

bien es muy probable que se lleve á cabo dentro de un plazo no muy lejano.—En resumen, el plan de consolidación ha comprendido los dos sistemas: el del Nacional y el del Central,—el primero con una extensión de 3,064 kilómetros y de 5,678 el segundo—explotados por una misma compañía; y eventualmente el Internacional, con 1,478 kilómetros. Y si á estas extensiones se agrega la del Interocéánico (1,184 kilómetros,) el *control* de la nueva empresa se extiende sobre un total de 11,404 kilómetros. Sin comprender los caminos de Tehuantepec y de Veracruz al Pacífico, que no han entrado en la fusión, pero que siendo, como se ha dicho, propiedad nacional, se encuentra bajo el dominio del Gobierno.

Respecto á la situación de éste en la Compañía, es infinitamente más ventajosa de la que tenía en la empresa del Nacional, puesto que de los \$460.000,000 de acciones en que se divide el capital social, son de propiedad de la Nación por valor de \$230.004,580.—Y ya que de la situación del gobierno en los Ferrocarriles Nacionales se trata, hemos de advertir que la ingerencia del Poder Público en las líneas consolidadas, no implica su intervención en materias administrativas: el Estado no se ha convertido, pues, en industrial, y queda, por tanto, á salvo de las críticas que se han elevado acerca de su capacidad y derecho, en una actual y reñida controversia. El programa del Gobierno mexicano en este capítulo, ha sido formulado por el Sr. Limantour en las siguientes líneas de su citado *Informe*:

«En concepto del Ejecutivo, se cometería un grave error interviniendo, á título de accionista, en los negocios netamente administrativos de los ferrocarriles; y si en algunos negocios de esta índole debe tomar parte el Poder Público, porque sean objeto de los contratos de concesión ó de las leyes y reglamentos de la materia, corresponde entonces exclusivamente á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estudiarlos y resolverlos. En tales casos, la abstención de toda ingerencia por parte de la Secretaría de Hacienda, á quien incumbe la representación de las acciones del Gobierno, es indispensable para la buena marcha de la Administración pública, así como también para no coartar la libertad de acción de las personas que formen la Junta Directiva de la Compañía ó desempeñen los cargos más elevados de la misma. A ellos y sólo á ellos toca ocuparse y tomar determinaciones en cuanto se refiere á la reorganización de los servicios, al nombramiento, remuneración y destitución de los empleados, á las compras de efectos, á los métodos y condiciones de la explotación, á las relaciones de los particulares con la empresa y á mil asuntos de carácter semejante. La intromisión del Gobierno á fuer de accionista, traería, sin duda alguna, muchos de los inconvenientes que señalan los adversarios de la explotación de los ferrocarriles por el Estado, inconvenientes que se acentuarían, como es natural, en razón directa de la frecuencia y del apremio con que se manifestasen

las influencias políticas y las exigencias de los funcionarios y empleados públicos.»

Esto no quiere decir que el Gobierno no ha de tener en la Compañía otra posición y otras miras que las de un simple accionista. «Hay que decirlo de una vez—agrega el Sr. Limantour—: el bien del país debe buscarse por cuantos medios honrados y legales están al alcance del Poder Público; y sería una monstruosidad, para juzgar lo que conviene á los intereses de la Nación, no aplicar más criterio que el deseo de obtener dividendos, ó el diametralmente opuesto, de sacrificar las empresas porteadoras en aras de otros dioses, arrojando al propio tiempo al abismo los dineros y el crédito de la Nación.»

Una vez que las negociaciones con los accionistas del Central y los banqueros que intervenían en el negocio llegaron á los resultados que se han resumido en los párrafos preinsertos, era indispensable adoptar un plan financiero que permitiese llevar á la práctica la operación, tal y como había sido concebida por el Ministro. A este fin el señor Limantour celebró un convenio con un grupo de banqueros, quedando á cargo de éstos el canje de los títulos de las líneas fusionadas por los de la nueva Compañía, así como la compra de la cantidad de bonos que emitieran los Ferrocarriles Nacionales para atender á las primeras necesidades de la empresa.

El canje de títulos, propuesto inmediatamente, obtuvo el éxito más lisonjero, pues sólo un número

muy reducido ha dejado de presentarse á la conversión. Y en cuanto á la segunda de las dos operaciones mencionadas, quedaron comprometidos los banqueros á adquirir bonos de hipoteca preferente por diez millones de dólares, al precio de 92 por ciento de su valor nominal, y bonos de hipoteca general por 6.750,000, á 84 por ciento.—Acerca de este punto queremos reproducir todavía dos párrafos del «Informe», que ilustrarán más la materia:

«Muy debatidas fueron, como era natural, las dos cuestiones relativas á la cantidad mínima que los banqueros se obligaron á comprar en firme, y la del precio en que se les cedían dichos bonos. Las esperanzas de obtener un precio alto, concebidas á fines de 1906, cuando quedaron convenidas por primera vez las bases generales de la operación, fueron poco á poco desvaneciéndose, á medida que en el curso del año de 1907 se iban haciendo más difíciles las condiciones generales de los mercados europeos y americano, y llegaron momentos en que pareció imposible realizar la operación, principalmente por abstenerse el público de hacer inversiones de fondos y de contraer nuevos compromisos.

«Los precios de 92 por ciento para bonos que ganan $4\frac{1}{2}$ por ciento de intereses, y de 84 por ciento para títulos que sólo reciben 4 por ciento de réditos, pueden calificarse de satisfactorios, cuando no se trata de responsabilidades directas del Gobierno y las circunstancias son tan adversas como

las de febrero del presente año (1908). Abonan esta opinión las cotizaciones de valores análogos de otros países, con los cuales muy lejos están de hacer un contraste desfavorable los de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales.»

Efectuados estos arreglos, sólo quedaba pendiente el éxito de los bonos lanzados al mercado, y aunque en realidad esta parte de la operación no interesaba de una manera directa al Gobierno, porque, como acaba de verse, las emisiones habían sido tomadas en firme, no podía decirse que la suerte de los bonos fuese indiferente al Poder Público, puesto que una parte de estos valores estaba amparada por la garantía de la nación. Los títulos que se ofrecían al público eran los..... 10.000,000 y 6.750,000 dólares ya citados, á los que se agregaron otras cantidades que entraban en el plan financiero, y con destino á las primeras necesidades de la empresa, que unidas todas hacían un total de 13.750,000 dólares en bonos de hipoteca preferente y 29.500,000 en bonos de hipoteca general.

Una vez fijado el monto de ambas emisiones, se acordó que los bonos de hipoteca preferente se vendieran en Inglaterra, y los de hipoteca general en el mercado francés; el primer grupo, que al mismo tiempo que en Londres, se lanzó también en Amsterdam y en Suiza, al precio de 94 por ciento, quedó suscrito inmediatamente; y en cuanto al segundo, la suscripción de los 29.500.000 dólares, abierta en París, fué absorbida en el acto al tipo de $89\frac{1}{4}$ por ciento.

Así se realizaron las distintas operaciones á que dió origen la consolidación ferrocarrilera; pero he ahí que cuando los resultados obtenidos vinieron á poner en obra un pensamiento tan cordialmente loado por la opinión, se inicia, de improviso, un movimiento de crítica, que establece contra el señor Limantour el cargo de haber arrojado sobre el país el peso de graves compromisos, contraídos con la garantía otorgada á las emisiones de bonos de segunda hipoteca. Olvídense las palabras del Ministro, se hacen á un lado las seguridades por él mantenidas, se borran de un golpe las manifestaciones de sus comprobadas cautelas, y sólo se pretende llamar la atención sobre un punto esencial y tenido ya como indiscutible: la carga que para la República representa la consolidación de los ferrocarriles, en torno de la cual borda infatigablemente la nunca contrita fantasía nacional.

El resultado del primer año de la fusión de las líneas nacionales (1908-1909) deshizo este fantasma hecho de brumas. Durante ese ejercicio, y á pesar de la crisis que se ha dejado sentir en todos los ramos de nuestra riqueza, y á la que hemos de consagrar después algunas páginas, la empresa tuvo utilidades suficientes para cubrir todos sus gastos y compromisos—incluyendo en éstos los bonos garantizados por el Gobierno—y dejar una utilidad de más de millón y medio de pesos, lo que permitió distribuir un dividendo de 2 por ciento á las acciones de primera preferencia. Los hechos han vuelto, pues, á confirmar con su elocuencia indiscutible,

otra de las iniciativas más trascendentales del funcionario cuya labor historiamos.

Queremos, antes de pasar adelante, referirnos á la influencia personal del señor Limantour en lo que, por un anglo-barbarismo corriente, se ha dado en llamar en México la *mexicanización de los ferrocarriles*; es decir, el hecho de que los servicios de la nueva empresa sean atendidos por empleados y obreros nacionales. El pensamiento fué, desde luego, iniciado, y más tarde favorecido por nuestro biografiado, merced no sólo á su posición oficial, sino á la que tiene en la empresa.—En efecto, al constituirse ésta, en enero de 1909, el señor Limantour fué elegido Presidente de la Junta Directiva; pero él declinó el nombramiento, manifestando que si no lo aceptaba era porque siendo una de las reglas fundamentales de la conducta que el Gobierno se había propuesto seguir en su calidad de accionista de los Ferrocarriles Nacionales la de no tener participación alguna en los asuntos de carácter meramente administrativo de la Compañía, se encontraba incapacitado para desempeñar el cargo que se le confiaba mientras ejerciera el de Secretario de Estado. Contestó, entonces, la Junta, expresando al señor Limantour que el nombramiento hecho en favor suyo no había sido determinado por la circunstancia de que se encontrara al frente de la

Secretaría de Hacienda, sino por sus merecimientos y cualidades personales, y, especialmente, por el patriotismo y alteza de miras de que dió muestras al concebir la organización de la Compañía, y por el tino, perseverancia y habilidad excepcionales con que supo dirigir las difíciles y complicadas negociaciones que dieron por resultado la consolidación de las líneas férreas; invocaba, además, la Junta, la conveniencia de que el nombre del señor Limantour, tan conocido y prestigiado en los países extranjeros, figurase entre los directores de la Compañía, en beneficio del crédito de ésta, y concluía diciendo que por todas las razones expuestas consideraba improcedente la renuncia, y suplicando á nuestro biografiado que asistiera á la inauguración de las funciones de dicha Junta para tomar posesión del cargo que se le confiaba. No insistió el señor Limantour, pero en la primera reunión de accionistas de la Compañía, solicitó una licencia ilimitada, que le fué concedida.

Seis meses después de que se consumara la consolidación de los Ferrocarriles, en julio del mismo año, el Ministro de Hacienda sorprendió agradablemente al público con una carta dirigida á la Junta Directiva, en la que manifestaba «los vivos deseos que el Gobierno abriga de que, sin perjudicar á los empleados extranjeros que desempeñan sus puestos honrada y cumplidamente, sin olvidar las reglas aconsejadas por la prudencia y sin poner en práctica otros medios si no los perfectamente adecuados y meditados, se procure dar al elemento mexi-

cano en los servicios de la Compañía una mayor cabida de la que actualmente alcanza.»

Para llegar á este resultado proponía el señor Limantour una serie de medidas que, á su juicio, debían emplearse de una manera invariable; tales, como preferir á los hijos del país, cuando se tratara de una igualdad de condiciones físicas y morales y de una equivalencia de servicios; como no dar acceso á los malos informes injustificados, tendentes á no proporcionar trabajo á los nacionales ó á impedir sus ascensos; como imponer el uso del idioma castellano en todos los servicios, sin otras excepciones que las absolutamente necesarias; y, por último, como el establecimiento de escuelas teóricas y prácticas, por las que se instituyese en toda forma un aprendizaje destinado á crear verdaderos oficios y carreras que permitan á nuestros compatriotas acudir, debidamente preparados, al campo de trabajo abierto por la Administración pública.

La carta del señor Limantour fué muy aplaudida por el público y no le escatimó sus aplausos la prensa, aun la parte de ella más escéptica en la materia que tocaba el Ministro. No transcurrió, por lo demás, mucho tiempo sin que otro acontecimiento viniese á evidenciar nuevamente la firmeza del señor Limantour en el capítulo de los servicios de los Ferrocarriles Nacionales.—En febrero de 1910 surgió entre la Junta Directiva de la Compañía y un numeroso grupo de maquinistas y conductores americanos que servía en las líneas de la

empresa, una diferencia que estuvo á punto de convertirse en un conflicto, que traía aparejado el entorpecimiento del tráfico, su paralización, acaso, en largos trayectos. El pretexto escogido por los americanos se apoyaba en una razón cualquiera; pero en el fondo lo cierto era que—lo manifestó con toda claridad así el señor Limantour—«algunos de los maquinistas y conductores más impulsivos y pertenecientes á Uniones del Trabajo de los Estados Unidos, han tratado de imponer á la gerencia de los Ferrocarriles las reglas á que ésta debe sujetarse en el nombramiento y promoción de empleados, con objeto de crear obstáculos á los individuos no pertenecientes á dichas Uniones.» La gerencia no aceptó esta imposición, y entonces los «unionistas» anunciaron su propósito de declararse en huelga. Era, como antes indicamos, la amenaza de una parálisis en el tráfico de la más importante red de nuestros caminos de hierro.

¿Qué hacer frente á tal amenaza? Ceder habría sido entregarse en manos de una organización que, de hecho, se hubiese adueñado de la dirección de los Ferrocarriles Nacionales. Y el Gobierno no había en vano evadido la acción de un «trust» para caer en la de otro. Mantenerse firme era tanto como condenar todos los intereses de la República á daños de considerable cuantía. El público estaba pendiente de las indicaciones del Ministro.—Y el Ministro aconsejó que no se aceptara la presión de los rebeldes, al mismo tiempo que ponía en juego toda su buena voluntad y todos los expedientes que

le sugirió su habitual atingencia para desenlazar la situación.

El señor Limantour hizo, efectivamente, ver que los unionistas mantenían su actitud por un simple punto de amor propio, puesto que aseguraban estar conformes, en substancia, con las reglas establecidas por la empresa para aceptar á sus empleados. Tanto la actitud firme del Ministro, como sus gestiones, contribuyeron, con certeza, á que los disidentes se sometiesen, al cabo, quedando, de esta suerte, resuelto uno de los problemas más delicados en que haya intervenido nuestro biografiado.

Y nos acercamos ya al momento en que se inicia la prolongada crisis última, reflejo en cierta medida de la que se dejó sentir en los países extranjeros, á continuación de las grandes perturbaciones anotadas en el mercado de los Estados Unidos, en el mes de octubre de 1907. Sin embargo, antes de que se desatara la tempestad, pudo todavía el señor Limantour seguir su programa de reducción en la lista de los impuestos vigentes, de aumento á los sueldos de empleados públicos y de ensanche, dentro de las posibilidades del Erario, de los diversos servicios administrativos. En el ejercicio fiscal de 1904-05 se obtuvo un ingreso de \$92.083,623.70, y aunque los gastos montaron á cerca de tres millones de pesos más que la cifra erogada en 1903-04,

el superávit alcanzó á casi trece millones de pesos. En el año siguiente (1905-06) los resultados fueron aún más satisfactorios, puesto que los ingresos ascendieron á \$101.972,623.70, y el excedente de esta suma sobre los egresos á más de veintidós millones.

En medio de la inevitable confianza que hace nacer toda etapa de prosperidad prolongada, el Ministro de Hacienda hacía escuchar su voz prudente, que debió haber servido de advertencia á los que, por su conducta imprevisora, contribuyeron á exacerbar notoriamente los efectos de la crisis.—«Los pueblos, lo mismo que los individuos—escribía en su «Iniciativa de Presupuestos» para 1906-1907—no deben acostumbrarse demasiado á las situaciones bonancibles, porque la facilidad de conseguir capitales conduce inevitablemente, después de algún tiempo, á la prodigalidad y á las especulaciones aventuradas.» ¿No anunciaban ya estas palabras las dificultades que por las exageraciones en el uso del crédito, debían presentarse más tarde?

De todos modos, el señor Limantour aprovechó, con gran resolución, las circunstancias. En la «Iniciativa» á que acabamos de aludir, propuso que se redujera considerablemente la cuota del gravamen á la fabricación del pan, medida tendente al beneficio de los consumidores de un artículo de primera necesidad; en la de 1907-1908, elaborada á fines de 1906, solicitó la supresión del derecho que gravaba los materiales de construcción, y una nueva reducción del 25 al 20 por ciento en la cuota de la con-