

La Consolidación
de los
Ferrocarriles Mexicanos

Entre las combinaciones financieras que el crédito de México y el prestigio de su Gobierno le han permitido llevar á cabo, descuella por su importancia y por la estupenda habilidad con que ha podido efectuarse, la consolidación de las principales vías férreas de aquel país, en una sola y poderosa Compañía, sobre la cual ejerce el Poder Público Mexicano un control efectivo, y que ofrece al comercio, á la minería, á la industria y á la agricultura, garantías ciertas de que el sistema ferroviario de aquel país será su mejor elemento de progreso y no podrá convertirse en una rémora á su desenvolvimiento, ni menos aún en arma poderosa de los trusts contra la prosperidad mexicana.

La operación es de tal magnitud, se ha llevado á cabo con tanto desparpajo y, lejos de exigir sacrificios cuantiosos, está llamada, sin costo alguno, á producir tantos bienes al país y hasta utilidades no despreciables al Erario Federal, que hemos creído deber consagrarle un capítulo especial en el estudio que venimos haciendo de la extraordinaria evolución de la vecina República bajo la influencia del gobierno ilustrado y firme del General Don Porfirio Díaz.

Para dar idea cabal de la naturaleza y de la significación de esa magna operación financiera nos es forzoso entrar en algunas consideraciones preliminares.

Desde que por primera vez, en 1876, el General Díaz fué electo Presidente de la República Mexicana, con genial clarividencia comprendió que la construcción de vías férreas sería no sólo el remedio á todos los males que habían aquejado de antiguo á su país, sino también el origen y la causa eficiente de su grandeza futura.

En nuestros anteriores artículos hemos explicado con cuánto fervor y con qué maravillosos resultados de todos órdenes, el ilustre gobernante había acometido y proseguido sin descanso la empresa de crear y de desenvolver la vasta red ferroviaria de que hoy y con justicia se envanece México.

Pero justamente con motivo del ímpetu con que se llevó á cabo esa mejora, del corto tiempo en que se realizó y también de cierta inexperiencia de los iniciadores se hicieron al fin percepti-

bles algunos defectos de que adolecía y temibles algunos de los peligros que podía ofrecer.

Al iniciarse la era de los ferrocarriles en México se trataba, principalmente, de promover la construcción de las vías férreas y de multiplicarlas lo más posible para procurar, como en efecto sucedió, la prosperidad económica y cimentar cuanto antes la paz; y era natural que el Gobierno se mostrara liberal con los capitalistas que se ofrecían á construir las líneas y que, en lo posible, no opusiera trabas á su actividad, ni se mostrara en exceso precavido y exigente con ellos.

Proceder de otra suerte hubiera equivalido á no encontrar capitales bastantes á empresa tan árdua y á desalentar á los hombres de negocios que se aventuraban á lucrar en territorio mexicano, á riesgo de exponer sus capitales.

Hubo, pues, el Gobierno Mexicano de manifestar desprendimiento, tuvo que abrir los campos de la República á la fecunda invasión del riel y de la locomotora y que aplazar para época más propicia, el extremar sus exigencias y ponerse á cubierto de peligros que en el período inicial eran, sin duda, mayores para el capital ferrocarrilero, que para el Gobierno y para el país mismo.

A la larga, sin embargo, algunos inconvenientes se hicieron manifiestos y ciertos peligros inminentes y vamos á dar sucinta idea de unos y de otros.

La localización de las líneas dejaba mucho que desear, ya fuera desde el punto de vista de la remuneración de los capitales invertidos en cons-

truir las ó de los intereses de las diversas regiones que los ferrocarriles atravesaban, y cada día se hacían sentir más los inconvenientes de que se hubiese emprendido la construcción de los principales sistemas sin sujeción á un plan general previo y bien meditado.

De esta falta de plan general resultaban defectos considerables y necesidades de remedio. Trazos hechos por lugares difíciles con el sólo objeto de que la línea pasara por determinadas propiedades; ó al contrario, rutas elegidas por su bajo costo de construcción, sin atender á las necesidades de las poblaciones vecinas ó de los centros de producción ó de consumo; líneas de exagerado desenvolvimiento por razón de las subvenciones concedidas por kilómetro y por consiguiente muy costosas para el Erario que subvencionaba y para la clientela que de ellas tenía que servirse y que pagaba fletes kilométricos excesivos; paralelismo innecesario de las vías cercanas en extensiones considerables y competencia perniciosa entre las empresas; ferrocarriles que partían de un desierto para terminar en otro; líneas que jamás habían podido explotarse, tales y otros más, fueron los inconvenientes que acabaron por hacerse palpables con notable quebranto de los intereses de las empresas mismas y de los de los productores y consumidores que, sin dejar de beneficiar altamente de las vías férreas, clamaban por obtener de ellas un provecho mayor aún, y, en principio, tan perfectamente posible cuanto era legítimamente deseable.

Es seguro que estos males se hubieran evitado originariamente si el Gobierno de México hubiera procedido con mayor severidad en el otorgamiento de las concesiones y mayor parsimonia en el monto de las subvenciones; pero es también muy problemático que dentro de ese rigorismo hubiera habido capitales dispuestos á invertirse en empresas ferrocarrileras; y puede darse por cierto que la red férrea estaría por construir y México sumido aún en la miseria y acaso también en la anarquía, si con ese rigorismo se hubiera procedido.

No había, pues, que deplorar demasiado los inconvenientes en cuestión, ya que en cierto modo, eran parte del precio á que nuestra vecina había pagado el aseguramiento de la paz, el desarrollo de su prosperidad económica y financiera y la consolidación de su crédito, como ya quedó demostrado en nuestros artículos anteriores.

Pero si no eran de deplorarse más allá de cierto límite, sí era forzoso preocuparse de ponerles remedio, y, á la vez, de conjurar un serio peligro de que estaba amenazada la prosperidad general del país.

De propósito hemos querido considerar aparte la naturaleza y la magnitud de ese peligro. He aquí en qué consistía, tal y como lo describen y comentan publicaciones oficiales de allende el Bravo.

Decía el Secretario de Hacienda de México, en un informe relativo á la Consolidación fe-

rrocarrilera y presentado al Parlamento Mexicano en 1906, al someter á su fallo la Ley de Consolidación de los ferrocarriles "Nacional de México" y "Central Mexicano."

"No hay persona medianamente impuesta de las tendencias manifestadas en los últimos lustros, por las gigantescas empresas de diverso género en los Estados del Norte, que considere ilusorio el peligro de que nuestras principales arterias de tráfico pasasen á poder de alguno de los sistemas de ferrocarriles americanos. Sin necesidad de acudir á hechos concretos relacionados con diversas tentativas de esa índole, que resultaron frustradas por causas independientes de la voluntad de sus autores, basta ver, para persuadirse de dicho peligro, lo que pasa allende nuestras fronteras, donde se realizan á diario combinaciones cuyo objeto fundamental es la dominación de unas empresas por otras, la explotación sin freno de industrias más ó menos monopolizadas, y la constitución de grandes entidades manejadas por unos cuantos individuos en cuyas manos se encuentra, de hecho, la suerte económica de extensas regiones y que, por lo mismo, ejercen una influencia poderosísima en la política de su país. Parece inútil, por tanto, con presencia de los ejemplos que tenemos á la vista, puntualizar las consecuencias desastrosas que acarrearían para México, así la explotación de nuestras líneas férreas en favor de las extranjeras bajo cuya dependencia llegasen á caer, como la presión que ejercitarían esas poderosas enti-

dades sobre los negocios públicos de más importancia.

Y no puede alegarse que para resistir el colosal empuje de las coaliciones de intereses extranjeros, disponemos de armas eficaces en los derechos que se ha reservado el Gobierno al otorgar las concesiones de construcción y explotación de ferrocarriles; porque no se previó, ni era posible prever en el momento en que tales concesiones fueron otorgadas, las múltiples y fecundas combinaciones financieras y comerciales que en parte han venido á nulificar la acción protectora del Gobierno en favor de los intereses nacionales. ¿De qué sirve el requisito de la venia del Ejecutivo Federal para que un traspaso ó fusión de líneas pueda llevarse á efecto, si la absorción de una empresa por otra es realizable por medio de una simple compra de acciones? ¿No se embotarían las facultades de la Comisión de Tarifas, en materia de fletes de artículos extranjeros, si las líneas mexicanas llegasen á caer bajo el dominio de los ferrocarriles igualmente extranjeros, con los que están aquéllas ligadas en la frontera? ¿Podríamos evitar con las cláusulas de las concesiones, que confundidas nuestras líneas con otras más poderosas situadas fuera de la República, y manejadas unas y otras por compañías organizadas con arreglo á leyes también extranjeras y de las cuales estuviese excluído todo elemento mexicano, se explotase nuestro territorio como país de conquista y ejerciesen de hecho esas colosales empresas una intervención más ó

menos disimulada en la vida económica y política de la Nación? No ha vacilado un sólo momento el Gobierno en contestar estas preguntas y otras semejantes con la serie de actos en que ha desarrollado su política en esta materia, y confía en que la inmensa mayoría de los habitantes de la República aprobará su conducta.”

No eran estos temores puras y simples aprehensiones del Gobierno de México, y ya desde 1903 tuvo que tomar precauciones contra esas posibles, y más que posibles probables, operaciones trustísticas, sobre las vías férreas mexicanas.

“La compra de los títulos del Ferrocarril Interoceánico, que desde 1903 puso al Gobierno en una situación preponderante en el seno de esta compañía, fué medida muy oportuna, según lo han demostrado circunstancias posteriores, no sólo por el objeto momentáneo que entonces persiguió el Gobierno y que consistió en impedir la consolidación de esta línea con la del Ferrocarril Nacional, dominada entonces por un sindicato de Nueva York, sino también porque sirvió de medio práctico y económico para adquirir, poco tiempo después, el control del mismo Ferrocarril Nacional, que era dueño de casi todas las acciones del Ferrocarril Internacional. La significación que, sin duda, tenía por sí sola la conducta tan resuelta que siguió el Gobierno, le hizo concebir la esperanza de que tal vez serían suficientes dichas medidas para poner coto á las tentativas de absorción de nuestras líneas, y de que por ende no fuese ya necesario llevar adelante,

al menos en un porvenir inmediato, el único proyecto capaz de dar completa y definitiva seguridad á los intereses nacionales, que era el de adquirir también el control del Ferrocarril Central Mexicano, cuyas líneas pasan por la mayor parte de las ciudades del interior de la República, atraviesan casi todo el territorio nacional de Norte á Sur, unen el Golfo de México con el Océano Pacífico y constituyen una red mucho más extensa que la del Ferrocarril Nacional.

“La actitud espectante observada en aquel tiempo por la Secretaría de Hacienda, fué, pues, perfectamente justificada; y mientras no se produjeron nuevas manifestaciones de una tendencia absorbente de parte de los sistemas ferroviarios vecinos á los nuestros, hubo de limitarse la misma Secretaría á ejercer cuidadosa vigilancia sobre todo lo que fuese capaz de influir en los destinos del Ferrocarril Central, desde el punto de vista de los intereses en cuyo beneficio sería explotado en el porvenir, así como también á mediar amistosamente en los frecuentes conflictos que estallaban entre la mencionada compañía y la del Ferrocarril Nacional, conflictos que convenía evitar ó dirimir, no sólo por ser esa política la única conforme con la misión conciliadora del Gobierno y de protección á todos los intereses legítimos, sino también para ponerse á cubierto de cualquiera reproche de parcialidad en favor de las compañías en que estaba pecuniariamente interesada la Nación.”

Una circunstancia vino á poco á determinar

al Gobierno á meditar un plan que hiciera imposible la fusión de las vías férreas mexicanas, con las que trusts poderosos manejaban á su capricho de este lado del Bravo.

Esta circunstancia fué la situación financiera poco satisfactoria de algunas de las compañías de ferrocarriles mexicanos y que, á poco que se prolongara ó acentuara, podría ponerlas á merced de los sindicatos ferrocarrileros norteamericanos.

Los errores cometidos en el trazo de las líneas, la tendencia de las principales de ellas á prolongarse y á esparcirse irreflexivamente en ramales no todos productivos, y el afán de algunos de ellos de ocupar todos los territorios que no querían ver explotados por sus rivales, fueron las causas principales de las dificultades financieras en que llegaron á encontrarse y que incitaron al Gobierno de México á buscar una combinación que permitiera al país conservar la autonomía de sus vías férreas, protegiendo con ello su comercio y su industria, amenazadas por las empresas atrevidas de los trusts.

Dos medios se presentaban de llegar á este resultado. El primero consistía en que el Gobierno adquiriera en el mercado una cantidad suficiente de acciones para llegar á tener el control en las compañías, y ello mediante atravesarse al paso de cualquiera maniobra de los trusts. El medio era, sin duda, eficaz; la Compañía del Ferrocarril Central llegó á proponerlo y el Gobierno mismo lo había puesto en práctica, como ya que-

da dicho, cuando adquirió acciones del Ferrocarril Interocéanico, entre otros fines, para impedir la consolidación de esta línea con la del Nacional dominada por un sindicato de Nueva York.

Pero, si el medio era eficaz, como lo había sido para las dos líneas ya citadas, era, en cambio, oneroso en extremo, tratándose del Ferrocarril Central, cuya consolidación era indispensable, no sólo por las cuantiosas sumas que la compra de acciones suponía, sino que porque para rectificar las líneas, mejorarlas y ponerlas en mejores condiciones de explotación, sería necesario un cuantioso capital difícil de levantar y que á pesar de sus excedentes de presupuesto y sus cuantiosas reservas del Tesoro, el Gobierno de México no podía suplir.

Hubiérase también podido, si la dignidad del país no lo hubiera vedado, esperar que alguna, al menos, de las compañías cayera en poder de sus acreedores hipotecarios, adquirir después esos títulos dejando correr su suerte á los accionistas ordinarios y hacerse así el Gobierno de México de la ó las líneas llegadas á esta situación. Este medio, sobre no ser decoroso, hubiera sido desastroso para el buen nombre del país y desalentador para el capital extranjero que aspirara á invertirse en él.

Para formar concepto del sistema que en definitiva adoptó el Gobierno de México para asegurar el control de su sistema ferrocarrilero, conviene fijarse en que todas las dificultades de la

operación consistían en dominar en el sistema del Ferrocarril Central.

Logrado el control en las líneas del Interocéánico, del Internacional y del Nacional Mexicano, mediante la compra de acciones de la primera y la última de dichas líneas, no quedaba sino conquistarlo en el vastísimo sistema del Central, para poner la red mexicana al abrigo de las tentativas de los trusts, conservando fuera de la influencia de estas últimas, líneas interiores, internacionales é interoceánicas, bastantes á permitir, sin tropiezos ni peligros, el desenvolvimiento de la riqueza del país en la mayor parte de su extensión.

Las negociaciones que con el Ferrocarril Central se iniciaron en la forma de una simple proposición de transferir al Gobierno un número competente de acciones de la expresada compañía, no fueron acogidas por la Secretaría de Hacienda de México, sino como medio de llegar á una combinación más ventajosa. Desde luego pareció inaceptable la idea de seguir el mismo procedimiento empleado para obtener el control del Ferrocarril Nacional, porque la compra lisa y llana de acciones del Ferrocarril Central, habría exigido un fuerte desembolso en dinero efectivo, sin esperanza de pronta remuneración; y sobre todo, porque al substituírse el Gobierno Mexicano, mediante la compra de dichas acciones, en el lugar de aquellos que dominaban con sus votos y su influencia en la dirección del expresado Ferrocarril, se habría hecho dueño de una situación

llena de peligros y de responsabilidades, por hallarse la empresa en la necesidad de hacer frente al pago de créditos considerables, vencidos unos, y los demás próximos á vencerse.

A situaciones diferentes debían corresponder métodos distintos; y si con la compra de acciones del Ferrocarril Nacional, el Gobierno no aventuró los dineros de la Nación, porque las propiedades de la Compañía estaban saneadas, ya que con los productos naturales de las líneas se cubrían puntualmente los réditos de todas sus deudas, y éstas, con excepción de una suma relativamente corta, no eran exigibles sino dentro de muchos años, no sucedía lo mismo con respecto al Ferrocarril Central, que estaba en esa época muy lejos de poder cumplir con sus obligaciones, aun en materia de réditos, y tenía que cubrir por lo que toca al capital de las deudas más de cien millones de dólares en 1910 y 1911.

Había que desechar, por lo tanto, ante la perspectiva de tan formidables responsabilidades, la idea de conseguir el control por medio de una simple compra de acciones; pero al negarse á discutir la oferta que le hizo sobre el particular, la Secretaría de Hacienda de México dejó abierta la puerta á nuevas pláticas, indicando las bases fundamentales sobre las cuales creía posible llegar á un arreglo.

Estas bases fueron las siguientes:

Primera.—Consolidación de todas las líneas pertenecientes á los ferrocarriles Nacional y Central, para conseguir el doble objeto indicado

ya, de extender tan rápidamente como fuera posible, las líneas existentes y de explotar y administrar los ferrocarriles con toda economía en beneficio de ellos mismos y del público á quien sirven.

Segunda.—**El control del Gobierno debía obtenerse sin desembolso alguno en dinero efectivo, ni en títulos de deuda ó valores de otro género;** pues sacrificios de esa naturaleza ya los había hecho la Nación al adquirir el control de los ferrocarriles Interocéánico y Nacional y lejos de parecer prudente hacer nuevos desembolsos, debía conservarse al Gobierno la posición que como accionista le correspondía en la última de dichas compañías, tratándolo en cualquiera conversión que se intentase bajo un pie de absoluta igualdad con los demás accionistas.

Tercera.—Debería asegurarse la cooperación de los principales acreedores de los ferrocarriles. Ningún resultado estable podía, en efecto, alcanzarse sin alejar de modo definitivo todo peligro de que las propiedades consolidadas estuvieran expuestas á una intervención en cualquier momento. Tampoco era juicioso embarcarse en un negocio de tanta magnitud, poniéndose á discreción de quienes con mejor derecho podían apoderarse de las referidas propiedades.

Cuarta.—Garantía de la Nación en favor de aquella parte de la deuda que no cupiere, con el margen de absoluta seguridad acostumbrado en casos semejantes, dentro de la primera hipoteca de todas las propiedades de la Compañía; por

lo que habría necesidad de constituir dos clases de títulos de deuda: los asegurados exclusivamente con la primera hipoteca, y los que ocupando el segundo lugar, disfrutaran, además, de la garantía de la Nación.

Quinta.—El servicio total de las deudas de la Compañía, desde el primer año social, no debería importar una cantidad superior á los productos netos anuales de todas las líneas unidas, calculándose dichos productos según los resultados del último año de explotación y agregándose los recursos que procediesen de otras fuentes. De esta suerte, la responsabilidad del Gobierno Mexicano quedaría reducida prácticamente á una garantía moral; pues salvo los años en que ocurriesen circunstancias verdaderamente anormales, los productos seguirían en la progresión creciente de costumbre y aun para los años en que no sucediese así, las grandes economías que permitiera hacer la consolidación evitarían, ó cuando menos reducirían á muy pequeñas sumas los desembolsos del Gobierno.

Sexta.—Provisión de fondos ó de medios de obtenerlos para la construcción ó compra de nuevas líneas férreas y para el perfeccionamiento y equipo de las existentes. Las dificultades pecuniarias en que se habían visto envueltas la mayor parte de las empresas ferroviarias y que sofoocaban en ellas todo espíritu de iniciativa, justificaban sobradamente la imposición de esta base.

Séptima.—**Nacionalización de las vías férreas;** ó, mejor dicho, transferencia de todas las propiedades pertenecientes á las compañías actuales organizadas en el extranjero, á favor de una compañía mexicana, constituída en la República y administrada por una Junta Directiva domiciliada en la ciudad de México.

Estas bases de arreglo parecerán temerarias á quienes no conocen la solidez actual del crédito de México y la fé que inspira su Gobierno, y hace 30 años hubieran sido acogidas con burla ó con asombro por todas las instituciones bancarias del mundo, que, al conocerlas, habrían creído que el Gobierno Mexicano había perdido el juicio. Y puesto que la combinación fué aceptada y encontró decidido apoyo de numerosas casas bancarias de primer orden de este país y del extranjero, nada puede dar idea más cabal de la amplitud y de la solidez del crédito de nuestra vecina del Sur; y más si se considera que la consolidación se llevó á cabo en medio de una gravísima crisis financiera universal, que sólo retardó la combinación, sin llegar á desbaratarla.

Veamos ahora cómo se realizó la consolidación.

Como punto de partida para la organización de la nueva compañía, fué necesario determinar las empresas que convenía incluir en la consolidación, porque teniendo el Gobierno interés pecuniario directo en varios ferrocarriles, y deseándolo adquirir en otro más, surgía la cuestión de saber si se intentaría la fusión de todos ó de

sólo algunos de ellos. También dependía en buena parte, la amplitud de la operación proyectada, de las condiciones legales en que se hallaban constituídas las empresas, así como de su respectiva situación financiera.

Desde luego quedaron exceptuados de la combinación el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que se está explotando conforme á un contrato especial, cuya duración es de muchos años, y el Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, que, como el anterior, es de la propiedad exclusiva de la Nación, y el cual si bien está administrado con entera independencia de otras compañías ferroviarias, se halla en cierto modo dentro de la esfera de influencia del expresado Ferrocarril de Tehuantepec, formando con él un sistema de vías separadas de las que pertenecen á las empresas en que el Gobierno es sólo accionista.

En cuanto al Ferrocarril Interoceánico, la circunstancia de ser una Compañía organizada desde un principio en Inglaterra, que, seguramente, daría lugar á complicaciones por la resistencia que los interesados oponen generalmente en aquel país, á cambiar sus títulos por otros de compañías extranjeras, determinó al Gobierno á excluir aquella empresa de la consolidación, al menos por ahora, sin perjuicio de que siga formando parte del sistema de los Ferrocarriles Nacionales, en virtud del traspaso de los derechos que á su favor haga el Ferrocarril Nacional de México, actual poseedor del control del Interoceánico.

Los ferrocarriles de Hidalgo y del Nordeste, de Coahuila y del Pacífico, Mexicano del Pacífico y otros varios cuyas acciones se hallan en totalidad en poder de los Ferrocarriles Nacional y Central, y cuyas propiedades están de hecho confundidas con las de estas últimas empresas, tenían naturalmente que seguir la suerte de los grandes sistemas de que forman parte, y quedarían comprendidos en la consolidación. No puede decirse lo mismo, con igual seguridad, respecto al Ferrocarril Internacional Mexicano, del que sólo pertenece al Ferrocarril Nacional el 77 por 100 de sus acciones, hallándose el 23 por 100 restante, en poder del público. La incorporación de sus propiedades en la red general, dependerá de circunstancias que no podían preverse, desde un principio, si bien es muy probable que se lleve á cabo dentro de un plazo no muy lejano.

El plan de consolidación sólo comprende, por lo mismo, al Ferrocarril Nacional de México, al Ferrocarril Central Mexicano, y eventualmente al Ferrocarril Internacional, dueños, el primero, de 3,604 kilómetros de vía férrea; el segundo, de 5,678 kilómetros, y el tercero, de 1,478 kilómetros, lo que hace un total de 10,220 kilómetros, que serán explotados antes de mucho tiempo por una misma compañía; y si á esta extensión de líneas se agregan los 1,184 kilómetros del Ferrocarril Interoceánico, el control de la nueva empresa se extenderá sobre un total de 11,404 kilómetros de líneas propias y ajenas, de las cuales 9,373 kilómetros son de vía ancha y 2,031 de vía angosta.

El capital de la Compañía quedó constituido así:

ACCIONES EN QUE SE DIVIDE EL CAPITAL SOCIAL.

Emisión autorizada

| | |
|--|-------------------|
| Acciones de primera preferencia. | \$ 60.000,000.00 |
| Acciones de segunda preferencia. | 250.000,000.00 |
| Acciones comunes. | 150.000,000.00 |
| | <hr/> |
| Capital social. | \$ 460.000,000.00 |

De estas acciones corresponden al Gobierno, en propiedad:

| | |
|--|------------------|
| Acciones de primera preferencia, recibidas en cambio de acciones de primera preferencia del Ferrocarril Nacional. | \$ 20.000,000.00 |
| Acciones de segunda preferencia recibidas en cambio de acciones de segunda preferencia del Ferrocarril Nacional, á razón de cien de estas últimas por ciento diez de las primeras. | 20.556,580.00 |
| Acciones de segunda preferencia, en cambio de las acciones del Ferrocarril Central. | 40.000,000.00 |

| | |
|--|-------------------|
| Acciones comunes recibidas en cambio de acciones diferidas del Ferrocarril Nacional. | 21.988,000.00 |
| Acciones comunes recibidas en compensación parcial de la garantía del Gobierno. | 127.460,000.00 |
| <hr/> | |
| Total de acciones de propiedad nacional. | \$ 230.004,580.00 |

Para adquirir ese número de acciones y esa situación preponderante en la Compañía, el Gobierno de México se ha comprometido á garantizar en principal y réditos al 4 por 100, los bonos de hipoteca general de las líneas que la Compañía está autorizada á emitir por las sumas y para los fines siguientes:

| | |
|--|-----------------------|
| Para convertir bonos de los ferrocarriles actuales y proveerse de recursos. | dólares 85.500,000.00 |
| Para mejoras y compra de material rodante con posterioridad al 1o. de Enero de 1910, á razón de 2.500,000 dólares de bonos cada año. | 49.500,000.00 |
| Para construcción ó adquisición de líneas ó propiedades anexas, á razón de 6,250 dólares por kilómetro. | 19.000,000.00 |
| Para la línea corta de Tampico á la Ciudad de México, ó para construcción de puentes, etc.. | 6.000,000.00 |

| | |
|---|---------------|
| Para adquirir ó redimir los bonos hipotecarios del Ferrocarril Internacional Mexicano, si se creyere conveniente hacerlo. | 26.000,000.00 |
|---|---------------|

| | |
|---|----------------|
| Suma total, autorizada, de bonos de hipoteca general. . . dólares | 186.000,000.00 |
|---|----------------|

Bastante elevada es, á primera vista, la deuda que llevará la garantía de la Nación; pero si se toma en cuenta que, con excepción de los. 85.500,000 dólares de la primera partida, todas las demás se refieren á emisiones, unas meramente facultativas y otras que se harán á medida que lo requieran la extensión de las líneas y el mayor tráfico que por ellas se desarrolle; y si se observa que, aun respecto de los 85.500,000 dólares mencionados, casi 25.000,000 se depositarán para utilizarlos cuando convenga extinguir las deudas hipotecarias que reporta el Ferrocarril Nacional, se verá que en realidad queda reducida, por ahora, la deuda garantizada, á unos sesenta millones de dólares, que causarán dos y medio millones de dólares de rédito al año. Si á esto se agrega que será indispensable la aprobación de la Secretaría de Hacienda, para toda emisión de bonos que se pretenda efectuar, resulta que está en las manos del Gobierno de México, al menos en lo que se refiere á una parte importante de los gastos, el regular la emisión de los títulos que directa é indirectamente afecten

su responsabilidad; por lo que es de creerse que en lo sucesivo la emisión de mayor cantidad de bonos sólo tendrá lugar en proporción del aumento de los recursos de la Compañía y con muchas probabilidades de que esos recursos sean suficientes para cubrir ampliamente las cargas antiguas y las nuevas.

Para que quede demostrada la solidez de la Compañía de los Ferrocarriles de México, y, por consiguiente, qué responsabilidades el Gobierno Mexicano ha asumido al otorgar su garantía á los bonos de hipoteca general, es fuerza comparar los ingresos de la Compañía según los datos más auténticos y recientes con sus egresos tales como resultan de la consolidación, y para esto hay que tener en cuenta que la Compañía no puede recibir de golpe todas las propiedades de las líneas consolidadas, en tanto que desde el primer momento reportará las cargas consiguientes á la consolidación. Se hace, pues, necesario considerar la situación transitoria de la Compañía, y después su situación definitiva.

Las cargas fijas y anuales de la Compañía, con motivo de la consolidación, son las siguientes:

| | |
|---|--------------|
| Réditos al 4½ por 100 sobre dólares 65.107,262.50 de bonos de primera preferencia . . . dólares | 2.929,826.81 |
| Réditos al 4 por 100 sobre dólares 53.105,600 de bonos de hipoteca general garantizados por el Gobierno | 2.124,224.00 |
| Dividendo de 2 por 100 sobre dó- | |

| | |
|--|--------------|
| lares 28.833.000 de acciones de primera preferencia | 576,660.00 |
| Réditos al 5 por 100 sobre dólares 19.434,000 de pagarés de los ferrocarriles Central y Nacional | 971,700.00 |
| Total carga anual. . . . dólares | 6.602,410.81 |

Los ingresos de la Compañía de los Ferrocarriles Mexicanos durante el período de transición, son como sigue:

| | |
|--|--------------|
| Por réditos y dividendos . . . dólares | 6.179,612.92 |
| Excedentes anuales de los ingresos de las líneas sobre sus egresos dólares | 924,617.12 |
| Total de ingresos dólares | 7.104,339.04 |
| Cargas anuales dólares | 6.602,410.81 |

Utilidades netas durante el período de transición dólares 501,819.23

Pasado el período de transición, esas condiciones mejorarán considerablemente y la situación de la Compañía será floreciente.

Desde luego, una vez incorporadas á la Compañía, todas las propiedades de las líneas que consolida, podrán realizarse economías anuales de dólares 1.650,000 que unidos á los dólares . . . 200,000 de economías ya realizadas al hacerse la consolidación hacen un total de dólares 1.850,000.

Además, hay que contar con que, disipada la crisis, se reanudarán las transacciones comerciales, aumentará el tráfico y con él los ingresos de la Compañía.

Así ha comenzado á suceder, como lo demuestra el hecho de que dichos ingresos han aumentado en un 68 por 100 en el primer semestre del año de 1909-1910, en relación con el mismo período de 1908-1909. Ese aumento es de dólares..... 1.351,079.

Todo augura, pues, el mejor éxito á la Compañía de los Ferrocarriles Mexicanos y prueba la solidez de la Consolidación.

o o o

La Consolidación de los Ferrocarriles Mexicanos, de que acabamos de dar idea, merecía un artículo aparte en la serie de los que hemos venido consagrandó al México actual. Por su magnitud, por el brillo con que ha sido consumada, por sus colosales ventajas y por su ningún costo para el Tesoro Mexicano, es una obra maestra y un modelo que muchos otros países pueden envidiar.

Nosotros la señalamos á nuestros lectores como uno de los más grandiosos coronamientos de una obra excepcional de paz y de progreso, que redundará en gloria y fama para el excelso gobernante Porfirio Díaz, que ha sabido llevarla á feliz término.

—):o:(—

La Política del General Díaz