

xicano, y en uno y en otro caso, el comercio, la industria y la agricultura nacionales quedaban bajo el amparo salvador de la competencia.

Podía, sin embargo, suponerse que las dificultades de la lucha obligaran á las dos Empresas ferrocarrileras á fusionarse antes de tiempo; pero aun en este evento, el peor de todos, porque el Trust debidamente organizado resultaba poderosísimo, el Gobierno podía ayudar y servir los intereses de una gran parte de los productores nacionales, asegurándoles una comunicación con Europa y con los Estados Unidos, combinando con el Interoceánico algunas de las líneas de navegación Europeas, á las cuales podía subvencionar ampliamente.

Como las líneas de Veracruz son por otra parte las más cortas, el Ferrocarril Interoceánico podía establecer tarifas, no sólo más bajas que las actuales, que son realmente altas, sino más bajas que las del Mexicano, y regular así el tráfico de importación, porque la letra D. de la fracción III, del Artículo 112, de la Ley de Ferrocarriles, dice:

“ Cuando dos lugares estén unidos por
“ dos ó más ferrocarriles directos, el tráfico
“ entre ambos puntos por líneas que no lo
“ sean, podrá hacerse sobre la base de la
“ tarifa más baja de las líneas directas,
“ aunque la línea que use esa tarifa sea más
“ larga que la de otros ferrocarriles direc-
“ tos.”

ó lo que es lo mismo, la ley hace posible que la línea directa y más corta regule el tráfico según su conveniencia.

De todos modos, la compra de las acciones del Interoceánico, el primer paso dado por el Gobierno para contrarrestar la política de los Trusts Americanos, fué de gran trascendencia, porque evitó que se consumara la consolidación proyectada por ellos, porque lo puso en aptitud de defender á algunos de los productores nacionales, aun en el caso de que dicha consolidación se llevara á cabo, y porque, por último, ha-

cía posible una inteligencia con los Señores Speyer & Co. y ésta habría de proporcionar todos los elementos para lograr el triunfo definitivo de la política del Gobierno.

La compra que el Gobierno Mexicano ha hecho á la casa Speyer & Co. de las acciones del Ferrocarril Nacional, ha asegurado el triunfo definitivo de su nueva política ferrocarrilera.

La operación se ha verificado, no obstante, en condiciones tales, que el Gobierno ha obtenido las mayores ventajas posibles con el menor sacrificio pecuniario posible.

Fuerza es hacer algunas explicaciones acerca de la situación del Ferrocarril Nacional, para poder apreciar todos los esfuerzos impendidos para lograr el dominio real de la Empresa con una gran economía.

La Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, tal como hoy existe, fué organizada en Utah, de conformidad con las leyes de dicho Estado, por virtud de un plan llamado “Agreement for the Readjustment of The Mexican National Railroad Company” de 8 de Octubre de 1901.

El capital de la Empresa, al llevarse á cabo su reorganización, fué de \$65,350,000, dividido en 653,500 acciones de á \$100 oro americano, cada una. De las referidas acciones, 320,000 eran acciones preferentes que ganan el 4% no acumulable, y 333,500 eran acciones comunes con derecho á todas las utilidades, después de cubierto el 4% de las acciones preferentes.

Para asegurar la dirección y manejo de esta Compañía Ferrocarrilera, la casa Speyer & Co. compró la mayoría de las acciones y organizó en seguida lo que en los Estados Unidos se llama un *Voting Trust*, en 15 de Marzo de 1902.

El *Voting Trust* permitió á los Banqueros volver á vender la mayor parte de las acciones del Ferrocarril Nacional y conservar no obstante la dirección de la Empresa; porque estos *Voting Trusts* están investidos por un cierto número de años de casi todas las facultades que corresponden á las