

co de la República; pero era evidente que estaban llamadas á fusionarse más tarde para explotar en mancomún y en beneficio propio, la industria, la agricultura y el comercio mexicanos; sin más criterio que el de sus personales intereses.

Toda la riqueza del país, todos los elementos de vida que él encierra, el presente y el porvenir de la Nación, hubieran quedado de una manera irremediable á merced de aquella organización ferrocarrilera; porque si estos Trusts son peligrosos, aun en países ricos como los Estados Unidos, porque se imponen sobre las energías individuales con fuerza incontrastable, lo son mucho más en países como el nuestro, en donde la iniciativa individual casi no existe y en donde la riqueza pública no ha alcanzado el crecimiento y desarrollo que pueden hacerla vivir sin necesidad de estímulo y de protección.

El Gobierno Mexicano, protector vigilante de los intereses públicos, vislumbró el peligro, se propuso imposibilitar la fusión de las dos agrupaciones rivales, y comprendió que el sólo medio de que para ello podía disponer era adquirir una mayoría de las acciones del ferrocarril Interoceánico ó del ferrocarril Mexicano de Veracruz, líneas de que tenía absoluta necesidad la casa Speyer & Co. para poder continuar la lucha con el grupo del Standard Oil, dueño ya en el Golfo, del puerto de Tampico, y del de Manzanillo en el Pacífico.

La previsión del Gobierno Mexicano resultó justa y el medio escogido para hacer abortar la fusión segura de las dos compañías rivales, fué sin duda el apropiado.

La compra de las acciones del ferrocarril Interoceánico y la operación concertada respecto de las del Nacional poco tiempo después, son de ello la mejor demostración y comprueban que ha hecho bien el Gobierno en iniciar una nueva política ferrocarrilera, para defender con ella los intereses nacionales.

II

Comprar la mayoría de las acciones del Ferrocarril Interoceánico ó del Ferrocarril Mexicano, que son las dos líneas férreas que comunican la ciudad de México y el centro del país con Veracruz, Puerto principal que la República tiene en el Golfo, era cuestión indispensable para la casa Speyer & Co.

La competencia que el ferrocarril Nacional habría de hacer al ferrocarril Central para obligarlo á aceptar la necesaria fusión de todas sus líneas, llegaba á ser de realización imposible. El ferrocarril Central, menos poderoso que su rival para el tráfico por ferrocarril con los Estados Unidos á causa de la mayor extensión de su línea y de su mayor distancia de New York, le era superior en el tráfico marítimo y ferroviario combinados, porque era dueño absoluto del puerto de Tampico, por tener en su poder las líneas de Aguascalientes á Tampico, la de Monterrey al Golfo y por estar construyendo una vía de México á Tampico. El Ferrocarril Central estableciendo líneas marítimas en conexión con las líneas ferrocarrileras que terminan en Tampico, podía arrebatarse al Ferrocarril Nacional casi todo el tráfico de exportación y hacerle formidable competencia además en el de importación, sobre todo, en determinadas regiones del país.

La situación de la casa Speyer & Co. era difícil, porque ó se resignaba á quedar vencida en la lucha ó hacía un esfuerzo para asegurarse una comunicación directa con el Golfo de México.

La casa Speyer & Co. no vaciló y abrió desde luego negociaciones en Londres para comprar un número de acciones del ferrocarril Interoceánico que le permitiera gobernar y dirigir el mencionado ferrocarril.

La ocasión al efecto era propicia. La Compañía del ferrocarril Interoceánico de México, Acapulco y Veracruz, en una Asam-