

Y es el momento de poner de relieve un hecho, inadvertido para muchos, entre ellos, precisamente, para el mismo grupo hacia el que ha manifestado el señor Limantour sus buenos deseos: la solicitud del Ministro de Hacienda en favor del ejército, traducida por la supresión de impuestos y aumentos frecuentes de sus haberes, que ha permitido á la clase militar salir, poco á poco, de la situación angustiosa en que por tantos años se la había mantenido. Esta observación es necesaria, porque ella viene á destruir conceptos errados, supuestas anti-patías, falsas repulsiones de nuestro biografiado hacia un grupo de que se ha querido hacer su natural adversario. Todas estas intrigas, todas estas maquinaciones, quedan nulificadas con actos, y los del señor Limantour lo libran de las pequeñeces y pasiones que sin fundamento le han atribuido algunos de sus gratuitos enemigos.

La realización de estos dos propósitos (la reducción de la *cuarta federal* y el aumento de sueldos) implicaba una pérdida de \$1.700.000 para el Erario, y «no sería explicable—advertía el señor Limantour—que precisamente cuando se busca el medio de corregir las perturbaciones que causa el cambio, el Ejecutivo escogiera ese momento para disminuir los ingresos y aumentar las erogaciones, sin preocuparse del resultado.» Para cubrir el referido déficit, el Ministro pedía autorización á las Cámaras para cambiar la base de liquidación del impuesto del 3 por ciento del Timbre y los derechos de amonedación sobre el oro, de suerte que el

gravamen fuese proporcional á su valor real; y además, para reducir los derechos á la importación del petróleo bruto y, en caso de que el producto de este gravamen sufriera alguna disminución, para establecer un impuesto interior sobre el petróleo crudo destinado á la refinación ó sobre el refinado. Por último, proponía que se reformara el impuesto sobre alcoholes, en términos de que, á la vez que se asegurara más fácilmente su percepción, se obtuviese una cifra más elevada en sus rendimientos.

Merced á algunas de estas medidas, atendió el Ministro á la conservación del equilibrio fiscal, á pesar de las importantes modificaciones introducidas en los Presupuesto y de que acaba de hacerse mérito.

En el curso del mismo año (1902) realizó el señor Limantour la primera de las operaciones, que, por grados sucesivos, debían conducir á la *consolidación de los Ferrocarriles Mexicanos*. Con la mayor brevedad posible, vamos á exponer los antecedentes de la nueva empresa acometida por el Ministro de Hacienda.

La cuestión ferrocarrilera, que tantos aspectos ofrece en nuestro país, había sido materia, anteriormente, por parte del señor Limantour, de un meditado estudio, que presentó al Presidente de la República el año de 1898 y dió origen á la vigente ley de caminos de hierro. Al concretar en algunas

líneas la historia de la construcción de ferrocarriles en México, el Ministro señalaba, con su habitual franqueza, los defectos que había traído consigo la necesidad, por otra parte indiscutible, de favorecer por todos los medios y á costa de todos los sacrificios, la acción de los que se proponían dotar al territorio nacional de una extensa red de comunicaciones. De ahí que no todas las concesiones otorgadas respondieran á un interés común; de ahí la ineficacia de ciertos trazos, cuyo paralelismo representaba un esfuerzo innecesario; y de ahí también, las frecuentes faltas de cumplimiento de contratos celebrados por personas sin elementos para llevar á cabo las obras.

«Pero—decía el señor Limantour—ese período en que debió aceptarse con amplitud y, por decirlo así, sin discernimiento, el concurso de todas las fuerzas, y de todas las buenas voluntades, para no desalentar la iniciativa individual, cualquiera que fuese, ha concluido para nosotros, y es ya tiempo de que lo substituya el del estudio reposado, la previsión y la juiciosa economía. La experiencia de veinte años y la circunstancia de haberse dado ya cima á las obras que la Nación reclamaba con más urgencia, permiten al Gobierno, y no sólo se lo permiten sino que le imponen la obligación de armonizar los resultados adquiridos, ligando unas obras con otras y formando un conjunto de medios de comunicación que responda mejor á las necesidades del país, á la vez que exija para lo futuro el menor sacrificio posible de parte del Tesoro Federal.»

La cuantía de esos sacrificios ameritaba, por cierto, que se tomaran en consideración los compromisos contraídos por el Erario. En primero de julio de 1898, el monto de las subvenciones otorgadas á líneas férreas por construir, pasaba de cincuenta y seis millones de pesos, y agregando á esta suma el importe de diversos contratos para la ejecución de obras en los puertos de Veracruz, Tampico, Salina Cruz y Coatzacoalcos, se obtenía un total de cerca de noventa y tres millones de pesos. El señor Limantour hacía ver que indudablemente el país no podría soportar, por un período de tiempo indefinido, un aumento de nuevos compromisos en proporciones semejantes á las anotadas en los ejercicios fiscales anteriores; á su juicio, la actividad ferrocarrilera debía refrenarse, tan pronto como se hubieran satisfecho las más urgentes necesidades en materia de comunicaciones.

La nueva política ferrocarrilera recomendada por el Ministro de Hacienda se resumía en pocos renglones: adoptar un plan general que comprendiese las líneas de necesidad más urgente y cuya construcción debía procurarse y favorecerse; aplazar las que no se encontraran dentro de la red abarcada por el plan expresado; cancelar todas las concesiones para la ejecución de obras que no estuviesen incluidas en el programa general y, por último, no otorgar nuevas subvenciones cuando el importe de ellas no constara de un modo especial en el Presupuesto de egresos. El Presidente de la República aceptó esta iniciativa, que dió origen, como ya dijimos, á

la Ley de Ferrocarriles en vigor, inspirada en las ideas que acaban de exponerse.

Pero no era este el único problema que traía la construcción de caminos de hierro. Indudablemente, los ferrocarriles, que por modo tan notable habían contribuido á la expansión de la riqueza mexicana y fomentado los grandes intereses económicos, crearon una estrecha solidaridad entre esos intereses y los de las empresas explotadoras de las líneas férreas. Mientras las compañías se concretaron á ponerse al servicio del tráfico, todo marchaba admirablemente; pero ¿qué sucedería si, de improviso, los ferrocarriles se tornaban de servidores en árbitros y en vez de favorecer, como hasta entonces habían favorecido, el ensanche de la producción nacional, trataran de abatirla y aun esterilizarla? Y que el peligro no podía tenerse como ilusorio lo atestiguaban hechos demasiado elocuentes que, por aquella época, precisamente, comenzaban á registrarse en los Estados Unidos.—El peligro, por otra parte, había traspuesto la frontera del Norte, y ya se asomaba á nuestra República.

Pocas personas se habían dado cuenta de que, desde tiempo atrás, dos poderosas *consolidaciones* americanas, el famoso *trust* «Standard Oil Company,» á cuyo frente se encontraba el célebre millonario Rockefeller, y la casa «Speyer,» se hallaban en lucha para adquirir el mayor número posible de líneas férreas mexicanas. En el curso del año de 1901, la primera de las dos empresas, dueña de la gran arteria del Central, efectuó la compra

del ferrocarril de Monterrey á Tampico, buscando, de esta suerte, un camino marítimo en el Golfo. A esta combinación contestó Speyer transformando la vía angosta del Nacional Mexicano en vía ancha, lo que le aseguraba mayores facilidades en su tráfico; rectificó, además, cuidadosamente su trazo, economizando una buena extensión en el trayecto. Acepta la «Standard» el reto y adquiere varias concesiones que amplían notablemente su red. Hace Speyer otro tanto, y parece que la lucha va á prolongarse indefinidamente.

Hasta aquí la situación no ofrecía peligro, y ante el tenaz combate de ambos rivales, ninguno de los grupos interesados en la facilidad de las comunicaciones podía considerarse como amenazado. Por desgracia, la experiencia demostraba que en todas estas campañas, los adversarios, cansados de hacerse daño, llegaban al final de la lucha á fusionarse, para dirigir sus ataques contra un tercero completamente indefenso: el público. El ejemplo típico de como terminan estos terribles combates, ofrecía-lo la lucha emprendida entre Morgan y Carnegie, en los Estados Unidos, que concluyó con la formación de la «*Steel Corporation,*» que unió á los dos poderosos campeones en un abrazo de cuerpos é intereses.

Podía, pues, el señor Limantour, prever que las dos empresas que se batían en nuestro campo ferrocarrilero, llegarían en un porvenir más ó menos cercano á un acuerdo, cuyo resultado sería altamente perjudicial para el país. Debía, en efec-

to, tenerse presente, que por elevadas que parecieran al público las tarifas de ferrocarriles, no habían llegado aún al *maximum* señalado por las concesiones. Hasta entonces, el amago de un alza había estado contenida por el equilibrio resultante de la diversidad de intereses. ¿Ocurriría lo mismo cuando no existiere más que un solo interés? En ese caso, el Gobierno y el público se encontrarían bajo la presión de un poder que ejercería un dominio incontrastable sobre todos los elementos de nuestra riqueza pública. He ahí el peligro á que se ha aludido y que se propuso destruir el señor Limantour.

Una feliz circunstancia contribuyó notablemente á la decisión del Ministro: la visita que hizo al país el célebre ferrocarrilero Mr. E. Harriman, que dominaba en el camino de hierro del Southern Pacific, en tan estrecha conexión con nuestras líneas del Norte. Harriman no podía, por esa causa, permanecer indiferente á las maniobras de las empresas rivales, y como el peligro que amenazaba á nuestro país constituía de igual modo para él un riesgo innegable, se dirigió al señor Limantour, preguntándole las medidas con que el Gobierno de México pensaba evitar un acuerdo de los "trusts" en competencia. Penetrado íntimamente de la situación, el Ministro resolvió, como hemos dicho, destruir en sus fuentes cualquier combinación opresiva para los intereses nacionales.

Para alcanzar tal resultado, se aprovechó hábilmente de la posición de la compañía del Nacional (*consolidación* Speyer,) interesada en buscar una

salida hacia el Golfo, en los momentos en que el Ferrocarril Interoceánico se mostraba dispuesto á poner á la venta una cantidad de acciones que aseguraba el *control* de la empresa. El señor Limantour resolvió disputar esta operación á la casa Speyer, haciendo que el Gobierno Mexicano se presentara igualmente como comprador de los expresados valores. La decisión, la rapidez y la reserva de que dió ejemplos el señor Limantour, condujeron al buen éxito de este intento; en el momento decisivo, una diferencia de un octavo por ciento aseguró la victoria: el disputado *control* fué obtenido por el Gobierno, merced á la adquisición de un millón de libras esterlinas de acciones *debenturas*, al precio de 90 $\frac{1}{8}$ por ciento.

El Ministro había logrado, pues, su objeto; pero no en la medida que indudablemente perseguía, haciendo que la preponderancia oficial abarcara un mayor radio de acción. El camino, sin embargo, estaba franco por el lado del Ferrocarril Nacional, que, vencido en la contienda, no había de rehusar cualquiera combinación que le compensara de las ventajas perdidas.—¿Qué conducta observó el señor Limantour frente á esta nueva situación?

"Una vez adquirida la mayoría de votos en el Ferrocarril Interoceánico—hubo de informar más tarde—no consideré prudente iniciar desde luego negociaciones con el Ferrocarril Nacional. Convenía dejar á los Directores de dicha empresa todo el tiempo necesario para que reflexionasen sobre las consecuencias de la nueva situación y sobre las ventajas