

que así á los accionistas como á ellos podía proporcionarles un arreglo directo con el Gobierno. Me limité, por tanto, á dar á conocer las intenciones conciliadoras de éste, así como su firme propósito de no utilizar la preponderancia adquirida en el Ferrocarril Interoceánico, sino en beneficio de los intereses públicos y obrando, en cuanto fuese posible, en armonía con las demás empresas ferrocarrileras. La puerta quedaba abierta para un arreglo, y sólo esperaba que, en lo que concierne al Ferrocarril Nacional, esta Compañía tomara la iniciativa y manifestase sus pretensiones."

Y así fué efectivamente: poco tiempo después, la compañía del Nacional, que tenía además el dominio del ferrocarril Internacional, se acercó al señor Limantour en solicitud de un convenio, que, según los propósitos del Ministro, debía apoyarse en adquirir una fuerte representación de acciones en dichas líneas, con el menor desembolso posible. Puede, con facilidad, suponerse las dificultades con que había de tropezar este pensamiento, que, después de variadas combinaciones, llegó, por fin, á tomar cuerpo, mediante el traspaso al Nacional de las acciones del Interoceánico, á cambio de la compra de una cantidad de valores de aquella empresa, suficiente para asegurar al Gobierno la mayoría de votos. Además, se comprometió el Gobierno en favor del Nacional, á no otorgar nuevos contratos para la construcción de líneas férreas paralelas á las del expresado camino, en determinada región de la frontera del Norte, en compensación del compromi-

so, contraído por la empresa, de completar su red con un ferrocarril entre Monterrey y Matamoros.

Respecto de la futura abstención de paralelismo en las líneas, el señor Limantour no contrariaba ninguna de sus convicciones; puesto que anteriormente había manifestado ya las inconveniencias de tal sistema; y en cuanto á los daños que semejante medida pudiera ocasionar á las necesidades de la frontera, el Ministro hacía ver que, atendidos los intereses del Norte de Tamaulipas con la construcción de la línea de Tampico á Matamoros, "una simple mirada sobre la carta de la República, basta para convencerse de que con las líneas que están actualmente en explotación y de la que acaba de hablarse, quedará, por muchos años todavía, suficientemente dotada de vías rápidas de comunicación nuestra frontera Nordeste; y que si se presentan nuevas necesidades, será fácil cubrirlas mediante la construcción de ciertas líneas de orden secundario, que el Gobierno autorizará sin obstáculo alguno de carácter legal."

Formulada estaba la operación *en principio*: había que llevarla al terreno de los hechos, y con este fin salió el señor Limantour de México con dirección al extranjero, en los últimos días del mes de abril de 1903.

Muy pocos después, en los primeros de mayo, el Licenciado Don Roberto Núñez, encargado de la

Secretaría de Hacienda en la ausencia del señor Limantour, pidió permiso á la Cámara de Diputados para hacer una emisión de obligaciones del Tesoro, con un interés de 4  $\frac{1}{2}$  por ciento anual, á un precio de venta que no bajara de 97 por ciento y á un plazo no mayor de dos años; operación que, por el momento, venía á realizar una iniciativa propuesta en junio de 1902 por nuestro biografiado y aprobada por el Congreso de la Unión. Tratábase de contratar un empréstito con destino á la terminación de grandes obras materiales emprendidas: el perfeccionamiento del Ferrocarril de Tehuantepec, los trabajos en los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y Veracruz, la conducción de aguas potables á la ciudad de México, etc., etc. La escasez de dinero en los mercados exteriores había dificultado, hasta entonces, la colocación del empréstito, pero antes de salir de la República, el señor Limantour decidió acudir á la emisión de obligaciones, dentro de las bases expresadas, incluyendo entre las asignaciones de la operación la suma necesaria para el pago de los valores del Ferrocarril Interoceánico adquiridos por el Gobierno.

La iniciativa contenía algunas frases relativas á la política intervencionista iniciada por el señor Limantour en materia ferrocarrilera, que las comisiones dictaminadoras de la Cámara recogieron, glorificándolas de conceptos sumamente favorables.—Las comisiones estimaban, en efecto, que el fin perseguido por esa política no podía ser más alto ni más benéfico; “lo primero, porque es alto y digno de un

país como el nuestro, en que el problema de las comunicaciones terrestres reviste una importancia capital por la naturaleza de su territorio montañoso, todavía poco poblado y sin vías fluviales, procure no abandonar en manos de compañías particulares, siempre poderosas y casi siempre extranjeras, el manejo de los ferrocarriles, que constituye un importantísimo elemento político y hasta de defensa nacional; lo segundo, porque siempre resultará benéfico que el Poder Público, justo equilibrador de los intereses privados, tenga en su mano la manera de evitar la aspereza de los conflictos que entre ellos pudiera surgir.”—“Acaso conforme á los principios que deban informar un elevado ideal democrático—concluían las Comisiones—pudiera juzgarse peligrosa tamaña concentración de facultades en el Poder Público; pero fuerza es no olvidar que en un organismo social incompletamente desarrollado, en donde los intereses privados todavía carecen de la disciplina que constituye su fuerza, es indispensable que preponderen, para evitar los conflictos de la anarquía, los elementos de orden, cuyo natural representante es el Gobierno de la República.”

Las comisiones se anticiparon á contestar algunas de las críticas que posteriormente habían de enderezarse al señor Limantour, á propósito de la intervención del Gobierno de México en materia ferrocarrilera. Y sin embargo, dadas las circunstancias que precedieron á esa intervención, claramente se echaban de ver las verdaderas intenciones del Ministro. No se trataba, por cierto, de que el Gobier-

no se constituyese, al modo de otros, francamente lanzados por la senda del socialismo de Estado, en empresario y explotador de determinada industria. —“El Gobierno al adquirir una representación preponderante en el seno de varias empresas ferrocarrileras—declaró después el señor Limantour—podía constituir un sistema de líneas que, por su gran extensión y por la importancia de las regiones que atravesara, lo pusiera en condiciones de ejercer sobre las demás compañías de ferrocarril una influencia igualmente benéfica para todos, procurando que cesen las rivalidades ruinosas, encauzando el tráfico por las vías naturales y de explotación más barata, beneficiando al público con una buena parte de las economías que se realizan, y protegiendo de una manera equitativa los capitales invertidos en los ferrocarriles y en todos los demás ramos de la riqueza pública. En una palabra, al tener el Gobierno el carácter de accionista de una amplia red de vías férreas, se robustecía la fuerza del Poder Público, agregando á las facultades naturales de todo Gobierno los derechos que puede ejercer una mayoría de votos en el seno de una empresa particular.”

Mientras tanto, el señor Limantour trabajaba arduosamente en Europa por alcanzar los propósitos que motivaron su viaje. El Ministro había salido de México con la misión de adquirir los títulos in-

dispensables para obtener el *control* de la empresa del Nacional, que aseguraba al Gobierno un predominio sobre una extensión de 5,500 kilómetros; al par que con la de conseguir los fondos afectos á la emisión de obligaciones del Tesoro á que arriba se ha aludido. Y la primera dificultad que se le arrojaba al paso consistía en el aseguramiento de ese *control*, dada la organización interior de la compañía. Por último, después de numerosas combinaciones cambiadas entre el señor Limantour y los banqueros que intervenían en la operación, se obtuvo de éstos que se comprometieran á traspasar al Gobierno una cantidad de acciones superior al cuarenta por ciento del total de todas ellas; representación suficiente, según lo demostraba la práctica, para dominar en las votaciones. Vencida esta primera dificultad, dos semanas después de su salida, el señor Limantour podía anunciar al Presidente de la República que los dos objetos perseguidos—el aseguramiento del *control* y la obtención de fondos—se habían alcanzado, mediante los contratos que celebró con los señores Speyer y Cía. y que realizaban ambos fines.

En sus grandes lineamientos, la operación relativa á la adquisición de acciones del Nacional, se resumía en esta forma: el Gobierno compraba al precio alzado de nueve millones de dólares un número de acciones (299.727) equivalente al  $47 \frac{1}{4}$  por ciento del total de las emitidas; precio pagadero con las acciones del Ferrocarril Interoceánico, valorizadas en 4.500,000 dólares, que pasaban á ser propiedad de la Compañía, y el resto, de otros 4.500,000, en

dinero efectivo. Ahora bien, el valor real de las acciones adquiridas, en el momento en que se cerró el contrato, era de 8.839.607.87 dólares, faltando, por tanto, para completar los nueve millones convenidos, 160.392.13 dólares, que sobre el valor nominal de las 299.727 acciones compradas, representaban algo más de medio por ciento.

¿Qué importancia tenía la operación y cuál la ventaja que de algún modo compensara la diferencia del medio por ciento pagado de más por el Gobierno? En un *Informe* suscrito por el señor Limantour en las playas de Dieppe, el mes de julio de 1903, se encuentran estas líneas, que encierran la contestación más clara, á la vez que la más modesta que pudiera darse á la anterior pregunta: “En pocas palabras: el Gobierno se obligó á pagar por las acciones que representaban casi la mitad del capital del Ferrocarril Nacional de México, un medio por ciento más alto que el precio que tenían en los mercados de Londres y Nueva York, con tal de asegurar el control de la línea en una sola operación, y dejar por cuenta de los banqueros los riesgos que implicaba el retirar de la circulación, en un período de tiempo relativamente corto, un gran volumen de títulos. ¿Habrà quien pueda censurar este sacrificio? No lo creo, señor Presidente, y con mi opinión concuerda la de todas las eminentes personas del mundo de los negocios en los Estados Unidos y en Europa, que han felicitado á usted calurosamente por dicha operación”.

Por otra parte, el pensamiento de haber dividido

las acciones comunes en dos series, una que conservaba su antigua posición en la compañía, y otra que daba derecho á votar, pero no á las utilidades, base de la combinación, trajo consigo una economía de 878.635,38 dólares, cantidad que el Gobierno habría tenido necesidad de agregar á los nueve millones, para adquirir las 299.727 acciones, al tipo de las cotizaciones corrientes. Y aún debía agregarse el beneficio obtenido en las acciones *debenturadas* del Interoceánico, compradas por el Gobierno al precio de 901.250 libras esterlinas, y cedidas á la empresa del Nacional por 925.925 libras.—Vengamos, ahora, á la forma en que la operación pesaba sobre el Erario.

Como decía el señor Limantour en su *Informe* de Dieppe, «una operación que importaba más de veinte millones de pesos en moneda mexicana, y que, por otra parte, exigía un desembolso en efectivo, reclamaba imperiosamente que se procediera con toda la cautela necesaria, para no empeorar la depreciación de nuestro peso, aumentando considerablemente el volumen de nuestras deudas para con el extranjero». El ministro buscó la solución, tomando como base de ella las utilidades que deberían rendir las acciones adquiridas por el Gobierno. El aumento registrado en los productos del Ferrocarril Nacional, desde que se puso en explotación la línea, permitía inferir que, después de muy pocos años, á partir de 1907, el Gobierno percibiría medio millón de dólares por dividendos de los expresados valores.