

C  
972  
S

nuevas líneas, y para indicar rumbo y locación de estas.

De los principios que sentó el ministro en su iniciativa salió la nueva ley general de ferrocarriles, que sirvió, como dice uno de los más entendidos mexicanos que han tratado este asunto, para calcular la inmensa distancia recorrida, lo que nos faltaba por hacer y cómo debíamos llevarlo á cabo dentro de los lineamientos bien definidos de un plan racional.

Pero algo más que esto le debe el país al señor Limantour en materia de ferrocarriles: haber comprendido que debían servirnos no sólo para nuestro desarrollo económico y social, sino proporcionarnos la seguridad de que no serían nunca obstáculos para ese mismo desarrollo y que resarcirían un poco de lo que han costado.

Por una imprevisión (perfectamente explicable en la época en que se expidieron las concesiones ferrocarrileras, en que apenas eran conocidos los trusts) se dejó invívito á las compañías el derecho de coludirse para alzar los fletes y poner al comercio en un terrible predicamento. Dos poderosas organizaciones ferrocarrileras, la Standard Oil Company y Speyer y Compañía, tomaron los ferrocarriles mexicanos como campo de lucha financiera. La Standard empezó por adquirir gran número de acciones en el Ferrocarril Central mientras la otra se adueñaba del Ferrocarril Nacional y trataba de asegurar el dominio del Interocéánico. Mientras la lucha existiera todo marcharía bien: la competencia serviría grandemente á todas las actividades sanas; pero á la hora que los competidores llegaran (y llegarían pronto) á una inteligencia más ó menos perfecta, les habría sido dable imponer la ley á México, que tendría que

dejar en sus manos presente y porvenir, elementos actuales y futuros, cuanto es y cuanto puede llegar á ser. El gobierno mexicano comprendió que la única manera de impedir que las compañías rivales llegaran á un arreglo consistía en captar la mayoría de las acciones del Ferrocarril Interocéánico ó del Mexicano de Veracruz, líneas de que tenía absoluta necesidad la casa Speyer si quería seguir la contienda iniciada con el Central, que cuenta con los puertos de Tampico y Manzanillo.

Empezó en efecto sus arreglos por ese camino, teniendo en cuenta lo propicio de la situación, pues la compañía del Interocéánico acababa de emitir los títulos *Second Debenture Stock*, y ya daba por segura la realización de sus planes, cuando el señor Limantour hizo propuestas para adquirir la totalidad de las nuevas acciones. Respondió la compañía que acababa de recibir igual insinuación de la casa Speyer, y que pareciéndole innoble establecer una puja entre dos compradores igualmente respetables, cedería los *Debenture* á quien hiciera mejores propuestas en determinado día y hora, mediante la consignación de las condiciones en pliego cerrado. En caso de igualdad, el gobierno llevaba la primacía. Aceptaron tanto Speyer como el gobierno, y el señor Limantour, como término de lo acordado, telegrafió á nuestro Agente Financiero en Londres que hiciera la operación á 98; mas por una maravillosa intuición, que nunca se alabará bastante, el ministro, momentos después de haber firmado el despacho, reformó lo escrito y ordenó que se ofreciera 98½. Al abrirse los pliegos se vió que Speyer ofrecía también 98½ y que sin el feliz

C  
972  
S

presentimiento del señor Limantour, la operación habría quedado concluida en favor de quien tenía formuladas las primeras propuestas.

Mediante el arreglo, el gobierno mexicano disponía de 500,000 sobre los 854,000 votos que pueden figurar en las Asambleas generales. Speyer tenía uno de dos caminos: ó entenderse con la Standard Oil realizando el *trust* antes de tiempo, ó tratar con el Gobierno mexicano ofreciéndole sus elementos. Se decidió por el segundo extremo con gran satisfacción del país, que vió á poco seguir la primera y peligrosa operación, de la compra de una buena cantidad de acciones de los ferrocarriles Nacional é Internacional, compra que ha asegurado á México de una catástrofe que habría equivalido á la pérdida de los enormes sacrificios hechos para tener ferrocarriles.

Al concluirse la segunda operación, el ministro sintetizaba así las ventajas que obtenía el país con la compra ejecutada: "El Gobierno dispondrá de doce millones de pesos aproximadamente, para la prosecución de obras públicas, y á la vez ha obtenido en muy poco tiempo y de una manera radical, la situación moral y pecuniaria que ambicionaba alcanzar en las tres empresas del ferrocarril Nacional, del ferrocarril Internacional y del ferrocarril Interoceánico: ha robustecido la acción del poder público respecto á las demás líneas férreas, y ha alejado para siempre el peligro de una formidable consolidación de intereses particulares que nos amenazaba. Estos resultados se han asegurado mediante la emisión de obligaciones del Tesoro por valor de 12.500,00 *dollars*, que por el rédito bajo que tienen en el mercado,

han afirmado todavía más el crédito de la nación, y cuyo servicio de réditos, lo mismo que el de amortización, es de esperarse fundadamente que se haga, en gran parte, con las utilidades pecuniarias que proporcione al Gobierno el capital invertido en la compra de títulos de ferrocarril."

Si los ministros de nuestra época anárquica hubieran oído hablar de las hazañas de Limantour, quizás pensarán que ó se trataba de un cuento lisonjero pero absolutamente destituido de verdad, ó que el autor de tales prodigios era un *soplador* á lo Nicolás Flamel, hábil para transmutar en oro los metales más viles.

Tras el rescate de las líneas férreas vinieron la contratación de obligaciones del Tesoro con  $4\frac{1}{2}$  p $\%$  de interés, y por 18.500,000 dólares, y la de un empréstito por..... 40.000,000 de dólares en condiciones excepcionalmente favorables; pero tales cosas eran sólo á manera de preliminares de la obra más importante y fundamental que pudiera acometer ministro alguno.

A principios de 1903 se averiguó que el gobierno comisionaba á don Enrique C. Creel para que tratara el asunto monetario ante el gobierno de los Estados Unidos. Engañados muchos con el fantasma de los beneficios que nos traía la baja de la plata, y seguros de que ni leyes ni gobiernos conseguirían nada contra hechos económicos incontrastables, creyeron que no alcanzaría eco ni trascendencia la comisión de que se encargaba al señor Creel.

¿Qué iba á hacerse, decían todos, cuando estaba comprobado que la producción anual de plata excedía

C  
972  
S

con mucho á su consumo; cuando los gobiernos de las naciones más fuertes y ricas habían demonetizado el metal blanco y no irían seguramente á deshacer grandes y profundas combinaciones por complacer á un país que no les importaba cosa?

Pero, Limantour primero y después sus sabios colaboradores, no querían tanto: se contentaron con demostrar que estaba en el interés de los grandes pueblos regularizar sus compras de plata para no producir bruscas variaciones en el precio de este metal; con darle á la moneda un valor fijo en oro para los efectos del cambio exterior; y con probar científicamente que la producción de plata había aumentado muy poco desde 1893, mientras que el consumo se había elevado al nivel de la producción—lo cual había de traer una alza en el valor del metal blanco, y lo que es más aún, una reacción en el criterio de los gobiernos y de los economistas acerca del porvenir de ese medio de cambio, que pronto ha de reconquistar su valor en el mercado y su poder adquisitivo como moneda.

¿Cómo se manejaron Limantour y sus amigos para conmover y convencer primero al Presidente de los Estados Unidos y á la emperatriz de China, y luego á todos los hombres de estado, economistas, gobernantes, testas coronadas, literatos y especuladores europeos, hasta hacerles convenir en aquel plan tan sencillo y antes tan ignoto? Difícil sería relatarlo en pocas líneas; pero ello es que Creel, que fué á Europa encabezando la comisión, debe de haber sentido, cuando se acogía con tamaños honores á los representantes del México antaño befoado é insultado, lo

que sintió el cisne de Andersen al elevarse por los aires bello, galano y majestuoso después de haber sido visto nada más que como un pato feo, astroso y desarrapado.

Luego vino la Comisión Monetaria, que trabajó con grandísimo fruto y llegó á conclusiones netamente científicas, alejándose cien leguas y ascendiendo mil codos sobre las antiguas convenciones de puro politiqueo, y por fin se presentó la iniciativa para reformar nuestro sistema monetario, que viene á ponernos prácticamente sobre la base del patrón de oro.

Como por arte mágica hizo irrupción un río de oro, un Pactolo auténtico que inundó al país; y el metal noble, que hacía tantos años no asomaba por estas tierras, vino á ser conocido de los jóvenes, añorado por los viejos, confesado por los escépticos, guardado por los roñosos, disipado por los pródigos y por todo el mundo buscado, solicitado y admirado.

Creen algunos, que no saben cómo explicarse esta transformación maravillosa de nuestro medio, que todo lo que pasa se debe á que el General Díaz tiene *muy buena suerte*. Si suerte es calcular lo que ha de venir con matemática exactitud, facilitar el medio de que ocurra y valerse de quien mejor que nadie puede llevarlo á cabo, uno de los rasgos de la *buena suerte* de nuestro grande hombre ha sido conocer, aceptar y recibir con regocijo las salvadoras ideas del “más rico de nuestros sabios y del más sabio de nuestros ricos.”

Quien lea estas cosas se figurará que Limantour es algún financiero á todo trapo, para quien no hay más libro que el *Statesman Year Book*, ni más poema que las