

Por lo que hace á los bonos del 5 por 100 de la deuda interior amortizable, el público los acogió también con favor, convirtiéndose en ellos muchos de los numerosos títulos especiales que circulaban antes de su creación, y han servido para pagar, como ya en su lugar dijimos, casi todas las subvenciones á ferrocarriles y el costo de las importantes obras públicas que se han ejecutado en los últimos años. Leyes posteriores han ido autorizando la emisión de series sucesivas de \$ 20.000.000 hasta la quinta; última que, conforme á la ley de 9 de Junio de 1902, debe emitirse, porque se ha considerado que el progreso del crédito nacional permite, como adelante veremos, realizar las obras públicas pendientes de ejecución en mejores condiciones de las que de esas emisiones resultan.

Una última ley, la de 31 de Mayo de 1901, fijó importantes reglas para el pago, liquidación y conversión de los saldos de presupuestos posteriores al 30 de Junio de 1895 y ha sido el coronamiento del laborioso edificio de un arreglo completo y definitivo de la deuda pública.

Volviendo ahora la vista á nuestros empréstitos exteriores en oro, debemos decir que los sacrificios que han impuesto á la Nación han sido muy considerables, especialmente por la constante baja de la plata, que ha traído la depreciación consiguiente en nuestra moneda de ese metal. Para formar juicio de esos sacrificios, nos bastará decir que en el año de 1893-1894 el servicio de nuestra deuda pública representó más del 43 por 100 del monto total del presupuesto de egresos, siendo de advertir que la mayor parte de ese elevadísimo tanto por ciento estaba consagrada á la deuda en oro; que llegó á ser popular aun entre buena parte de nuestra clase ilustrada, la idea de una nueva suspensión de pagos; y que sólo nos salvó de tamaño desastre, la inteligente é ilustrada entereza de nuestro Gobierno, que con razón vió vinculado el progreso nacional en el mantenimiento de nuestro crédito público. Natural era, pues, que se intentara una gran operación de conversión apenas se presentaran circunstancias favorables y lo permitiesen los contratos vigentes, conforme á los cuales los empréstitos exteriores no podían amortizarse sino después de determinado período.

Esta doble oportunidad se presentó en 1899 y el señor Limantour, trasladándose á los Estados Unidos y Europa, la aprovechó con habilidad consumada, logrando que los cuatro empréstitos de 1888, 1890, 1893 y de Tehuantepec, que, con excepción del último, devengaban un interés de 6 por 100 anual, se unificasen y convirtiesen en una sola clase de títulos cuyo rédito es de 5 por 100. Los detalles de esta negociación memorable están consignados en un informe especial que la Secretaría de Hacienda rindió al Congreso de la Unión el 15 de Mayo de 1900 y al cual remitimos al lector que desee conocerlo: nosotros habremos de limitarnos á exponer aquí sus más importantes resultados, sólo desde dos puntos de vista, el moral y el pecuniario.

Desde el primero, la nación, no sólo obtuvo la ventaja que resulta de quedar clasificada entre los pueblos serios cuya deuda no devenga altos intereses, sino que se libró al Ferrocarril de Tehuantepec de la hipoteca que lo gravaba y se redujo á sólo una parte de la renta de aduanas la consignación que garantiza especialmente el servicio de los nuevos títulos, recobrando el Gobierno la libertad de disponer del producto de las contribuciones directas del Distrito Federal, afecto también á los antiguos empréstitos. Además, al emitirse éstos, la casa representante de los acreedores había retenido el importe de dos trimestres de intereses, y no hubo ya tal exigencia en el nuevo empréstito. Por último, en lugar de cuatro obligaciones distintas, sujetas á pactos y vencimientos diversos, sólo quedó vigente una, cuya conversión ó amortización en el porvenir será mucho más fácil.

Pecuniariamente considerada la conversión, aunque el capital nominal de la deuda se aumentó en £ 1.642.780 (de £ 21.457.220, monto vigente de los cuatro empréstitos convertidos, á £ 22.700.000, importe de los nuevos títulos), la rebaja de intereses y las demás condiciones del nuevo empréstito permitieron, sin extender los plazos de amortización, conseguir una importante economía en la suma consagrada al servicio anual, economía que sólo en el primer año, al tipo de 23 peniques por peso, fué de \$ 1.820.928.00. Lo que da, sin embargo, mejor idea de las ventajas pecuniarias obtenidas con el empréstito nuevo, es el cálculo comparativo de lo que técnicamente se llama *valor actual* de ese empréstito, por una parte, y por otra, de los cuatro que con él se amortizaron. Ese cálculo demuestra que, estimada en 31 de Diciembre la diferencia

entre aquél y éstos, que representa la verdadera economía realizada por la Nación, fué de £ 1.678.981, que, al cambio entonces vigente de 23 peniques por peso, equivale á \$ 17,519,800. A esta suma hay todavía que agregar la de \$ 2,589,433, que representa los intereses á sólo 3 por 100 anual de las sumas que estaban en depósito é improductivas para el Gobierno en poder de los banqueros, por virtud de los contratos de los antiguos empréstitos, y que fueron devueltas, proporcionando al Erario un importante ingreso de £ 486,316.

Tales fueron las principales ventajas de la conversión de 1899, justamente aplaudida por propios y extraños como la más hábil é inteligente operación que se registra en nuestra historia hacendaria, y por virtud de la cual México se cuenta entre los países cuyos valores gozan en los mercados internacionales de más sólido y merecido favor y se cotizan á la par y aun á más de ella.

Para concluir este punto, haremos constar que el tipo real de interés de nuestros modernos empréstitos ha sido de 8.0104 por 100 el de 1888, de 6.9504 por 100 el de 1890, de 9.8696 por 100 el de 1893, y sólo de 5.3184 por 100 el de 1899; y que si de los tres primeros y del de Tehuantepec quedan aún por convertir algunos títulos, aunque en pequeñas cantidades, como adelante veremos, ha sido porque no han sido presentados por sus poseedores.

\* \* \*

Dijimos ya que la emisión de bonos del 5 por 100 interior amortizable ha quedado, por ley expedida en Junio de 1902, limitada á la 5.ª serie de \$ 20,000,000, ó sea un total de cien millones de pesos plata. Esta providencia se ha fundado en la consideración de que el costo de las obras públicas que con el producto de estos títulos se ha pagado, cuando las empresas no los recibían por su valor nominal, sino que los realizaba el Gobierno mismo por su cuenta para hacer pagos en efectivo, resultaba naturalmente recargado por la diferencia entre ese producto (que nunca ha llegado á la par) y el valor nominal de los bonos emitidos. En estas condiciones, nuestro Gobierno ha decidido, con buen acierto, utilizar la altura y solidez á que nuestro crédito ha llegado en la emisión casi á la par de títulos á corto plazo, reembolsables más tarde con el producto de un empréstito á largo plazo. Así se han emitido en Nueva York, hace pocos meses, bonos del Tesoro por \$ 12,500,000 oro, reembolsables á dos años, con interés de 4  $\frac{1}{2}$  por 100 anual, al tipo sin precedente entre nosotros de 97 por 100 de su valor nominal, libre de comisiones y gastos de toda especie. El producto de esta operación se ha destinado en parte á pagar el costo de algunas obras públicas (sobre todo, Ferrocarril de Tehuantepec y obras en los puertos de Manzanillo, Salina-Cruz y Coatzacoalcos), y en otra, bastante considerable, á adquirir para el Tesoro público un cierto número de acciones del Ferrocarril Nacional, que por una habilísima combinación asegura al Gobierno influencia preponderante, no sólo en el manejo de esa importantísima línea férrea, sino también en el del Ferrocarril Internacional, de Piedras Negras á Torreón y Durango, y en el Interoceánico, de México á Veracruz; influencia que evitará en bien del país que estas líneas sean objeto de trusts ó consolidaciones, cuya posibilidad comenzaba ya á entretenerse, con otros ferrocarriles, que de este modo se habrían convertido, acaparando la importantísima industria de los transportes, en árbitros y señores del tráfico y aun de la producción nacional en todos sus ramos (1).

\* \* \*

Para dar una idea completa del estado actual de nuestra deuda pública de toda especie, nada más breve que insertar la parte relativa de la nota con que la Secretaría de Hacienda remitió á la Cámara de Diputados la cuenta del año fiscal de 1902-903, que en lo conducente dice así:

(1) Esta emisión, como efectuada últimamente, no está comprendida en el cuadro general de la deuda pública que en seguida insertamos y que denota su estado en 30 de Junio de 1903.

## DEUDA PÚBLICA

ESTADO GENERAL DE LA DEUDA PÚBLICA. — La Deuda pública nacional, al finalizar el año económico de 1902-903, consistía en los títulos y cantidades siguientes:

	Capital	Réditos no cobrados	TOTAL
<b>DEUDA PAGADERA EN MONEDA EXTRANJERA</b>			
A RAZÓN DE \$ 5 LA £.			
Bonos del empréstito de 1888	\$ 23,200 00	2 439 00	25 639 00
Bonos del empréstito de 1890	» 2,700 00	898 50	3,598 50
Bonos del empréstito de 1893	» 1,100 00	237 00	1,337 00
Bonos del empréstito del 5 por 100 de 1899.	» 111,281,800 00	1,455,405 00	112,737,205 00
Certificados provisionales del empréstito del 5 por 100 de 1899		23 75	23 75
Bonos hipotecarios del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec	» 5,200 00		5 200 00
<b>SUMA.</b>	<b>\$ 111,314,000 00</b>	<b>1,459,003 25</b>	<b>112,773,003 25</b>
<b>DEUDA PAGADERA EN MONEDA DE PLATA</b>			
Bonos de la Deuda Consolidada del 3 por 100	\$ 48,476,975 00	853,837 45	49,330,812 45
1.ª Serie.	» 19,595,700 00	118,062 00	19,713,762 00
Bonos de la Deuda Interior amortizable del 5 por 100.	» 19,525,700 00	127,965 00	19,653,665 00
2.ª Serie.	» 19,712,900 00	96,270 00	19,809,170 00
3.ª Serie.	» 19,839,800 00	107,092 50	19,946,892 50
Bonos de la Deuda Interior amortizable del 5 por 100.	» 16,842,500 00	1,250 00	16,843,750 00
4.ª Serie.	» 25 00		25 00
Certificados provisionales de Bonos de la Deuda Interior amortizable del 5 por 100. 5.ª Serie.	» 2,000 00	240 00	2,240 00
Bonos de las obras del Puerto de Veracruz.	» 9,230,000 00		9,260,000 00
Bonos del Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano.	» 5,939,500 00	7,185 00	5,946,685 00
Bonos de la subvención del Ferrocarril Troncal de Oaxaca.			
Bonos del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico			
<b>SUMA LA DEUDA PAGADERA EN MONEDA DE PLATA.</b>	<b>\$ 159,195,100 00</b>	<b>1,316,901 95</b>	<b>160,512,001 95</b>
<b>DEUDA QUE NO GANA REDITOS</b>			
<i>Deuda flotante.</i>			
Certificados de alcances, expedidos desde 1.º de Julio de 1882 hasta 30 de Junio de 1894	\$ 143,967 25		
Saldos no cobrados de Presupuestos anteriores al de 1.º de Julio de 1895, amortizables al tanto por ciento, según el Decreto de 31 de Octubre del mismo año.	» 2,785 45		
Saldos no cobrados que son íntegramente pagaderos en efectivo, correspondientes á los Presupuestos de 1896-97 á 1902-903	» 969,963 84		
Diversos saldos pendientes de cobro, según los decretos de arreglo de la Deuda Pública.	» 153,110 92		
<b>SUMA.</b>	<b>\$ 1,269,833 46</b>		<b>1,269,833 46</b>

## RESUMEN

Deuda pagadera en moneda extranjera á razón de \$ 5 la libra esterlina	\$ 112,773,003.25
Deuda pagadera en moneda mexicana. — Títulos que ganan réditos	» 160,512,001.95
Deuda pagadera en moneda mexicana. — Saldos no cobrados y Deuda flotante.	» 1,269,833.46
<b>TOTAL DE LA DEUDA.</b>	<b>\$ 274,554,838.66</b>

«La Deuda pagadera en moneda extranjera no tiene alteración en los títulos que la representan, sino sólo en su monto.

»Con relación á los títulos de la Deuda pagadera en moneda de plata, aparte de las variaciones en cuanto á las cantidades, no hay más innovación que la de los certificados expedidos en substitución de títulos de la Deuda pública, deteriorados ó parcialmente destruidos. No debía ser éste, en realidad, un título especial de cuenta, porque los certificados de que se trata, no constituyen una deuda nueva; pero se ha creído conveniente presentar dicha cuenta por separado en este año, mientras se hacen los asientos respectivos en la contabilidad.

»En el grupo de títulos comprendido bajo la denominación de Deuda flotante y que no ganan réditos, no se registra particularidad alguna.»