

xicano, al adquirir el del Nacional, habrá obtenido el de las dos Empresas.

La tercera condición fijaba el máximo del sacrificio que el Gobierno estaba dispuesto á hacer, y las obligaciones que hacía pesar sobre los Banqueros estaban llamadas á proporcionarle el mayor número de acciones entre el 40% y el 50% del total de las emitidas.

La cuarta condición era un aliciente para lograr que los dueños de las acciones comunes consintieran en cambiarlas en la proporción de tres de las antiguas por dos de la Serie A y una de la Serie B, de las nuevas, y hacer posible, además, la compra de estas últimas á un precio menor. Por otra parte, ella, lejos de importar un sacrificio para el Gobierno, no era otra cosa que la consagración de los principios consignados en la ley de ferrocarriles de Abril de 1899, en la cual el Gobierno ha reconocido que se debe limitar la competencia á los ferrocarriles dentro de una zona determinada, que deberá fijarse de común acuerdo entre él y los interesados. La circular que la casa Speyer dirigió á los accionistas del Nacional hace ver todo el partido que se podía sacar de esta condición, y el éxito favorable que coronó los esfuerzos de Speyer demuestra que quien la inspiró daba altísima idea de su habilidad.

La última condición era la consecuencia natural del contrato de compra, porque para que el Gobierno adquiriera el derecho de manejar el ferrocarril, era necesario que renunciaran á él, disolviendo el *Voting Trust*, los vendedores de las referidas acciones.

La aceptación de estas condiciones, hizo posible la celebración del Contrato cuyas bases pactó en New York el C. Secretario de Hacienda, y que por virtud de él se concertara con la casa Speyer & Co. la compra por parte del Gobierno Mexicano de las acciones del ferrocarril Nacional.

Resumiendo podemos decir que el Gobierno Mexicano, por medio del gasto de \$9.000,000 oro, ha adquirido la dirección

y manejo del ferrocarril Nacional, del Internacional y del Interoceánico y preparado para un futuro no remoto la fusión en una sola Empresa de las tres más importantes líneas férreas que tiene el país.

El resultado de la división de las acciones comunes fué tan satisfactorio, que el Gobierno con los \$9.000,000 ha comprado 299,727 acciones divididas de la siguiente manera:

100,000. Preferentes del 4%.

93,439. Serie A del 5%.

106,288. Serie B. Diferidas,

ó lo que es lo mismo, el 47½% aproximadamente del número total de acciones del Ferrocarril Nacional.

El Gobierno ha conseguido, además, como una condición de la compra de las acciones, el derecho de nombrar desde luego la mayoría de los miembros de la Junta Directiva del Ferrocarril.

La compra de las acciones del ferrocarril Nacional que trae consigo la adquisición de la dirección y manejo de los Ferrocarriles Interoceánico é Internacional, será un grandísimo beneficio para la agricultura, la industria y el comercio nacionales.

No solo el Gobierno ha librado al país de los funestos efectos que hubiera producido la concentración de todos los Ferrocarriles en una poderosísima Compañía que los hubiera explotado según su conveniencia, sino que le ha asegurado al mismo tiempo los servicios de las líneas más cortas que nos ligan en la actualidad con los Estados Unidos y con el Golfo de México, y su verdadera independencia económica.

No creemos que haya quien pueda poner en duda el bien inestimable que se ha hecho á la República con asegurarle los beneficios de la competencia en el transporte por ferrocarril. Si el Gobierno mismo, por cuestión de principios más que por otra cosa, pudo vacilar al empeñarse en operación de tanta trascendencia, que se apartaba de