

THE WALL STREET JOURNAL, SABADO 31 DE OCTUBRE DE

1925.

ARTICULO NUMERO 1.

¿PUEDE MEXICO DEVOLVER LOS FERROCARRILES AHORA?

Devolución como Negociación Solvente

el Primero de Enero, como la

Prometió el General --

Calles,

Empresa Difícil.

Las modificaciones aportadas recientemente al-
Convenio Lamont-De la Huerta, relativas a la deuda ex -
tranjera mexicana, han intrigado a los tenedores de bo -
nos de los Ferrocarriles Nacionales de México para sa -
ber si su situación ha sufrido, desde el punto de vista
práctico, un cambio debido a dicho arreglo. La escasa-
comunicación oficial, respecto a las modificaciones --
aportadas, dice solamente que los Ferrocarriles van a -
ser devueltos a sus propietarios el primero del año en-
trante, y que los bonos ferrocarrileros van a formar --
una categoría especial y distinta de las obligaciones -
ordinarias del Gobierno Mexicano.

Falta el texto íntegro de dichas modificacio -
nes, pero se dice que el Gobierno Mexicano se ha compro -
metido a dar los pasos conducentes para poner los Fe -
rrocarriles en condición de satisfacer, bajo la explota -
ción privada, sus propias obligaciones en lo tocante a -
los intereses. Esto significa probablemente que tienen
que pagar solamente los intereses corrientes, dejando -
los acumulados desde 1914 para ser pagados más tarde, -
como fue previsto en el arreglo primitivo de la Deuda.-

Parece ser una empresa formidable terminar, para el primero de enero, todo lo referente a la reorganización y rehabilitación de los Ferrocarriles Mexicanos -- que lo anterior implica. Ninguno, excepto el Gobierno Mexicano y quizá el Comité de Banqueros, sabe a punto -- fijo el alcance de la tarea por llevar a cabo por el Gobierno Mexicano durante los dos meses y medio que todavía quedan del año. No se encuentra a la mano ninguna información fidedigna relativa al monto de las reparaciones que son necesarias, el volumen de las transacciones y la suficiencia o falta de los actuales ingresos -- netos para cubrir los intereses.

Sólo Deficits desde 1914.

Exceptuando un reducido número de propiedades secundarias, el "devolver los Ferrocarriles mexicanos a sus propietarios" significa volver a poner los Ferrocarriles Nacionales de México, como una corporación, en posesión y control de sus siete mil millas de ferrocarril. Esta corporación no ha tenido nada que ver con los Ferrocarriles desde el año de 1914, cuando Carranza tomó sus propiedades bajo el pretexto de una necesidad nacional. Las actividades de la citada corporación, desde dicho año, se limitaron a la administración de algunos remanentes de su propiedad de poca consideración, así como a la contabilidad. Dicha corporación publicó cada año fielmente su informe, anotando año tras año el recibo de alrededor de 1.600,000 pesos, suma en contra de la cual asentó cada año gastos, impuestos e intereses -- por la suma de 24.900,000 pesos, lo cual significa un --

déficit anual de 23.300,000 pesos. El 30 de junio de 1924, el déficit de ingresos y egresos alcanzó la respetable suma de 262.880,000 pesos.

Hay poca duda de que el Presidente Calles se enfrentó con el problema ferrocarrilero con la misma -- energía con que acometió otras dificultades del Gobierno de México. Comenzó, al principio de este año, a reformar la administración de los Ferrocarriles y de quitar de los mismos el lastre de cosa de una tercera parte de sus empleados, los cuales sobraban. Empezó con firmeza la tarea de nivelar los presupuestos ferrocarrileros, aparentemente con tanto éxito que se tuvo, unos cuantos meses después, de fuente mexicana la noticia de que este fin podría alcanzarse eliminando el diez por ciento -- por concepto de impuestos sobre los ingresos brutos de los Ferrocarriles, impuesto creado por el Convenio de 1922 relativo a la Deuda Extranjera. El Presidente Calles comenzó a llevar a la práctica dicho propósito.

Al mismo tiempo se dijo, pero no en fuentes enteramente oficiales, que el impuesto se cifraba en cosa de 1.000,000 de pesos mensuales. Si esta versión es correcta, los ingresos de los Ferrocarriles deben cifrarse en alrededor de 120.000,000 de pesos anuales. A base de estos ingresos debería ser posible para una administración medianamente eficiente ganar lo bastante para pagar intereses corrientes por la suma de alrededor de 25.000,000 de pesos anuales, siempre que el tipo sea razonable.

Obstáculos Eventuales para la Devolución.

Una cuestión, sobre la que información exacta-
es altamente deseable, es saber a punto fijo qué obtá-
culos intervienen entre la situación presente de los Fe-
rrocarriles Mexicanos y su devolución a sus propieta-
rios como una empresa solvente. Se tuvo, a principios-
de este año, desde la ciudad de México la noticia de que
vales no pagados de la Administración de los Ferrocarrí-
les, por la compra de material durante cuatro años,
habían acumulado casi hasta el monto de 33.000,000 de -
pesos, excluyendo de este monto una cierta cantidad de-
vales corrientes no pagados. Se dice que el ingeniero-
en jefe de los Ferrocarriles Nacionales de México infor-
mó, en junio de este año, a sus superiores que se nece-
sitaría erogar alrededor de 9.000,000 de pesos para po-
ner las vías en una condición segura. Una suma tan re-
ducida, en comparación con la extensión de las vías, auto-
riza a sacar la conclusión de que las vías se encuentran-
en una condición general bastante satisfactoria. Se ci-
ta el mismo informe al efecto de que la línea principal
entre la ciudad de México y Laredo estaba en buena con-
dición. No existen datos relativos a la condición y su-
ficiencia de locomotoras y material rodante, aparte de-
lo que se desprende de la declaración indirecta al efec-
to de que el Sistema estaba haciendo operaciones brutas
por un monto de cosa de 120.000,000 de pesos anuales.

Los Ferrocarriles Nacionales de México tienen-
tres clases de acciones que suman en su totalidad -----
448.351,300 pesos, una deuda consolidada de 407.672,300
pesos, y vales por la suma de 67.324,200 pesos.

El principal representado por dichos vales --- lleva de ocho a diez años de no ser pagado. Intereses no pagados agregan otra cantidad de 300.000,000 de pesos a las obligaciones de la Compañía. El Gobierno Mexicano es propietario de acciones por valor de ----- 230.000,000 de pesos. Estas forman en su mayoría parte de la emisión común. Los bonos se encuentran esparcidos por todas partes de los Estados Unidos y Europa.

Si existe en realidad la posibilidad de que México pueda llevar a la práctica su inmediato propósito respecto a los ferrocarriles, la situación de los tenedores de los bonos se vuelve mucho mejor de lo que se creyó generalmente. Solamente el tiempo puede enseñar cuál es precisamente esta situación.

ARTICULO NUMERO 2.

MEXICO EN FAVOR DEL ARREGLO DE LAS DEUDAS.

La Gestión de Pani Excelente, dice -
el Embajador Téllez.

Mentís a los Rumores de un Empréstito.
(Especial para The Wall Street Journal.)

Ciudad de México. -- El Embajador mexicano, Té
llez, considera el arreglo por Pani de las deudas con -
el Comité Internacional de Banqueros sobre los asuntos-
mexicanos "no solamente como una gestión magnífica por-
parte de Pani, sino también como un estudio cuidadosísi
mo y una apreciación acertada de la verdadera situación fi-
nanciera y económica de México, así como de su capacidad
actual para entrar en arreglos con el fin de reanudar -
el servicio extranjero". Los círculos financieros local
les consideran, evidentemente, el arreglo en la misma --
luz, pues los bonos mexicanos se han mantenido firmes, -
con nuevas tendencias a subir, y se ha operado una trans-
formación en el mercado de la ciudad de México, donde -
el dinero es fácilmente asequible. El movimiento de -
cambio es virtualmente el doble de hace un mes, mientras
que se observa un marcado aumento en las compras extran-
jeras por importantes casas industriales locales.

La circulación de la plata está disminuyendo, -
aunque el Banco de México no reclama oficialmente res -
ponsabilidad por la mencionada disminución en el movi-
miento metálico. El resultado es que el papel moneda, -
el cual en la actualidad está a la par con el oro, está
fortificándose. La acuñación de la plata está en sus -

penso desde el mes de agosto, circunstancia que naturalmente también tiende a facilitar la circulación de los billetes. Se pondrán pronto en circulación billetes -- hasta un valor de mil pesos, según una declaración facilitada a Dow Jones y Cía., por Alberto Mascareñas, Gerente del Banco de México. El oro actualmente en las cajas del Banco de México suma en total 42.000,000 de pesos, con 750,000 pesos en cada una de las 26 sucursales.

Se desmienten aquí los rumores provenientes de New York, al efecto de que se contratará un empréstito poco tiempo después de los arreglos Pani. Pues, se ha dicho durante el transcurso de las negociaciones, y aun el Presidente Calles lo dijo personalmente, que Pani estaba en New York en una misión privada con banqueros, y que no se ha solicitado ningún empréstito. El hecho de que Pani tuvo éxito en eliminar, del nuevo convenio, -- las obligaciones de la Caja de Préstamos, libertando de este modo seguridades que se encontraban bajo hipoteca -- para garantizar dichas obligaciones, para convertirlas -- en una nueva emisión de bonos gubernamentales mexicanos sin una garantía específica, se considera equivalente a un préstamo de 40.000,000 de pesos.

Uno de los puntos más esenciales del nuevo convenio es la provisión de que los tributos futuros sobre el petróleo son pagaderos por compañías locales al Gobierno. Los impuestos de exportación serán pagados por las empresas petroleras directamente por conducto de la Agencia Financiera Mexicana en New York. Bajo el Conve

nio Lamont, estos tributos de exportación tenían el carácter de una seguridad. Por lo tanto, el Gobierno Mexicano no recibirá en lo futuro dinero en esta plaza.

Se confirma localmente el rumor de que Bertram E. Holloway, un inglés, será el Gerente exclusivo de los Ferrocarriles Nacionales de México. Se desmienten desde New York los rumores al efecto de que un triunvirato, compuesto de Holloway, un miembro del Gobierno Mexicano y un representante de los accionistas, administrará con juntamente los Ferrocarriles. Sin embargo, será probable que, en ocasión de la convención general de los Ferrocarriles que se celebrará el 6 de enero próximo, se elija a un representante de los intereses hipotecarios para formar parte de la Dirección.

ARTICULO NUMERO 3.

EL LINO DA BUENOS RESULTADOS EN MEXICO.

Un Ranchero de South Dakota Reco-

gió una Buena Cosecha de 200 -

Acres. -- El Algodón de In

vierno También Promete

Buenos Resultados.

(Especial para The Wall Street Journal.)

Monterrey. -- El lino se cultiva con éxito a lo largo de la línea de los Ferrocarriles Nacionales de México entre Monterrey y Tampico. Cerca de Manuel, donde existe una colonia de rancheros americanos, un ran- chero llamado John I. Newell, que arranca de South Dako- ta, logró este año una cosecha muy buena de lino en un- terreno de 200 acres. El terreno en cuestión se ensan- chará grandemente para la próxima temporada. Se hacen- las preparaciones conducentes para sembrar las semillas el mes que entra. La cosecha se recogerá en febrero. - El señor Newell recogió este año un promedio de 25 bushels (un bushel igual a 35 litros) de semilla de lino de un- acre de terreno. Aparte de la semilla de lino, la fi - bra también es muy valiosa,

El experimento llevado acabo con la cultivación de algodón de invierno asimismo dió buenos resultados, - de modo que se destinarán en lo futuro más de 8,000 -- acres a este género en la vecindad de Manuel, Colonia y Columbus. La cosecha estará lista para recoger al co - mienzo de la primavera. Debido a las experiencias teni- das con algodón de invierno por americanos a lo largo

del ferrocarril entre Monterrey y Tampico, también agri
cultores mexicanos han comenzado a interesarse por esta
industria y han introducido métodos modernos de sembrar
y cultivar el algodón.

THE NEW YORK HERALD-TRIBUNE, 18 DE OCTUBRE DE 1925:

ARTICULO NUMERO 1.

El Programa de Construir Carreteras Adelanta bien -
en México.

Se Trae Maquinaria desde los Estados Unidos para
ser Empleada en los Primeros Pasos del Pro-
grama del General Calles para Construir
Muchas Carreteras.

(Por Jack Starr-Hunt.)

Ciudad de México. -- La campaña del Presidente Calles por la construcción de carreteras, la cual muchos consideran como uno de los pasos más trascendentales en la reconstrucción de México que encierra el programa administrativo, está adelantando bien.

Llegaron aquí 25 furgones llenos de tractores, trucks, arados y todo el demás equipo y maquinaria modernos americanos que se emplean en la construcción. Estos artículos están en el momento siendo descargados y distribuidos entre los diferentes campamentos que se establecieron hace dos meses en las distintas secciones del país. Uno de estos campamentos se encuentra establecido doce millas distante de la ciudad de México donde se ven trabajando a diario, menos el domingo, varios miles de personas, todos trabajadores nacionales, bajo la dirección de un capataz irlandés. Ya se encuentran varias millas de carretera en vías de construcción. Este campamento es uno de los varios por establecer a lo-

largo de la carretera de México a Puebla, la primera de su clase comenzada por americanos, con los cuales el Gobierno firmó un contrato para la construcción de esta - carretera, así como de la carretera principal, la cual, cuando esté terminada, conectará la ciudad de México y Laredo, sobre la frontera americana, la principal puerta de entrada austral entre los Estados Unidos y México. Los funcionarios, bajo cuya dirección se lleva acabo es te trabajo, abrigan la opinión de que será posible esta blecer antes del transcurso de dos años servicios de au tomóviles para turistas, pasajeros, de carga, así como - servicios comerciales entre la ciudad de México y Laredo.

Los trabajos en la carretera de Laredo asimismo han dado principio ya, y campamentos están siendo es tablecidos en una serie de puntos a lo largo de la ruta, de los cuales varios grupos de trabajadores operarán ha cia el norte y el sur hasta conectarse los distintos -- tramos.

Dice un reportazgo de Laredo que, en adición - al equipo ya traído al país, y de los 25 furgones que - acaban de recibirse, llegaban a la ciudad mencionada -- otros 75 furgones llenos de maquinaria necesaria para los trabajos, procedentes de varios puntos de los Es tados Unidos.

Se espera que el material de que se trata será distribuido desde luego entre los distintos puntos centrales a lo largo de la ruta que debe seguirse, de modo que las operaciones puedan comenzar sin pérdida de tiem po. Los expertos estiman que el primer pedido de maqui

naria americana para la construcción de las carreteras - vale en conjunto \$1.000,000.

Prácticamente todo el trabajo está a cargo de ingenieros americanos y se tiene la opinión de que los - cien furgones que representan el primer cargamento de - maquinaria y equipo forman solamente una pequeña parte - del total de compras que se harán a manufactureros ame - ricanos.

ARTICULO NUMERO 2.

MEXICO FIRMA AQUI PACTO PARA PAGO DE DEUDA EXTRANJERA.

El Comité Internacional Anuncia Conclusión de
Negociaciones Abarcando alrededor de-
750.000,000 de Dólares.

Los Ferrocarriles Serán Devueltos a sus Pro-
pietarios.

Los Pagos que se Suspendieron en 1924 Serán
Reanudados. El General Calles Lleva
acabe su Tercera Reforma Fiscal.

México reanudará los pagos por concepto de su-
deuda extranjera el mes de enero próximo, de acuerdo --
con los términos de un arreglo celebrado ayer en esta -
ciudad entre Alberto J. Pani, Ministro mexicano de Ha--
cienda, y los representantes de los acreedores encabeza-
dos por Thomas W. Lamont, Presidente del Comité Interna-
cional sobre los asuntos mexicanos y socio de la casa J. P.
Morgan y Compañía.

Una segunda provisión importante de dicho arre-
glo se refiere a la devolución de los Ferrocarriles Na-
cionales de México, los cuales el Gobierno de México se
compromete a regresar en buena condición a sus propieta-
rios el primero de enero. En conexión con este paso, --
los bonos de los Ferrocarriles mexicanos dejarán de --
constituir obligaciones del Gobierno Mexicano, ya que -

los ferrocarriles mismos se encargarán en lo futuro de la obligación de responder de los intereses, así como del capital principal.

La Transacción Abarca 750.000,000 de Dólares.

El arreglo, para ser válido, necesita de la aprobación del Presidente Calles, del Congreso Mexicano, -- así como de los accionistas. Se considera como probable la aquiescencia de estos.

El nuevo pacto constituye el más reciente y -- quizá el último episodio en la historia turbulenta de las finanzas mexicanas exteriores, la cual comenzó con el período revolucionario de hace más de diez años. Es la culminación de rumores de muchos meses y de negociaciones que se prolongaron por semanas. Incluye seguridades y obligaciones por un valor a la par de alrededor de 750.000,000 de dólares, las cuales se encuentran en su mayor parte en los Estados Unidos, pero también es -- parcidas a través de Europa y el resto del mundo. El -- hecho de que se haya logrado llegar a un arreglo satisfactorio se considera como un tributo a la habilidad -- del Ministro Pani, así como al propósito sincero de la presente Administración Mexicana para cumplir sus obligaciones y restaurar al país a condiciones normales.

Tercera Reforma Fiscal del General Calles.

La reanudación del servicio de la deuda extranjera es la más reciente de las reformas fiscales que el Presidente Calles ha procurado llevar a la práctica desde que tomó posesión de su cargo al comienzo de este -- año. Procuró, en primer término, pagar el adeudo del --

16
Gobierno a sus empleados, así como al comercio. Después inauguró, el primero de septiembre retropróximo, el Banco de México de emisión, el cual tiene por objeto aliviar la condición financiera apremiante del país. No se sabe si el arreglo presente con los acreedores extranjeros conducirá a facilitar préstamos adicionales a México. De todos modos, no se espera inmediatamente ningún tal empréstito.

El texto íntegro del nuevo convenio todavía no ha sido dado a la publicidad, y está pendiente de aprobación por las autoridades mexicanas. El Comité Internacional de Banqueros sobre los asuntos mexicanos publicó ayer en la noche los siguientes detalles:

"El señor Pani, Ministro Mexicano de Hacienda, acaba de terminar sus discusiones con el Comité Internacional y se prepara para regresar desde luego a México. El Ministro y el Comité acaban de arreglar ciertas modificaciones importantes al convenio de 1922, de acuerdo con las cuales el Gobierno Mexicano reanudará el servicio de la deuda extranjera, dando principio en enero de 1926.

La Deuda Ferrocarrilera Forma Categoría por Separado.

"Las modificaciones principales solicitadas -- por el Ministro por parte de su Gobierno se refieren a la separación de la deuda gubernamental directa de la deuda de los Ferrocarriles Nacionales de México, de la cual el Gobierno se había encargado bajo el arreglo de 1922. Este plan de consolidar las dos categorías de deuda, aunque fue ratificado en aquel entonces por el --

17
Congreso Mexicano, ha sido el objeto de críticas públicas en México, de modo que el Ministro Pani estipuló como una condición de la reanudación del pago de los intereses que se opere una modificación a este respecto. Han sido aportados ciertos otros cambios al arreglo de 1922, los cuales se aplican en su mayor parte a la separación de las dos clases de deuda.

"Una provisión trascendental del nuevo Convenio estriba en la estipulación de que los Ferrocarriles Nacionales deban devolverse a sus propietarios a más -- tardar al primero de enero de 1926, y el Gobierno conviene en tomar, antes de este término, las medidas conducentes referentes a la explotación etc., que pondrán a los Ferrocarriles Nacionales de México en condición -- de comenzar, a partir del primero de enero, a mantenerse con sus propios recursos y llenar las obligaciones -- respecto al pago de los intereses.

"Los pagos por concepto de intereses (provistos en el arreglo de 1922) para los años de 1924 y 1925, -- los cuales están ahora atrasados, serán aplazados para ser pagados en un término de 8 años, el cual comenzará a correr en 1928. Se ha hecho asimismo provisión para que los bonos de la Caja de Préstamos, el pago de los -- cuales está también atrasado, deben cambiarse por obligaciones gubernamentales directas.

Sujeto a la Anuencia de los Accionistas.

"El Convenio modificado, celebrado entre el Ministro Pani y el Comité, está sujeto a la ratificación -- por el Presidente Calles, así como el Congreso Mexicano,

18

y necesita naturalmente también la anuencia de los accionistas. Se recordará que, de acuerdo con el Convenio de 1922, bonos sumando aproximadamente el 95% de toda la deuda no pagada del Gobierno y de los Ferrocarriles Nacionales de México han sido depositados con el Comité de referencia. Los accionistas que, después de -- ser puestos debidamente al tanto de las modificaciones propuestas, prefieran no aceptarlas, quedarán en libertad de retirarse".

Los bonos mexicanos que se encontraban en el extranjero cesaron de ser honrados en 1914. El 24 de febrero de 1919 los accionistas organizaron un Comité Internacional para cuidar de sus intereses. Se nombró a Thomas W. Lamont como Presidente del mismo. Este Comité celebró, el 16 de junio de 1922, un arreglo con el Gobierno Mexicano, en el cual se hizo provisión para el servicio futuro de los bonos. Dicho arreglo entró en vigor el 7 de diciembre de 1923. México tenía que pagar, bajo los términos del mismo, al Comité de que se trata al menos 15.000,000 de dólares en el año de 1923, 17.500,000 dólares en 1924, 20.000,000 de dólares en -- 1925, 22.500,000 dólares en 1926, y 25.000,000 de dólares en 1927. Al transcurrir este tiempo, la reanudación completa del servicio de la deuda debería comenzar. Los intereses atrasados se consolidaron en cédula, arrojando réditos después de cinco años.

Los Pagos se Suspendieron en 1924.

El Gobierno se encargó, bajo el mencionado Convenio, voluntariamente de responder de las obligaciones

nes ferrocarrileras. El monto del capital principal de la emisión de bonos, incluido en el Convenio de junio, se cifró en 517.000,000 de dólares, de los cuales ----- 230.000,000 de dólares, en cifras redondas, representaron bonos ferrocarrileros. A esta suma se agregaron -- 200.000,000 de dólares por concepto de intereses atrazados, sumando todo en su conjunto alrededor de ----- 717.000,000 de dólares.

México pagó su cuota por concepto de la deuda correspondiente al año de 1923. Se entiende, además, -- que se pagaron alrededor de 500,000 dólares en 1924, -- aunque no se publicaron detalles al efecto. Después de este tiempo, se suspendieron los pagos, debido en parte a los gastos erogados para sofocar la revuelta de de la Huerta. Al finalizar este año, la suma atrasada de acuerdo con el Convenio se cifrará en 37.000,000 de dólares. Si se agrega este monto al total de la deuda antes mencionada, resultará un total de más de 750.000,000 de dólares, valor a la par, de presentes obligaciones mexicanas extranjeras.

El Gobierno Mexicano reanudará, bajo el nuevo Convenio, el pago a título de su deuda exterior a principios del año que entra, y a base de los términos del Convenio de 1922. México se comprometió en dicho Convenio al pago de al menos 22.500,000 dólares en 1926. -- Restando de esta suma la parte que corresponde a los bonos ferrocarrileros, el Gobierno Mexicano encontrará sus obligaciones para 1926 reducidas por el monto que corresponde a los bonos ferrocarrileros. El Comité Internacional debería efectuar los pagos a los accionistas a más-

tardar el primero de julio de 1926. Descontando las obligaciones ferrocarrileras, el Gobierno Mexicano se encuentra aliviado del fardo de alrededor de 40% de la suma principal de sus obligaciones exteriores.

Devolución de los Ferrocarriles Anhelada
por Mucho Tiempo.

Los tenedores de los bonos ferrocarrileros han por mucho tiempo deseado la devolución de las vías férreas, ya que abrigan la creencia de que los ferrocarriles pudieran ganar, bajo una dirección eficiente, lo bastante para subsistir independientemente. Este deseo de los tenedores de los bonos se cumplirá ahora, pero estos pierden, en cambio, la garantía gubernamental de sus bonos.

Se entiende que la Caja de Préstamos, la cual fue fundada como un Banco Rural, tiene una deuda no pagada de 25.000,000 de dólares. Esta suma será cambiada, bajo la revisión de ayer del Convenio de 1922, por obligaciones directas del Gobierno Mexicano.

Los pagos atrasados desde 1923 serán distribuidos, de acuerdo con el arreglo firmado ayer, sobre un período de 8 años. Si o no esta suma atrasada arrojará rédito, y si los ferrocarriles se encargan de su parte de la misma, estas son cuestiones de importancia sobre las cuales todavía no se tiene ninguna luz.

Se Espera que el General Calles dará su Anuencia.

Ciudad de México, octubre 23. -- Alberto J. Pani, Secretario de Hacienda, ha enviado, por la vía tele

gráfica, un plan de arreglo de la deuda extranjera mexicana al Presidente Calles en Michoacán, donde el Presidente se encuentra de visita. El señor Pani está negociando en New York con el Comité Internacional de Banqueros sobre el problema de la deuda mexicana.

Luis N. Morones, Ministro de Industria, Comercio y Trabajo, así como otros miembros del Gobierno, están consultando con el Presidente Calles, y se espera -- que regresen a la capital dentro de unos cuantos días.-- No se han publicado ningunos detalles respecto al plan del señor Pani, pero se cree, en círculos familiarizados con las ideas del señor Presidente, que este dará su aprobación.

ARTICULO NUMERO 3.

SE PREDICE UNA FUSION FERROCARRILERA EN
GRAN ESCALA EN MEXICO.

Se Cree que el Nombramiento de Holloway
es un Paso para Consolidar las Lí
neas Nacionales y del Sur.

Por Cable a The New York Herald-Tribune.

Ciudad de México, octubre 23 de 1925. -- En co
nexión con el anunciado nombramiento de Bertram E. Hol
loway, que es en la actualidad Gerente general del Fe -
rrocarril Mexicano, el cual es propiedad inglesa y co
rre entre la ciudad de México y Veracruz, como Geren
te general de los Ferrocarriles Nacionales de México, -
cuando estos sean devueltos a sus propietarios origina
les, los círculos ferrocarrileros en esta ciudad son de
parecer que es inminente la fusión de casi todos los fe
rrocarriles de México.

Varias líneas de propiedad inglesa, y que se -
conocen con el nombre de las líneas del sur, incluyendo
el Ferrocarril de Tehuantepec, Veracruz, Istmo y otros,
los cuales forman en su conjunto una red de comunicacio
nes en el sur de México, son en la actualidad líneas --
subsidiarias al sistema nacional, puesto que el Gobier
no se encargó de su administración hace varios años. --
El Ferrocarril Mexicano fue devuelto a sus propietarios
durante el período del Presidente Obregón, y se encuen
tra ahora en buenas condiciones financieras.

Los propietarios de las líneas del sur, las -

cuales no se encontraban en condiciones tan prósperas,--
propusieron a la Compañía Mexicana que aceptara su fu -
sión con la misma. La oferta fue rechazada en aquel --
tiempo. Pero debido al hecho de que la Gran Bretaña y-
México hayan reanudado sus relaciones diplomáticas, y -
que Holloway haya sido escogido para administrar el sis
tema nacional, los círculos ferrocarrileros en esta ---
ciudad abrigan la opinión de que es probable que la con
solidación de las líneas nacionales y del sur se lleve-
ahora al terreno de la práctica.

ARTICULO NUMERO 4.

26 de octubre de 1925.

EMPRESTITO MEXICANO NO INCLUIDO

EN EL NUEVO PACTO.

No se Espera la Repetición de la --
Equivocacion de 1922. La Garan
tía Gubernamental Ferrocarr
lera Sigue en Pie en Algu
nos Casos.

Se han hecho del conocimiento del público deta
lles importantes adicionales relativos al nuevo Conve -
nio sobre la deuda mexicana, firmado el viernes próximo
pasado por el Ministro de Hacienda, Pani, y Thomas W. -
Lamont, Presidente del Comité Internacional de Banqueros.
Algunos de estos detalles sufran, quizá, reformas antes
de que el Congreso Mexicano los ratifique.

Se sabe, de fuentes dignas de todo crédito, --
que el nuevo pacto no incluye ningún préstamo como con-
secuencia del presente arreglo, ni siquiera en la forma
de un acuerdo verbal entre los representantes de los --
acreedores extranjeros de México y el Gobierno Mexicano.
Por tanto, no se espera ninguna repetición de la equivo
cación que se suscitó después del arreglo Lamont-de la-
Huerta en 1922, cuando el Ministro Mexicano de Hacienda
regresó a México bajo la impresión de que los banqueros
americanos iban a otorgar créditos a su país. No puede
negarse, empero, que la reanudación de los pagos por --
concepto de la deuda exterior de México colocará a ese-

país en mejores condiciones para negociar créditos en el extranjero.

Si habrá banqueros que estén dispuestos a subscribir un nuevo empréstito, es cosa de la cual no se puede decir en la actualidad nada en definitiva. Los anuncios que se publicaron en algunos periódicos, al efecto de que se proporcionaría pronto un empréstito de 25.000,000 de dólares, son extemporáneos. El Consul General de México, señor Elías, dijo, el sábado retropróximo, que su Gobierno no tenía ahora necesidad de dinero.

La Garantía no se Suspende por Completo.

El Gobierno Mexicano consintió, bajo el arreglo Lamont-de la Huerta de 1922, en garantizar sin reserva todos los bonos ferrocarrileros mexicanos. Esta previsión del Convenio de 1922 fue cancelado en ocasión de la nueva revisión. Esta circunstancia, sin embargo, no significa que se haya suspendido por completo la garantía gubernamental. Aquellos bonos ferrocarrileros, los cuales disfrutaron de la garantía gubernamental antes de 1922, seguirán disfrutándola de acuerdo con el texto del nuevo arreglo, el cual el Presidente Calles tiene ahora en estudio. Esta garantía se aplica, según lo que se pudo saber ayer sobre este asunto, a bonos ferrocarrileros mexicanos por un valor mínimo de ----- 78.000,000 de dólares de entre un total de bonos por un valor de obra de 235.000,000 de dólares. Estas cifras representan el valor nominal. Los bonos que continuarán disfrutando de la garantía gubernamental son los siguientes:

I.-Bonos de los Ferrocarriles Nacionales de México, a un tipo de 4%, por valor de 51.000,000 de dólares, que se vencerán en 1977 y fueron garantizados por el Gobierno Mexicano en su carta partida al tiempo de su emisión en 1907.

II.-Bonos de primera hipoteca del Ferrocarril de Veracruz y Pacífico, a un tipo de 4.1/2%, por un valor de 7.000,000 de dólares, venciéndose en 1934 y garantizados incondicionalmente por el Gobierno Mexicano.

III.-Aquella porción de vales subsidiarios de los Ferrocarriles Nacionales de México a dos años plazo y un tipo de 6%, venciéndose en 1915, y que fueron prorrogados por común acuerdo hasta 1933, la cual está garantizada por bonos subsidiarios de los Ferrocarriles Nacionales de México por valor de 22.733,500 dólares, a un tipo de 4.1/2%, venciéndose en 1957. La emisión total de estos vales no pagados se cifra en 26.300,000 dólares.

IV.-Vales de los Ferrocarriles Nacionales de México, a un plazo de tres años y tipo de 6%, por valor de 5.529,132 dólares, venciéndose en 1917, garantizados por vales de la Tesorería mexicana de 1913 (prorrogados de común acuerdo hasta 1933) en la proporción de 100 dólares, valor nominal, del subsidiario por cada 85 dólares valor nominal de vales.

El Gobierno Mexicano Propietario de

Todas las Acciones Comunes.

El Gobierno Mexicano es propietario de todas las acciones comunes de los Ferrocarriles Nacionales de

México. El nuevo Convenio no dice que el Gobierno Mexicano tenga que garantizar, con los fondos de sus contribuciones, el servicio de los bonos ferrocarrileros, -- excepto aquellos que ya se encontraban garantizados antes de 1922. Se espera que los Ferrocarriles cumplirán, bajo la administración privada, con facilidad todas sus obligaciones, y que nunca se dará la eventualidad de -- faltar en el cumplimiento de estas obligaciones, eventualidad que traería consigo complicaciones con el Gobierno Mexicano.

Se nombrará a un Comité Ejecutivo de tres personas para administrar los Ferrocarriles Nacionales de México. Los acreedores nombrarán a un miembro de dicho Comité, el Gobierno Mexicano nombrará al otro, y estos dos nombrarán a un tercero. Se espera que un hombre -- con una experiencia práctica y amplia en el ramo, así -- como una reputación intachable, sea puesto a la cabeza de la administración de las líneas ferrocarrileras.

Continuará la recaudación del impuesto de 10% sobre las entradas brutas de los ferrocarriles que fue sancionado por el Convenio de 1922. Dicho impuesto se aplicará para satisfacer las obligaciones de los ferrocarriles. El Gobierno Mexicano no manejará estos fondos.

Se convirtieron, bajo los términos del Convenio de 1922, cosa de 200.000,000 de dólares de intereses atrasados en cédula, la cual debía comprarse con los fondos proporcionados por el Gobierno Mexicano durante un período de 40 años, comenzando con el año de --

1928. Esta cédula será comprada, bajo el Convenio revisado, de acuerdo con los mismos términos, pero los Ferrocarriles Nacionales tendrán que encargarse de su parte de esta obligación, la cual se cifrará en algo más de 2.000,000 de dólares anuales. Esta provisión se basa en el hecho de que los Ferrocarriles, después de estar separados de las obligaciones gubernamentales, debieran encargarse de su parte del monto atrasado de 1914 a 1922, período durante el cual su contabilidad estaba legalmente independiente de la contabilidad gubernamental.

Obligaciones del Gobierno.

Por otra parte, los 37.500,000 dólares de pagos atrasados de acuerdo con el arreglo de 1922, que representan el mínimo de las cuotas pagaderas en 1924 y 1925, y que nunca fueron pagadas, constituirán una obligación del Gobierno. Esta obligación se deriva de la garantía que el Gobierno Mexicano se encargó, en 1922, de proporcionar a las obligaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México. Esta suma atrasada de 37.500,000 dólares será pagada durante el período de ocho años que comienza a correr el primero de enero de 1928. Dicha suma atrasada arrojará, según la copia del Convenio revisado que The Herald-Tribune tuvo ocasión de examinar, 3% de interés a partir del primer día del año que entra. No se ha hecho, aparentemente, ninguna provisión para intereses compuestos.

Como ya se ha dicho antes, los fondos para la compra de la cédula durante el período de 40 años que comienza en 1928 serán aportados por el Gobierno y los

Ferrocarriles juntos. Las cuotas combinadas ascenderán a alrededor de 5.000,000 de dólares anuales. En el caso de que una de las dos partes se encontrare imposibilitada para cubrir su cuota, se entiende que los fondos facilitados por la otra serían usados por el Comité Internacional para comprar, sin distinción, la cédula de los bonos gubernamentales y ferrocarrileros. Lo que quiere decir que, al comprar la cédula para los efectos de su cancelación, dicha cédula no se dividirá en dos categorías, una perteneciente a las obligaciones de los ferrocarriles y la otra perteneciente a las del Gobierno.

Un subcomité del Comité Internacional de Banqueros negoció el Convenio revisado por parte de los acreedores. El subcomité lo integraron Thomas W. Lamont, Presidente del Comité Internacional, Mortimer L. Schiff, vice-presidente, Walter T. Rosen de Ladenburg, Thalman y Compañía, y De Witt Millhauser de Speyer y Compañía; Ira H. Patchin, de J. P. Morgan, desempeñó las funciones de Secretario. El arreglo, al cual el subcomité ha dado su asentimiento, todavía no ha sido ratificado por todos los representantes extranjeros en el Comité Internacional.

THE NEW YORK TIMES, 24 DE OCTUBRE DE 1925.

LOS BANQUEROS APRUEBAN EL PLAN
DE LA DEUDA MEXICANA.

El Gobierno Está Conforme en Reanudar el -
Pago Sobre los 500.000,000 de Dólares
el Primero de Enero del Año Entrante.

Se Concierta Nuevo Arreglo.

Se Pagará la Suma Atrazada de 37.500,000 -
Dólares. Los Ferrocarriles Naciona-
les de México Serán Devueltos a-
Sus Propietarios.

Alberto J. Pani, Ministro de Hacienda de Méxi-
co, y el Comité Internacional de Banqueros sobre los --
asuntos mexicanos, del cual Thomas W. Lamont es el Pre-
sidente, concertaron ayer un Convenio para la reanuda -
ción, el primero del año entrante, de los pagos por con-
cepto de la deuda extranjera de México de 500.000,000 -
de dólares. El Convenio está sujeto a la ratificación-
por parte del Presidente Calles y el Congreso Mexicano.
Encierra ciertas modificaciones importantes al Convenio
Lamont-de la Huerta, de conformidad con el cual México-
está atrazado en sus pagos por la suma de 37.500,000 dó-
lares.

Aparte de la reanudación de los pagos por con-
cepto de la deuda, los puntos salientes del nuevo arre-

glo son la devolución de los Ferrocarriles Nacionales - de México a sus propietarios el primero del año que vine, y una obligación directa gubernamental en cambio -- por los bonos actuales no pagados de la Caja de Préstamos, los cuales son seguridades emitidas por una organización banquera agrícola y que no gozaron con anterioridad de ninguna garantía por parte del Gobierno.

El nuevo arreglo señala un progreso determinado de México hacia su restauración después de las revoluciones y otras dificultades, y se espera que sea seguido, en el caso de que se ratificare, por un nuevo em -- préstamo americano en favor de México. Los banqueros - se rehusaron a hacer declaraciones a este respecto, ya- que el asunto en cuestión no formó parte de las negociaciones con el señor Pani, pero los círculos de Wall --- Street se acordaron que México formuló hace algún tiempo propuestas tendientes a colocar un empréstito en este país. Las discusiones a este respecto resultaron estériles en aquel entonces, pero se cree que después de- arreglada la cuestión de la deuda, el crédito de México en el extranjero se restablecerá y que entonces no ha - brá obstáculos para lograr un nuevo empréstito, el cual se cifrará quizá en 25.000,000 de dólares, o más, y se- rá posiblemente negociado dentro de los próximos seis - meses.

México Atrazado por la Suma de 37.500,000 Dólares.

Bajo el Convenio Lamont-de la Huerta, el cual- el presente arreglo reemplaza, los pagos comenzaron con 15.000,000 de dólares en 1923, con la provisión de que-

debieran aumentarse por la suma de 2.500,000 dólares anuales hasta llegar a la suma de 25.000,000 de dólares anuales, suma que se debiera en seguida pagar anualmente. Pero nada ha sido pagado desde 1923, con la consecuencia de que están atrasados, para el año de 1924, --- 17.500,000 dólares, y 20.000,000 para el año de 1925. Se aplazarán los pagos por concepto de estas sumas atrazadas, en la inteligencia de que el pago de las mismas se repartirá sobre un período de ocho años, comenzando en 1928. Sin embargo, se entiende que para el año de 1926 se pagarán 22.500,000 dólares, como se tiene provisto. Efectuado este pago, las cuotas posteriores serán pagadas regularmente a base de lo estipulado en el Convenio primitivo.

Las deudas ferrocarrileras, las cuales se encuentran ahora separadas de las obligaciones nacionales, representan cosa de 40% del total de 500.000,000 de dólares que el Convenio estipula. En adelante, los Ferrocarriles Nacionales de México responderán ellos mismos de su parte de la deuda, y el Gobierno responderá del resto, aunque el total de las cuotas pagaderas no se cambiará.

Sigue la declaración proporcionada por el Comité Internacional de Banqueros sobre los asuntos mexicanos:

"El señor Pani, Ministro Mexicano de Hacienda, acaba de terminar sus discusiones con el Comité Internacional y se prepara para regresar desde luego a México. El Ministro y el Comité acaban de arreglar ciertas modificaciones importantes al Convenio de 1922, de acuerdo-

con las cuales el Gobierno Mexicano reanudará el servicio de la deuda extranjera, dando principio en enero de 1926.

"Las modificaciones principales solicitadas -- por el Ministro por parte de su Gobierno se refieren a la separación de la deuda gubernamental directa de la deuda de los Ferrocarriles Nacionales de México, de la cual el Gobierno se había encargado bajo el arreglo de 1922. Este plan de consolidar las dos categorías de -- deuda, aunque fue ratificado en aquel entonces por el -- Congreso Mexicano, ha sido el objeto de críticas públicas en México, de modo que el Ministro Pani estipuló como una condición de la reanudación del pago de los intereses que se opere una modificación a este respecto. -- Han sido aportados otros ciertos cambios al arreglo de 1922, los cuales se aplican en su mayor parte a la separación de las dos clases de deuda.

"Una provisión trascendental del nuevo Convenio estriba en la estipulación de que los Ferrocarriles -- Nacionales deben devolverse a sus propietarios a más -- tardar el primero de enero de 1926, y el Gobierno con -- viene en tomar, antes de este término, las medidas conducentes referentes a la explotación etc., que pondrán a los Ferrocarriles Nacionales de México en condición -- de comenzar, a partir del primero de enero, a mantenerse con sus propios recursos y llenar las obligaciones -- respecto al pago de los intereses.

"Los pagos por concepto de intereses (provistos en el arreglo de 1922) para los años de 1924 y 1925, ---

los cuales están ahora atrazados, serán aplazados para ser pagados en un término de 8 años, el cual comenzará a correr en 1928. Se ha hecho asimismo provisión para que los bonos de la Caja de Préstamos, el pago de los cuales está también atrazado, deben cambiarse por obligaciones gubernamentales directas.

"El Convenio modificado, celebrado entre el Ministro Pani y el Comité, está sujeto a la ratificación por el Presidente Calles, así como el Congreso Mexicano, y necesita naturalmente también la anuencia de los accionistas. Se recordará que, de acuerdo con el Convenio de 1922, bonos sumando aproximadamente el 95% de toda la deuda no pagada del Gobierno y de los Ferrocarriles Nacionales de México, han sido depositados con el Comité de referencia. Los accionistas que, después de -- ser puestos debidamente al tanto de las modificaciones propuestas, prefieran no aceptarlas, quedarán en libertad de retirarse".

La Actitud de México Complace a los Banqueros.

Los banqueros consideran el nuevo arreglo como un paso importante hacia la estabilidad internacional y alaban la manera en que México se ha enfrentado con esta situación difícil. Los banqueros dijeron que la falta de pago no era el resultado de falta de buena voluntad, por parte de México, de pagar sus deudas, sino que era principalmente el resultado de la revolución de de la Huerta, la cual costó al Gobierno, según se ha dicho, más de 300.000,000 de pesos. Bajo el régimen del Presidente Calles, una economía estricta ha sido establecida

en México, y los ingresos han sido conservados.

Han estado corriendo rumores por varios meses al efecto de que México iba a reanudar los pagos por -- concepto de su deuda, siendo el paso preliminar principal en esta dirección la fundación del Banco nacional de emisión. Este banco comenzó sus operaciones el primero de septiembre retropróximo, y se espera que facilitará grandemente la aplicación del programa financiero del Gobierno. El capital nominal del Banco de México es de 100.000,000 de pesos, de los cuales 80.000,000 de pesos han sido pagados, según indican las informaciones más recientes. El Gobierno suscribió más de la mitad de este capital, y otros bancos en México cubrieron en su mayor parte el resto.

Bajo la aplicación del arreglo habido, se comenzará a mandar, a partir del primero del año entrante, a los banqueros fondos provenientes de los ingresos mexicanos. Las sumas que se reciban de este modo serán reunidas hasta que alcancen un monto bastante elevado para cubrir los intereses de medio año. Se tiene provisto que este pago se haga en julio próximo, el cual se cifrará, según el Convenio, en 11.250,000 dólares. Se pagará la misma cantidad a fines del próximo año bajo un procedimiento similar. Se sigue este método porque los ingresos mexicanos no se reciben todos a un mismo tiempo, y porque se abriga el deseo de hacer, en un tiempo fijo, las reparticiones a los banqueros cuyas seguridades originales piden el pago de los intereses en fechas desiguales.

Se espera que la devolución de los Ferrocarriles Nacionales de México a sus propietarios estimule el comercio de ese país, por virtud de operaciones más eficientes. Se espera, asimismo, que se elija a un americano de importancia, y reputado por su experiencia en el ramo, para dirigir las operaciones de los Ferrocarriles, aunque todavía no se ha decidido nada en definitiva en esta materia. Expertos americanos son de opinión de que también el comercio se beneficiará por los arreglos llevados acabo recientemente para la emisión de papel moneda, el cual reemplazará la presente práctica incómoda de llevar acabo las transacciones comerciales exclusivamente por medio de moneda metálica.

El señor Pani ha venido estando en New York -- por espacio de varias semanas, celebrando conferencias con los banqueros para un nuevo arreglo del asunto de la deuda. El nuevo Convenio toma el lugar del celebrado en 1922 por los señores Lamont y Adolfo de la Huerta, Ministro Mexicano de Hacienda de aquel entonces. Se hicieron pagos, bajo el antiguo Convenio, en 1923, pero se suspendieron después. El viejo arreglo fue celebrado después de los disturbios revolucionarios en México y representó una reducción considerable de la deuda original.

THE NEW YORK EVENING WORLD, 20 DE OCTUBRE DE 1925.

Ciudad de México. -- México es casi cien por ciento americano desde el punto de vista del chicle, -- los cines, barbarismos en el lenguaje del Base Ball, -- pastas dentífricas, refrescos, hot-cakes, y literatura barata.

Todos estos productos, que se compran en todas las calles principales de las ciudades de los Estados Unidos, se hallan también por doquier en la capital mexicana.

La marca más conocida de los automóviles americanos se ve en cada calle de la capital. El masticar chicle se ha constituido en un hábito arraigado. La sola diferencia entre el chicle americano y el mexicano estriba en la circunstancia de que en México las envolturas están impresas en español.

Un mexicano, que había prestado servicios en -- restaurants americanos, abrió aquí una fonda muy modesta para la venta de hot-cakes y demás platillos americanos, ostentando el letrero de "Quick Lunch". Pero sucede que los mexicanos no se dan ninguna prisa para tomar su "lunch". Las casas comerciales cierran al medio día al menos por espacio de dos horas para facilitar la --- oportunidad de tomar la comida. A pesar de esto, empero, la idea del "Quick Lunch" tuvo un gran éxito, de modo -- que se encuentran a la fecha muchos de estos lugares -- aquí. El título, sin embargo, sigue siendo una designación equivocada, ya que no es nada extraordinario para los mexicanos gastar dos horas comiendo hot-cakes o ---

waffles.

Se sirven también con mucha frecuencia sodas, y la cantidad consumida haría honor a cualquier lugar al norte del Río Bravo. Los artículos dentríficos, que son populares en los Estados Unidos, ocupan gran espacio en los aparadores. Lo mismo puede decirse respecto a un sinnúmero de otros artículos populares americanos.

Y en lo que concierne a los cines, hay que decir que, en el caso de que los Estudios americanos cesaran su producción, todos los cines de la ciudad de México tendrían que cerrar sus puertas. Se exhiben algunas películas nacionales y europeas, pero el número de estas es muy contado.

THE NORTH ADAMS EVENING TRANSCRIPT, VIERNES,

9 DE OCTUBRE DE 1925.

ALABANZA AL GENERAL CALLES COMO REDENTOR
DE MEXICO.

El País Va a Arreglar Su Casa.

La Paz Ha Sido Restablecida.

Se Impulsa la Industria y el Comercio.

El Pueblo Apoya al Presidente.

Por Oscar K. Goll.

México, el país de las revoluciones perpetuas, está arreglando su casa lenta, pero seguramente, bajo - la administración del Presidente Plutarco Elías Calles, el hombre más enérgico que México ha producido desde la caída del dictador, el General Porfirio Díaz, el cual - por más de dos generaciones gobernó y mantuvo a la Repú**u**blica en un estado de sujeción forzada.

Desde que empuñó el timón de la nave gubernamental de México en diciembre del año pasado, el Presidente Calles ha hecho surgir del caos la paz, y ha inau**u**gurado una revolución industrial junto con un programa-agrario bien definido, los cuales están madurando resul**u**tados excelentes, no solamente en provecho del pueblo me**u**xicano en su conjunto, sino también en beneficio de todos los extranjeros cuyas inversiones han sufrido debi-

do a más de quince años de disturbios y guerras civiles.

Una de las hazañas recientes más importantes - del Presidente Calles, y que ha sido recibida con gran-satisfacción por sus amigos, así como enemigos, fue la -reanudación de las relaciones diplomáticas con la Gran-Bretaña, las cuales este último país suspendió hace casi 15 años.

Al reanudar las relaciones diplomáticas con Inglaterra, el general Calles preparó el terreno para el restablecimiento de la mutua confianza, sin comprometer, por eso, el honor de México y de sus nacionales.

Se Encomia el Progreso del País.

El programa de desarrollo, progreso y buena voluntad, que México se ha trazado, está siendo encomiado - no solamente en los Estados Unidos, sino también en los países más importantes del viejo mundo, elogio que se - debe a su anhelo de admitir inmigrantes y el capital extranjero para tomar participación en la era de prosperidad que está apuntando sobre el horizonte de un país -- arruinado por las revoluciones.

Cuando el Presidente Calles se encargó del Gobierno, el erario federal se había hundido en un caos - financiero, de modo que el país se encontró al borde de la bancarrota. Uno de sus primeros actos oficiales consistió en reducir el ejército de más de 200,000 hombres, incluyendo todos los ramos del servicio, a un cuerpo de 50,000 soldados.

Revisó, después, la lista de los empleados federales y redujo su número por más de 5,000. Se inaugu

raron asimismo otras medidas de economía, con el resultado de que el Presidente Calles aumentó, dentro de un plazo de 10 meses, el erario por la suma de 60.000,000 de pesos, o sean 30.000,000 de dólares americanos.

Restaurar a la Nación.

De modo que se verá claramente que el Presidente Calles está restaurando a una nación la cual ha venido padeciendo las malas consecuencias de la guerra civil desde 1910, cuando Francisco I. Madero lanzó su revolución en contra del régimen de Díaz.

Uno de los pasos más importantes dados por el General Calles en los diez cortos meses en los que viene guiando los destinos de la República, fue la apertura, en el mes retropróximo (septiembre), del Banco Nacional de México, con un capital de 40.000,000 de pesos. Esta institución se tomó por modelo los Bancos Federales de Reserva de los Estados Unidos, y es administrada a base de los principios que rigen en ellos.

Al establecer con éxito el Banco Nacional de México, el Presidente Calles dió a su pueblo el primer banco de emisión que el país ha tenido desde la caída del Gobierno del General Porfirio Díaz en 1910, tiempo durante el cual México subsistió sin bancos gubernamentales, y en efecto sin servicio bancario de ninguna clase, circunstancia que no solamente tuvo el efecto de -- atrazar el progreso, sino también el desarrollo del comercio, así como la prosperidad nacional en su conjunto.

El Presidente Calles ha demostrado, a la satisfacción del cuerpo diplomático extranjero en la ciudad-

de México, que no sólo ha preservado la paz por la extensión de la República, sino que ha también eliminado a todas las bandas de bandoleros y rebeldes que existieron en varias partes del país cuando él se encargó de la Presidencia. Y todo esto ha sido llevado a la práctica, no con un ejército de 200,000 hombres, sino con menos de 50,000 soldados.

Programa de Obras Públicas.

Desde su inauguración como Presidente, el General Calles ha lanzado un número de proyectos gubernamentales de obras públicas en gran escala, facilitando de este modo un empleo diario y continuo a muchos miles de obreros y artesanos, y llevando la felicidad y el contento a muchos hogares.

El General Calles ha también iniciado la aplicación de proyectos de una índole social y económica, los cuales tienen el apoyo unánime de todas las clases de la población mexicana, lo cual se manifiesta por todas partes por medio de un espíritu de cooperación muy-feliz.

Entre los proyectos principales de reforma, iniciados por el Primer Magistrado, se encuentra el de establecer escuelas y llevar acabo otros varios programas educacionales, y es curioso ver a personas avanzadas en su edad manifestar, conjuntamente con los niños, una -- verdadera hambre para aprender los principios de la lectura, escritura y aritmética. En efecto, no es cosa rara ver a hombres entre los 30 y 40 años sentados en la misma -- clase con niños de 10 a 12 años, sedientos de lograr --

una educación que no pudieron alcanzar bajo los gobiernos anteriores, los cuales habían gobernado al país en beneficio de su propio medro.

Exportaciones e Importaciones.

Las exportaciones e importaciones de México -- han dado grandes pasos desde que el General Calles asumió el poder. En efecto, el desarrollo ha sido tan notable en los últimos diez meses que los escritores sobre asuntos financieros en los Estados Unidos hacen comentarios muy favorables respecto al desarrollo comercial por toda la extensión de la República.

México invita, bajo la administración del Presidente Calles, la inmigración y el capital extranjeros, -- asegurándoles toda clase de protección. Sin embargo, -- esto se refiere solamente a los elementos que quieran -- ayudar en el desarrollo del país, y no a aquellos que -- buscan la satisfacción de apetitos ilícitos. Se acordarán a los extranjeros las mismas libertades y los mismos privilegios de los que disfruta el conjunto del pueblo mexicano. La regla que el Presidente Calles se propone aplicar, y que ha sostenido la prueba en los primeros meses de su administración, es esta: "Derechos -- iguales para todos, pero privilegios especiales para -- ninguno".

No se puede negar que este guerrero de ayer y pacificador de hoy día es un verdadero patriota. El ha dado pruebas de ser "el hombre de hierro" de México, -- con determinación de aportar ilustración a su pueblo y volver a ganar para su país el lugar que le corresponde-

entre las naciones civilizadas del mundo.

Se Deben Abandonar las Ideas Erróneas.

Si las gentes en los Estados Unidos, o en los -- otros países, quienes, a raíz de informaciones equivocadas de la prensa, han venido abrigando el miedo de que la exaltación del General Calles a la primera magistratura de la República resultaría solamente en un nuevo -- caos -- debido a sus llamadas tendencias y puntos de -- vista comunistas --, solamente conocieran su verdadero carácter y el espíritu patriótico que lo guía en la ejecución de sus actos oficiales, abandonarían muy pronto sus prejuicios y darían su apoyo moral al hombre que ha demostrado hasta la fecha, por sus métodos prácticos, que es en efecto capaz de guiar la nave del estado mexicano eficazmente del mar turbulento, que ha venido navegando, y conducirla felizmente al puerto de la paz y prosperidad.

El Pueblo Apoya al General Calles.

Cabe decir, en conclusión, que sucede por primera vez dentro de 15 años que toda la población de México apoye unánimemente a su Presidente. Ya no se oyen los rumores de nuevas revoluciones lanzados por políticos descontentos y desilusionados. Los desterrados han sido invitados a volver a su país natal y ayudar en la reconstrucción de un México más grande, más próspero y más moderno. Se manifiesta, en efecto, por doquier en el país un espíritu unánime de lealtad para con el Gobierno central y la persona que lo encabeza, el General Plutarco Elías Calles, el hombre que ha logrado finalmente convertir la espada de la revolución en re-

jas de arado.

F I N .