

Resultado indiscutible de una larga é intensa labor, que ha proporcionado al país *posibilidades* de atender á esos compromisos, por el ensanche de la riqueza social, á la vez que ha redimido á nuestra Hacienda pública del viejo descrédito que sobre ella pesaba, por la estricta y fiel aceptación de sus *responsabilidades*, no ya en el orden material, sino también, y muy especialmente, en el moral.

V

A punto estuvo el Ministro de no amparar con su firma el decreto de reforma monetaria que originaba la autorización concedida por las Cámaras: inesperadamente vióse asaltado por uno de aquellos ataques que contra él descargaban sus antiguas dolencias, y que lo puso á los bordes del sepulcro. Fué una de las crisis más agudas porque ha pasado el señor Limantour, en uno de los momentos más trascendentales para las finanzas de la nación. Hubo un instante en que la vida pareció querer ausentarse de aquel incansable luchador, marcándole inexorablemente el término de su obra. Por fin, vencido, á costa de grandes esfuerzos, el doloroso impedimento, fué expedido el decreto con fecha 25 de marzo de 1905.

La ley que establecía el nuevo régimen monetario se ajustaba por modo perfecto á las bases fundamentales de la iniciativa, y sus resultados se tocaron casi inmediatamente, no sólo por lo que hizo á la inmovilidad en los tipos de cambio, que des-

de luego comenzaron á girar en torno de la paridad, sino por la notable afluencia de capitales extranjeros que, tras la fijeza de valor en la moneda, acudieron á la República. Un año después de haberse implantado la reforma,—que entró en vigor en 1º de mayo de 1905,—el país había absorbido, con destino á diversas industrias, más de ochenta y seis millones de pesos procedentes de Europa y los Estados Unidos, cantidad que figuraba en el cuadro de las incorporaciones visibles, sin tomar en cuenta las sumas que se escapaban á toda investigación.

Una circunstancia favorable vino á cooperar el buen éxito de la reforma: el alza de la plata, que después de haber llegado al máximum de su depresión en noviembre de 1902, fué elevándose, gradualmente, hasta alcanzar el tipo de 28 $\frac{15}{16}$, en octubre de 1905. La Comisión de Cambios y Moneda juzgó propicio el momento para enriquecer el *stock* monetario con un volumen de piezas de oro, en substitución de la plata circulante. Para alcanzar su propósito, resolvió emplear el fondo regulador de que disponía (\$10.000,000 plata) en la adquisición de barras de oro, y más tarde se puso de acuerdo con los bancos, dando, de esta suerte, mayores proporciones á la operación. El resultado superó á las previsiones, puesto que, en muy breve plazo, el país pudo disponer de una fuerte cantidad de monedas de oro, obtenidas á cambio de las de plata, desmonetizadas por la Comisión. De esta suerte, se pasó del patrón de *oro teórico al de oro efectivo* con circulación del metal amarillo, que si no

interviene con mayor frecuencia y en sumas mayores en las transacciones, es por falta de costumbre en el manejo de un metal que se considera como una curiosidad, como algo raro y novedoso, que mueve al público á substraerlo de la circulación para atesorarlo.

La reforma monetaria ha sido materia de algunas críticas, surgidas principalmente en los últimos tiempos, cuando el valor de la plata en barras ha descendido abajo de nuestra paridad legal. Se ha asentado, en efecto, que el nuevo régimen perjudica á los intereses de la minería. ¡Cómo si los otros intereses nacionales, tan notoriamente favorecidos por la estabilidad de los cambios, debieran ser sacrificados á un privilegio en favor de una sola clase de productores! ¡Como si los mismos que ahora se quejan de la baja no hubiesen aprovechado antes las utilidades que les proporcionó el alza del metal blanco! ¡Y como si los daños que la minería de plata sufriera con la abolición del privilegio, no hubieran sido compensados con una reducción en los impuestos que, en el momento de decretarse las leyes monetarias, significaban para el Erario una pérdida de cuatro millones de pesos!

La reforma ha cumplido firme y ampliamente los fines para que fué establecida, y los hechos recogidos con toda fidelidad por la «Memoria» de la Comisión de Cambios y Moneda—correspondiente al período transcurrido de 1º del mayo de 1905 al 30 de junio de 1909—muestran que durante ese espacio de tiempo «ha habido ocasión de que la soli-

dez del nuevo régimen se haya puesto á prueba de una manera severísima y por acontecimientos de un orden completamente inverso: el alza de la plata, primero, y después, su baja, acompañada de la grave crisis económica que el mundo entero ha sufrido desde principios de 1908 y que no ha cesado completamente».—En el curso de estos cuatro años—y conocida es la lentitud con que se han operado en otras partes del mundo las transformaciones monetarias—se han desmonetizado y retirado de la circulación más de ochenta y seis millones de piezas antiguas; se han acuñado cerca de ciento veintiocho millones de monedas nuevas (de las cuales, \$83.386,500 de oro), y se han llevado á término por la Comisión de Cambios operaciones que han elevado el antiguo fondo de ésta á \$18.102,091.15, dejando, por tanto, al Erario, una utilidad de más de ocho millones. Y en cuanto á la estabilidad de los cambios, los tipos se han mantenido invariables, con las pequeñísimas oscilaciones impuestas por los arbitrajes.

Todavía, á pesar del manifiesto ahorro en las pérdidas que la reciente baja de la plata habría traído para el país, se alzan, como antes indicamos, algunas voces en contra de la abolición del antiguo sistema. Sobre las protestas interesadas, sobre las pasiones y sobre las pusilanimidades, caerá lentamente el tiempo, cuya sanción justiciera realzará el pensamiento, felizmente logrado, del laborioso hacendista mexicano.

El 1º de julio de 1905, el Ministro de Hacienda expidió un decreto que causó profunda impresión en la República; por él quedó abolido valerosamente y de una plumada, un error que databa de medio siglo y que establecido con el objeto de favorecer á las comarcas limítrofes con los Estados Unidos, había perdurado años y años, sin que se alcanzaran los fines perseguidos: la zona libre. La historia de las diversas exenciones concedidas á los habitantes de aquella porción del país, revelaba la persistencia de una grave equivocación económica; la zona libre no sólo era un artificio inútil para el progreso de las poblaciones comprendidas dentro de ella, sino que, á juzgar por los hechos, podía decirse que semejante franquicia las había retraído del movimiento general que se dejaba sentir en otras localidades de la frontera, en donde la explotación de las riquezas locales y la implantación de nuevas industrias habían creado importantes centros de actividad y de negocios.

Por evidentes que fueran tales resultados, la abolición de la zona libre había encontrado fuertes obstáculos; durante mucho tiempo el asunto figuró como elemento primordial de las cuestiones políticas que mantuvieron á las diversas entidades del país en su viejo estado de desunión; más tarde, resuelto ya el problema político, no faltaban interesados en conservar una situación que les beneficiaba

notoriamente, merced á las facilidades que ofrecía á la realización de operaciones, nó todas de muy buena ley. Don Matías Romero intentó abolir la zona libre, pero fué derrotado por la Cámara de Diputados, que contestó con una rotunda negativa á su loable propósito.

Los años pasaban, sin embargo, y cada uno de ellos demostraba que la abolición de la zona libre era una necesidad, reclamada no ya por un principio de igualdad social, sino también por el progreso mismo de los nacientes elementos de riqueza vinculados en la comarca que antaño habíase pensado en favorecer con tan anómala legislación. ¿Y cómo podía progresar dentro de la zona una industria, si la libertad de derechos á la introducción de mercancías americanas, determinaba una competencia desventajosa para la producción nacional? En realidad, la zona libre se abastecía de las mercancías extranjeras, privando al mismo tiempo á las industrias nacionales del consumo de esta parte del territorio patrio. Y por otra parte, las industrias establecidas dentro de ella, sólo tenían como perspectiva el limitado consumo local; los productos fabricados por esas industrias eran asimilados, necesariamente, á los extranjeros, á su internación en el país. Se introducía, por ejemplo, de los Estados Unidos, una determinada cantidad de trigo para ser convertida en harina; pues esa harina de elaboración nacional, pagaba como si fuese de importación americana, cuando traspasaba el dominio de la zona para esparcirse en los mercados de

la República. De esta suerte la zona libre era una espada de dos filos, y si con uno hería los intereses de los productores de la comarca, con el otro causaba hondas lesiones á los del resto de la República.

Los defensores de la zona libre se habían refugiado en un postrer argumento: la falta de comunicaciones de aquella comarca; pero la terminación del camino de hierro entre Matamoros y Monterrey, efectuada el mismo expresado año de 1905, vino á destruir esa objeción. El señor Limantour se aprovechó hábilmente de la circunstancia para derribar este último muro que el pasado elevara al desenvolvimiento económico de la Nación.

A fines de 1906, comenzó á circular la noticia de que el Gobierno había resuelto ampliar su esfera de acción en los ferrocarriles de la República, y que en persecución de esta idea, estaba á punto de realizar una combinación por la que entraba á su dominio el camino del Central con sus líneas aferentes. Y cuando el público se echaba á imaginar el origen de aquella especie, sin que faltase quien manifestara la inconveniencia de hacer pesar sobre el país un nuevo gravamen, presentóse á la Cámara de Diputados el señor Limantour y dió á conocer en un discurso los términos y fundamentos de la operación.—Se basaba ésta en la organización de una compañía anónima mexicana que asumía la

propiedad del ferrocarril Nacional y del Central, haciéndose cargo de las obligaciones y compromisos, así como de los ingresos y provechos de ambas empresas; la compañía emitiría dos grupos de valores: títulos de obligaciones y títulos de acciones, dividiéndose los primeros en dos series: una de primera y otra de segunda hipoteca, y las acciones, en acciones de primera y segunda preferencia y acciones comunes. El Gobierno tendría en la nueva sociedad una representación de más de cincuenta por ciento, es decir, una mayoría real y efectiva, consistente en determinada cantidad de acciones, de las que una parte sería á cambio de las del Nacional y la otra en compensación de la garantía prestada, en nombre de la nación, al capital é intereses de las obligaciones de segunda hipoteca.

Respecto de los supuestos sacrificios que esta operación imponía al Erario, el Ministro manifestaba que en el plan propuesto, «el Gobierno mexicano no tendrá que hacer desembolso alguno en dinero efectivo; será una combinación basada en el crédito de la República; no mediará ni un solo centavo en numerario ni habrá que expedir títulos de la Deuda Pública. La nación sólo presta su crédito, porque siendo éste superior al de las dos empresas, la diferencia entre uno y otro es la que viene á servir de base á la operación.» Quedaba, es verdad, la garantía en favor de los títulos de segunda hipoteca; pero el Sr. Limantour hacía observar que esta obligación era puramente nominal, desde

el momento en que las utilidades obtenidas por las dos empresas fusionadas bastarían para cubrir el compromiso contraído por el Gobierno.

El Ministro de Hacienda terminaba su discurso con estas palabras, que resumían su pensamiento al llevar á término las diversas operaciones ferrocarrileras hasta entonces realizadas:

«Refiérese, señores, que un Presidente de la República, viéndose acosado por extranjeros que representaban grandes intereses, y que pretendían construir nada menos que las líneas que hoy constituyen las arterias del Nacional y del Central, se resistía á esas pretensiones, y apremiado por los que las apoyaban, las negó resueltamente, diciendo: *Entre el fuerte y el débil, que exista un desierto!* Aparte de que el débil de entonces no lo es ya ahora, es inconcuso que los desiertos y el siglo XX son dos cosas absolutamente incompatibles. El peligro que entreveía aquel gobernante se conjura, mejor que por cualquiera otro medio, cultivando relaciones de amistad y de interés con todos los pueblos, especialmente con los vecinos y, sobre todo, procurando en el régimen interior ajustarse estrictamente á las ideas de orden, de justicia y de progreso. El sentimiento que impulsó á aquel gobernante á rehusar las concesiones que de él se solicitaban es, en el fondo, noble y patriótico; pero el Ejecutivo de hoy cree inspirarse mejor en sentimientos igualmente nobles y patrióticos, proponiendo un plan que, de merecer vuestra aprobación, permitirá al país recobrar y extender la in-

fluencia preponderante que legítimamente le corresponde sobre once mil kilómetros de ferrocarril; más aún, á clavar sobre tan colosal empresa, para que ondee en toda su magnitud nuestro queridísimo Pabellón Nacional.—Perdonad, señores, que me haya embargado la emoción. Pienso que me ha cabido en suerte traeros, á nombre del Presidente de la República, una iniciativa que, de obtener vuestro apoyo, puede hacer la felicidad del país, y siento sobre mí el peso de una enorme responsabilidad. Me anima, sin embargo, la confianza de que vuestras luces y vuestro civismo seguramente dictarán la resolución que más convenga á los sagrados intereses de la Patria.»

Aprobada por las Cámaras Federales la iniciativa del Sr. Limantour, procedióse á llevar á efecto la operación en la forma propuesta. Todo marchaba perfectamente, cuando sobrevino la crisis que de una manera tan honda conmovió á todos los mercados del mundo, y «fué preciso — hubo de manifestar después el Sr. Limantour en el amplio y bien documentado *Informe* que presentó sobre la consolidación ferrocarrilera, en noviembre de 1908—para mantener viva la combinación, amoldarse á las nuevas circunstancias y consentir en algunas modificaciones que hicieran practicable el negocio. Por fin, en febrero de 1908, quedó suscrito el convenio entre el Gobierno y los banqueros que intervinieron en la operación, y en marzo del mismo año fué firmada la escritura de constitución de la Compañía de los «Ferrocarriles Nacionales de

México.» El capital inicial se fijaba en \$460.000,000, representados en la suma de \$60.000,000, por acciones de primera preferencia; en la de \$250,000 por acciones de segunda preferencia, y en la de \$150.000,000 por acciones comunes; además, la empresa, para atender al cange de títulos y á la construcción, ensanche y mejoramiento de sus líneas, estaba autorizada para emitir bonos de hipoteca preferente hasta la cantidad de \$460.000,000, y de hipoteca general (garantizados por el Gobierno) hasta \$372.000,000.

Uno de los puntos más importantes de la constitución de la Compañía era fijar cuáles debían ser sus elementos constitutivos, puesto que estando el Gobierno interesado, con anterioridad, en otros caminos de hierro, interesaba precisar las líneas que habían de entrar en la fusión. Desde luego, el Ferrocarril de Tehuantepec y el de Veracruz al Pacífico, ambos propiedad de la nación, fueron excluidos, así como el Interocéanico, á causa de circunstancias especiales. En cuanto á los ferrocarriles de Hidalgo y Nordeste, Coahuila y Pacífico, Mexicano del Pacífico, y otros cuyas acciones estaban en su totalidad en poder de las empresas del Central y Nacional de México, de hecho eran comprendidos en la consolidación. Faltaba el Internacional, del que si era cierto que el Nacional poseía el 77 por ciento de acciones, el resto de ellas se encontraba en manos del público. La incorporación de este camino de hierro depende de circunstancias que no podían preverse desde un principio, si