjeros en donde encuentran demanda. Como en el interior del país no hay vías fluviales ni ferrocarriles, el flete es muy subido, y aun respecto de artículos como el azúcar, no costea su exportacion sino en caso de que el lugar de la produccion esté en la costa ó cerca de ella. No pudiendo obtenerse economía en los fletes interiores, se buscó esta en el flete marítimo.

85. De las diferentes líneas de vapores que ponen en comunicacion á Veracruz con varios puertos de Europa, la que tiene tarifas más bajas es la línea de Liverpool, llamada *Vapores de las Indias Occidentales y México*, cuyos fletes mínimos de Veracruz á Liverpool son, conforme á la tarifa publicada en Veracruz, en Enero de 1878, de cuarenta chelines por tonelada inglesa de 2,240 libras inglesas, equivalentes á diez pesos de nuestra moneda, calculando á cinco pesos libra esterlina. Este flete es menor del que cobró la Compañía del ferrocarril de Veracruz, hasta el 24 de Noviembre de 1878, conforme á su contrato de 15 de Marzo de 1873, aprobado por la ley de 17 de Diciembre siguiente, á los frutos nacionales que iban de la capital de la República con destino á la exportacion, el cual era de algo más de once pesos por tonelada inglesa, mientras no se pusiera en esplotacion el muelle metálico, y de más de diez y seis pesos por tonelada, desde que se hiciese uso de dicho muelle. En virtud de la nueva tarifa del ferrocarril de Veracruz, que comenzó á regir desde el 25 de Noviembre de 1878, y que fué adoptada por indicaciones del Gobierno de México, con objeto de facilitar la exportacion de frutos nacionales, se dividen los efectos en tres clases: la primera paga \$16.56; la segunda \$11.04 y la tercera \$6.90 por tonelada inglesa, quedando aún en consecuencia el flete de 1<sup>a</sup> y 2<sup>a</sup> clase de México á Veracruz, más alto que el de Veracruz á Liverpool.

86. Conforme al contrato celebrado con los Sres. L. C. García y Compañía, el 17 de Enero de 1878, el flete de mar mínimo para los frutos nacionales que fueran á Liverpool, sería de dos pesos y medio por tonelada inglesa y en proporcion y todavía menor, el flete de los artículos destinados á la Habana, Santander y el Havre. El Gobierno de México creyó, que con un flete tan bajo sería lucrativa la exportacion de muchos de nuestros frutos que ahora no pueden resistir el actual flete marítimo, y entre ellos los cereales, que tanto porvenir tienen en nuestro país, juzgando por lo mismo que este contrato era una de las medidas que más eficazmente contribuirían á fomentar la exportacion de los frutos mexicanos.

87. Es verdad que actualmente no se producen en México los artículos exportables, en cantidad su-

82. Contrato celebrado con los Sres. L. C. García y C<sup>a</sup> para establecer una línea de Liverpool á Veracruz.

83. La prosperidad de México depende principalmente del fomento de la exportacion de sus frutos.

84. Uno de los principales obstáculos que impiden la exportacion, es lo fuerte de los fletes.

85. Fletes cobrados por las líneas de vapores que tocan en Veracruz comparados con los del ferrocarril Mexicano.

86. Fletes estipulados en el contrato celebrado con los Sres. L. C. García y compañía de México á Liverpool.

87. Causa de lo reducido de la produccion actual de frutos de exportacion en México.

ficiente para hacer operaciones en grande escala, y que si el contrato se hubiera puesto en ejecucion desde luego, habrian trascurrido algunos meses ántes de que la nacion hubiera podido aprovecharse de la ventaja de esos fletes; porque se necesitaria primero adquirir el conocimiento de los artículos que pudieran exportarse y de los mercados adonde conviniera mandarlos, y sembrarlos en cantidad bastante para atender al consumo interior y para que hubiera un sobrante destinado á la exportacion; pero además de que esta dificultad se presentaria siempre que se tratara de impulsar de este modo la exportacion, y de que mientras más pronto se venciera sería mejor para los intereses del país, hubo que tener presente que habia ya frutos como el azúcar, cuya exportacion apenas costea con los fletes actuales, y que reducidos estos á una cuarta parte de lo que ahora cuestan, sería lucrativa y podría tomar un grande incremento llegando á ser dicho artículo con el trascurso del tiempo uno de los principales de nuestra exportacion.

88. Si se comparan los fletes de mar de Veracruz á Liverpool que cobra la línea inglesa de vapores de las Indias Occidentales y México, que vienen á ser hasta de medio centavo por libra, con los que cobran hasta hace poco los vapores de los Sres. Alexandre é hijos, se verá que sin embargo de que la primera no goza de subvencion alguna, y las líneas americanas están subvencionadas por el Gobierno mexicano, y de la gran diferencia de distancias que recorren una y otras, ofrecen á México gran ventaja los fletes de la línea inglesa por la mayor facilidad que ella presenta para la exportacion á Europa de los frutos mexicanos. Es motivo de satisfaccion para el Gobierno de México, que las líneas de Nueva-York y Nueva-Orleans hayan reducido algun tanto sus fletes en las tarifas aprobadas el dia 19 de actual.

89. Desgraciadamente los Sres. L. C. García y C<sup>a</sup>, no pudieron establecer la línea contratada, por lo cual el Congreso no se ocupó de aprobar el contrato de 17 de Enero de 1878; pero él sirvió de base al que se celebró despues con la línea Belgo-Mexicana de que se habla en seguida.

## b.—Contrato celebrado con la Compañía trasatlántica Belgo-Mexicana.

90. Aunque la reduccion de la tarifa de fletes, contratada con la línea trasatlántica Belgo-Mexicana en 8 de Octubre de 1878, no es tan ventajosa como la pactada con la línea de vapores de los Sres. L. C. García y C<sup>a</sup>, ofrece siempre un grande aliciente al comercio de exportacion de frutos nacionales, y esta razon y el deseo de abrir relaciones comerciales con un país con quien no se tienen directamente, han sido las que principalmente indujeron al Gobierno de México á celebrar el contrato con la compañía trasatlántica Belgo-Mexicana, el cual sin embargo, como se ha dicho ya, no ha comenzado aun á tener efecto.

## c.—Contrato con los Sres. Bulnes hermanos, de San Juan Bautista, Tabasco.

91. El 30 de Mayo de 1878 celebró el Gobierno mexicano, por conducto de la Secretaría de Gobernacion, un contrato con los Sres. Bulnes hermanos, de San Juan Bautista, Estado de Tabasco, en virtud del cual estos señores se obligaron á poner un vapor de cien toneladas, que haga ocho viajes cada mes entre Frontera y San Juan Bautista, siendo cuatro de estos viajes en relacion con los dias en que los vapores de Nueva-York pasen frente á Frontera, para recoger la relacion, pasajeros y carga que traigan con destino á Frontera ó San Juan Bautista, pagándoseles por este servicio una subvencion de doscientos pesos mensuales, y durando el contrato dos años.

92. Aunque esta línea es propiamente de rio, y no tiene más objeto que facilitar el tráfico de la línea de vapores de Nueva-York, y poner en comunicacion á la capital del Estado de Tabasco con el puerto, se ha creído conveniente hablar aquí de ella, para no omitir la mencion de ninguno de los vapores que reciben subvencion del Gobierno de México.

## 9.—RESUMEN DE LOS HECHOS REFERENTES Á VAPORES SUBVENCIONADOS QUE TOCAN EN PUERTOS MEXICANOS.

93. De la sucinta relacion que precede, aparecen demostrados los hechos siguientes:

1<sup>o</sup> Que México solamente paga subvencion á cinco líneas de vapores norte-americanas: dos en el Golfo y tres en el Pacífico.

88. Fletes cobrados por las líneas de Liverpool y de Nueva-York y Nueva-Orleans.

89. El contrato celebrado con los Sres. L. C. García y C<sup>a</sup>, sirvió de base al celebrado con la Compañía Belgo-Mexicana.

90. Contrato celebrado en 8 de Octubre de 1878 con la línea trasatlántica Belgo-Mexicana.

91. Contrato celebrado el 30 de Mayo de 1878 con los Sres. Bulnes hermanos, de San Juan Bautista de Tabasco.

92. Esta línea es de rio y tiene por objeto facilitar el tráfico de los vapores de Nueva-York.

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