



[www.senado2010.gob.mx](http://www.senado2010.gob.mx)

[www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)

## **INICIATIVA DE LEY APROBATORIA DE LA "ENMIENDA PANF"**

*INICIATIVA DE LEY enviada por el Poder Ejecutivo al H. Congreso de la Unión para derogar el Decreto de cancelación temporal del servicio de la Deuda Exterior de México y aprobar la "Enmienda Panf".*

A los C. C. Secretarios de la H. Cámara de Diputados.

**Presentes.**

Todos saben que el ex-Secretario de Hacienda y Crédito Público don Adolfo de la Huerta firmó en New York, el 16 de junio de 1922, el Convenio que, para reanudar el servicio de la Deuda Exterior, había negociado con el Comité Internacional de Banqueros con negocios en México; que una de las características principales de dicho Convenio fué la incorporación a la Deuda Pública Federal de otros adeudos extraños, tales como los de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., hecho por el cual casi se duplicó el monto de las obligaciones que ya gravitaban pesadamente sobre el Gobierno y se trató de justificar presentándolo, falsamente, como satisfacción a la necesidad ineludible de salvar a la empresa ferroviaria más importante del país—y al país mismo—de peligros que a la postre resultaron más imaginarios que reales; que, para obtener la ratificación presidencial del Convenio, don Adolfo de la Huerta

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

dió, además, informaciones engañosas sobre el estado de la Hacienda Pública—que se acercaba más al de bancarrota que al de bonanza—y sobre supuestos arreglos que tenía ya concertados—y que jamás llegaron a cristalizar—para el establecimiento del Banco Unico de Emisión y para la construcción de obras materiales que determinarían un rápido desenvolvimiento económico de la Nación y una mayor capacidad financiera del Gobierno; que, finalmente, elevado el Convenio de 16 de junio de 1922 a la categoría de Ley, por el voto unánime de los miembros del H. Congreso de la Unión, fué reanudado el servicio de la Deuda Exterior de México, de acuerdo con las estipulaciones contenidas en dicho Convenio y a partir de enero de 1923.

Todos saben también, por otra parte, que en lugar de preocuparse don Adolfo de la Huerta por asegurar o siquiera posibilitar—con una gestión hacendaria de orden y economía—el cumplimiento de los nuevos compromisos que, en nombre del Gobierno, había contraído y garantizado, estimuló a tal punto el desorden administrativo y el despilfarro que—aparte de disponer ilegalmente de varios millones de pesos de los fondos destinados al pago de los vencimientos correspondientes al primer año de vigencia del Convenio—al tener que renunciar la cartera de Hacienda, a fines de septiembre de 1923, dejó un déficit mensual creciente que se aproximaba ya a cinco millones y un déficit acumulado de cuarenta y tantos millones de pesos; que estalló a principios de diciembre de ese mismo año de 1923, una asonada militar—encabezada por el propio don Adolfo de la Huerta—que cegó muchas y muy abundantes fuentes de recaudación fiscal; que el Ejecutivo logró, a costa de grandes sacrificios—ya que la represión de la asonada ocasionó fuertes erogaciones extraordinarias—completar el fondo, considerablemente mermado, que correspondía a las obligaciones derivadas del Convenio para el año de 1923; pero que, por último, la situación angustiosa resultante de tantas calamidades, puso al Ejecutivo en el caso de tener que suspender temporalmente—como lo hizo por Decreto de 30 de junio de 1924—el servicio de la Deuda Exterior, en tanto no se restableciera el equilibrio de la Hacienda Pública Federal.

Reprimida la asonada militar y restaurado el orden en toda la

# A P E N D I C E

República, se consideró procedente aprovechar las duras enseñanzas de la experiencia, procurando sustentar, sobre bases más sólidas, la rehabilitación del crédito de México en el extranjero, esto es, encauzando previamente las actividades de la Administración Pública por los senderos de una efectiva reconstrucción nacional.

De allí que el Ejecutivo de mi cargo haya desplegado todas las energías de que ha sido capaz para imponer, en las oficinas de su dependencia, formas menos costosas de organización y las reducciones máximas de personal y gastos compatibles con la conservación de los servicios públicos indispensables, política que ha conducido derechamente no sólo a la nivelación de los Presupuestos, sino a la inversión de los dos términos de la tradicional ecuación hacendaria mexicana, es decir, la transformación del *déficit* en *superávit*, para poder llegar después—tal como ha sucedido—a la liquidación de la Deuda Flotante y de una buena parte de la Deuda Bancaria, a la creación—con recursos exclusivos del Gobierno—del Banco de México, S. A., a iniciar la construcción de una extensa red de caminos, y a asegurar, para el año entrante, la ejecución de muy trascendentales obras de irrigación y el establecimiento del Banco Nacional de Crédito Agrícola y Colonización. Y al mismo tiempo que se realizaba ese programa de reconquista del crédito interno, de desarrollo de la riqueza pública, y de consolidación de la paz y de la autonomía económica del país, se hacían esfuerzos, ante el Comité Internacional de Banqueros, por negociar una revisión del Convenio de 16 de junio de 1922, que limitara las obligaciones del Gobierno a su verdadera capacidad financiera.

Los intentos referidos, en efecto, fueron iniciados desde fines del año pasado. En las pláticas personales que, en enero último, tuvo el actual Secretario de Hacienda con los miembros del Comité, quedó claramente definido el criterio del Gobierno en ese respecto—tal como acaba de ser expresado—criterio que fué insistentemente sostenido en la correspondencia cablegráfica posterior y que, al fin, logró imponerse, después de las recientes conferencias celebradas en New York entre el mencionado Secretario de Hacienda y la Sección Americana del Comité. Las negociaciones culminaron, pues, en la aceptación de las reformas y adiciones al Convenio

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

de 16 de junio de 1922, que el Gobierno venía proponiendo y que fueron consignadas en el Convenio firmado en New York el 23 de octubre del año en curso, que han sido ya ratificadas por las Secciones Europeas del Comité y también por este Ejecutivo—después de oír, en Consejo verificado con ese objeto, la opinión favorable de todos sus Ministros—y que ahora se someten—en cumplimiento de un mandato constitucional—a la consideración del H. Congreso de la Unión.

### PROPOSITOS DEL GOBIERNO

En las negociaciones de revisión del Convenio de 16 de junio de 1922, el Gobierno buscó estos dos resultados: primero, posibilitar la reanudación del servicio de la Deuda Exterior, sin tener que recurrir a fuertes erogaciones inmediatas—por el aplazamiento de las obligaciones ya vencidas y no pagadas—y, segundo, asegurar el cumplimiento de las obligaciones futuras de dicho servicio reduciendo el monto de la Deuda y aumentando el poder financiero del Gobierno mediante: a) la desincorporación de las deudas de los Ferrocarriles Nacionales, no garantizadas con anterioridad a la celebración del Convenio, y b) el canje de los bonos de la Caja de Préstamos por bonos de la Deuda Pública sin garantía específica y la consiguiente cancelación de las escrituras de fideicomiso e hipoteca. Estos dos resultados se materializaron en las reformas y adiciones de que se trata y cuyas ventajas más salientes, sobre las estipulaciones relativas del Convenio afectado, voy a señalar someramente a continuación:

#### *Obligaciones derivadas del Convenio, vencidas y no satisfechas.*

El Convenio de 16 de junio de 1922, en el párrafo (a) de la sección "4" que se refiere al pago de los *intereses corrientes*, obliga al Gobierno a garantizar—para cubrir el período de cinco años de vida del convenio—fondos mínimos crecientes de tal manera que, comenzando con treinta millones de pesos el año de 1923, se aumentarán

## A P E N D I C E

cinco millones cada año, hasta acabar, en 1927, con cincuenta millones de pesos.

Satisfechos los vencimientos de 1923 y declarada el año siguiente la suspensión temporal del Convenio, habían quedado insolutos los vencimientos de 1924 y 1925 con montos respectivos de treinta y cinco y cuarenta millones de pesos, o sea, un total de setenta y cinco millones de pesos. El pago de esta suma tan crecida—sin estorbar el costoso plan de reconstrucción interna que el Ejecutivo ha venido emprendiendo—era, pues, el primer problema que se presentaba para la reanudación inmediata del servicio de la Deuda Exterior.

Un empréstito de esa cuantía—en condiciones tan desfavorables para el Gobierno a raíz de su fracaso en el cumplimiento de compromisos recientemente contraídos—habría sido, si no imposible, sí muy oneroso. En la correspondencia cambiada con el Comité Internacional de Banqueros, apenas pudo vislumbrarse una remota posibilidad de contratación de un préstamo mucho menor y de carácter bancario, esto es, a corto plazo. La proposición Arlitt, por ejemplo, que tuvo algunos visos de factibilidad, consistía en la flotación, con la garantía de los impuestos sobre la producción de petróleo, de bonos por cincuenta millones de *dollars*, al tipo de colocación del setenta y cinco por ciento—que habría producido exactamente el monto de los vencimientos de 1924 y 1925—amortizable en veinte años, a razón de dos y medio millones de *dollars* anuales, y con interés de seis por ciento anual sobre las cantidades insolutas. Las erogaciones que requeriría el servicio de intereses y amortización de un empréstito semejante, hasta su extinción total, importaría la enorme suma de \$163.000.000.00.

El Convenio de 23 de octubre de 1925, resuelve el problema en cuestión adicionando la estipulación mencionada del Convenio primitivo con la prescripción de que los fondos mínimos de 1924 y 1925 habrán de diferirse y liquidarse, a partir del primero de enero de 1928 y en un período de ocho años, de acuerdo con una escala progresiva de amortizaciones y con un interés de tres por ciento anual sobre las cantidades insolutas, comenzando a causarse este interés desde la misma fecha fijada para la liquidación. La escala progresi-

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

va adoptada para amortizar los setenta y cinco millones de pesos adeudados por este concepto, es como sigue:

- diez por ciento del capital los primeros tres años;
- doce y medio por ciento los segundos tres años;
- quince por ciento el séptimo año, y
- diecisiete y medio por ciento el último año.

Ahora bien, como los desembolsos para la entera extinción del adeudo importarán \$85,049,990.00 se deduce que la solución pactada posibilita la inmediata reanudación del servicio de la Deuda Exterior, sin exigir erogación alguna antes del año de 1928, estableciendo una ventajosa escala de futuras amortizaciones crecientes y reduciendo el monto de éstas a casi la mitad del que podría esperarse de la dudosa concertación de un empréstito como el de la proposición Arlitt.

### *Desincorporación de las deudas de los Ferrocarriles Nacionales.*

Para separar las obligaciones de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., de las que propiamente constituían—antes de la vigencia del Convenio de 16 de junio de 1922—la Deuda Pública Federal, es preciso reformar las secciones “1”, “4” y “5” de dicho Convenio, que se refieren, respectivamente, al pago de los *intereses atrasados*, al pago de los *intereses corrientes* y al *sistema de los Ferrocarriles Nacionales*.

El párrafo tercero de la “Sección 1” del Convenio de 16 de junio de 1922, asigna exclusivamente al Gobierno la obligación de solventar los intereses vencidos y no pagados, hasta el 2 de enero de 1923, tanto de las deudas del Gobierno como de las de los Ferrocarriles. Con tal fin fueron desprendidos de los bonos los cupones que amparaban esos intereses, y cambiados por recibos o certificados del mismo valor nominal, y se pactó que el Gobierno retirara a la par esos recibos o certificados cuyo valor, en junto, asciende a \$413,746,386.00, destinando anualmente \$10,343,659.65, durante el periodo de cuarenta años comprendido entre el primero de enero de 1928 e igual fecha de 1968.

## A P E N D I C E

La reforma introducida en este respecto por el Convenio de 23 de octubre de 1925, obedeció a las dos tendencias de distribuir equitativamente la obligación impuesta entre los deudores genuinos y de reducir al mínimo posible las dos porciones resultantes. Divide, en efecto, la obligación asignada exclusivamente al Gobierno, en las dos partes que—en su origen y de modo separado—correspondían a cada uno de los grupos de deudas y limita, por tal motivo, la carga total del Gobierno a \$216,692,460.00 y su erogación anual a..... \$5,417,311.50, o sean, con relación a lo estipulado en el Convenio primitivo, diferencias en menos, respectivamente, de \$197,053,926.00 y \$4,926,348.15 que tocan a la empresa privada de los Ferrocarriles Nacionales de México y que, con inexplicable desacierto, se involucraron en la Deuda Pública Federal. Pero no es ésta la sola ventaja obtenida. En efecto, hay que recordar que, por una parte, como los recibos o certificados que amparan los intereses atrasados en cuestión, no causan interés, carecen de garantía específica y—aparte de haberlos distinguido en las dos clases "A" y "B" y de dar carácter preferente a los de la clase "A"—fueron emitidos sin sujeción a un método, previamente fijado, de amortizaciones parciales sucesivas durante el largo lapso de cuarenta años, es indudable que no podrán circular más que irrisoriamente depreciados y que, por otra parte, la nueva estipulación no prescribe—como lo hace la del Convenio original—ni la duración de cuarenta años para las erogaciones anuales, ni la obligación de retirar a la par los mencionados recibos o certificados, y sí abre expresamente la puerta para que el Gobierno y los Ferrocarriles, llegado el caso, puedan adquirirlos en el mercado libre a los precios corrientes más bajos o intenten operaciones fáciles de conversión de sus deudas, reduciéndolas considerablemente a cambio de mejores y más seguras condiciones de amortización.

La desvinculación de las deudas de los Ferrocarriles afecta la Sección 4, "Intereses Corrientes", del Convenio de 16 de junio de 1922, reformando los párrafos (c) y (h) y anulando el párrafo (f). Los propósitos substanciales de estas enmiendas fueron: reducir los fondos mínimos pagaderos en 1926 y 1927; substituir la garantía del impuesto del diez por ciento sobre las entradas brutas de los Ferrocarriles y de las utilidades de los mismos con una porción menor de

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

los impuestos sobre la producción del petróleo, e impedir una posible reclamación del Comité por la parte distraída indebidamente para otros fines, de las contribuciones comprometidas como garantía.

El Convenio de 16 de junio de 1922 fija, respectivamente, en cuarenta y cinco y cincuenta millones de pesos los fondos mínimos garantizados para el pago de los intereses corrientes en los años de 1926 y 1927, y obliga al Gobierno a entregar al Comité, para formar dichos fondos, el producto total de los derechos de exportación del petróleo y todos sus aumentos posibles, y el del impuesto del diez por ciento sobre las entradas brutas de los Ferrocarriles, así como las utilidades de éstos, y a cubrir, además, con otros ingresos, las deficiencias que hubiere.

La reforma hecha por el Convenio de 23 de octubre de 1925, en el párrafo (c) de la Sección 4 del Convenio primitivo, reemplaza la garantía constituida por los impuestos y las utilidades procedentes de los Ferrocarriles con la suma específica —mucho menor— de diez millones de pesos, tomada de los impuestos sobre producción de petróleo y pagadera en mensualidades de \$833,333.33, y reduce, en más de un cincuenta por ciento, cada uno de los fondos mínimos destinados al servicio de intereses corrientes en los años de 1926 y 1927 fijándolos, respectivamente, en \$21,385,690 y \$22,023,802. Los aumentos que hubiere en el producto de los derechos de exportación del petróleo —arriba de las cifras acabadas de consignar, pero solamente hasta la suma de tres millones por año— podrán ser utilizados en comprar, a los precios más bajos del mercado, los títulos (Cash Warrants, Scrips), de la parte de contado de los intereses corrientes o de la parte diferida de los mismos intereses. Los excedentes sobre los fondos mínimos así aumentados, serán devueltos al Gobierno por el Comité.

La enmienda al párrafo (h) de la misma Sección 4 no tuvo más objeto que simplificar y hacer más clara su redacción, conservando únicamente la prescripción relativa al restablecimiento del total servicio de la deuda del Gobierno—de conformidad con los contratos originales, al finalizar el período de cinco años de vigencia del Convenio—y trasladando al párrafo 11 de la Sección 5 reformada, la que se refiere a la subsistencia del impuesto ferrocarrilero, después



## A P E N D I C E

de alcanzar los fines para los cuales se destina preferentemente, hasta la completa redención de los títulos (scrip).

El párrafo (f) de la Sección 4 del Convenio de 16 de junio de 1922, finalmente, estipula que el producto de los derechos de exportación del petróleo, causados desde el 31 de enero de 1922, deberán entrar a formar parte del fondo, así como también que el producto del impuesto del diez por ciento de las entradas brutas de los Ferrocarriles—desde la fecha de su creación— deberá ser entregado corrientemente para el mismo objeto. Los derechos e impuestos causados por tales conceptos hasta el 31 de diciembre de 1923, montaron a \$54.479,266.45. Deduciendo de esta suma los treinta millones pagados para formar el fondo mínimo de 1923, la estipulación de que se trata mantiene vivo—como consecuencia, según se dijo ya, de las fuertes cantidades distraídas ilegalmente por el ex-Secretario de Hacienda don Adolfo de la Huerta—un posible derecho de reclamación del Comité, contra el Gobierno, por \$24.479,266.45. El Convenio de 23 de octubre de 1925, anulando el párrafo (h) del Convenio primitivo, mataaría ese derecho de reclamación.

Aunque no se relaciona con la desincorporación de las deudas de los Ferrocarriles—y sólo para completar la mención que vengo haciendo de los párrafos afectados de la Sección 4 del Convenio de 16 de junio de 1922—me referiré, de paso, al párrafo (g) de dicha Sección, que obliga al Gobierno a no alterar las cuotas de los derechos de exportación del petróleo que rigen desde el 3 de septiembre de 1921. Esta estipulación, además de poder estorbar la futura política petrolera del Gobierno, implica la renuncia de éste a su facultad de imposición fiscal, que es uno de los atributos de la soberanía. El Convenio de 23 de octubre de 1925 restituiría al Gobierno esa facultad obligándolo, en cambio, a suplir de otras fuentes las deficiencias que el ejercicio de ella pudiera ocasionar en el monto de los ingresos comprometidos.

De acuerdo con la Sección 5—*Sistema de los Ferrocarriles Nacionales*—del Convenio de 16 de junio de 1922, el Gobierno se hace cargo del pago del principal, intereses y fondos de amortización de los bonos y pagarés en circulación de los Ferrocarriles, quedando, por tanto, incorporadas esas obligaciones a la Deuda Pública Fede-

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

ral, de modo definitivo y no solamente por el tiempo de la vigencia del Convenio. El Gobierno, en cambio, se convierte en acreedor de los Ferrocarriles, tal como lo era respecto de pagos hechos por cuenta de los bonos garantizados de 4% de la hipoteca general.

El Convenio de 23 de octubre de 1925 descargaría al Gobierno del peso de todas las obligaciones de los Ferrocarriles, respetando únicamente la garantía originaria de los bonos de la hipoteca general y conservando para el Gobierno el carácter de acreedor de los ferrocarriles por todos los pagos que hubiere hecho o tuviere que hacer como consecuencia de ambos Convenios. Se puede concretar numéricamente el resultado de esta reforma, como sigue:

Los adeudos conjuntos, por capital, del Gobierno y de los Ferrocarriles al 2 de enero de 1923, montan a . . . . .	\$ 1,034.852,998
Los adeudos conjuntos por intereses vencidos hasta el 2 de enero de 1923 y no satisfechos, del Gobierno y de los Ferrocarriles, montan a . . . . .	413.746,386
Los vencimientos diferidos de 1924 y 1925, montan a . . . . .	75.000,000
<hr/>	
La suma de las tres cantidades, o sea . . . . .	\$ 1,523.599,384
representa—por virtud del Convenio de 16 de junio de 1922—el monto de la Deuda Pública Federal.	
Deduciendo de esa suma el valor de los adeudos de los Ferrocarriles por capital \$479,268,644 y por intereses atrasados \$197,053,926, o sean . . . . .	676.322,570
La Deuda Pública Federal se reduciría, por virtud del Convenio de 23 de octubre de 1925, a . . . . .	847.276,814
<hr/>	

Además, por una parte, se mantiene la garantía del Gobierno sobre los bonos de 4% de la Hipoteca General de los Ferrocarriles, cuyo valor asciende a \$101.497,150 y, por otra parte, el Gobierno es ya acreedor de los Ferrocarriles por \$12.699,234 que les correspondieron del fondo mínimo de \$30.000,000 pagado en 1923 y lo será—si el Convenio de 23 de octubre de 1925 llega a ratificarse y cumplirse—por \$35.544,318 de los \$75.000,000 a que ascienden los vencimientos

## A P E N D I C E

diferidos de 1924 y 1925, más la proporción que toca a los Ferrocarriles de los \$699,896 destinados a la compra de "Scrip" durante los tres años corridos del Convenio.

La misma Sección 5 del Convenio de 16 de junio de 1922 obliga al Gobierno a devolver los Ferrocarriles a la empresa privada, en un plazo razonable y en el mismo estado—incluyendo el material rodante— en que se hallaban cuando se hizo cargo de ellos; a convenir posteriormente en los detalles de la devolución, y a que el producto del impuesto del diez por ciento sobre las entradas brutas por fletes y pasajes se destine al servicio conjunto de las deudas del Gobierno y de los Ferrocarriles, tomándose las medidas necesarias en las tarifas, ya sea por sobrecargo o de cualquier otro modo. La reforma concertada respecto de esos puntos, en el Convenio de 23 de octubre de 1925, no agrega compromisos nuevos a los ya contraídos, sino que simplemente los precisa y prescribe los procedimientos para su mejor y más pronta satisfacción; fija la fecha del próximo 31 de diciembre para la entrega de los Ferrocarriles a la Compañía propietaria, estipula los detalles de la devolución y los medios de capacitar a la empresa—a través de Comisiones Técnicas de Eficiencia y de Tarifas—para que haga frente a sus propias obligaciones; confía, también a una Comisión de Expertos la valorización de los daños físicos sufridos por los Ferrocarriles e imputables al Gobierno, y dedica el producto del impuesto del diez por ciento sobre las entradas brutas por fletes y pasajes—que es un recurso meramente fiscal—a las obligaciones que legítimamente deben pesar sobre el Gobierno, tales como: liquidar los adeudos por él contraídos, reparar los daños por él causados y, una vez hecho ésto, retirar del mercado el "Scrip" que hubiere aún en circulación.

El Ejecutivo de mi cargo cree sinceramente que las estipulaciones contenidas en el Convenio de 23 de octubre de 1925 respecto a la devolución de los Ferrocarriles y su futuro funcionamiento, redundarán en beneficio de los mismos Ferrocarriles, del Gobierno y del país. Si la administración gubernamental de las empresas ferroviarias ha sido mala en todas las épocas y en todo el mundo, no son de extrañar los defectos de que ha adolecido entre nosotros, ya que el empirismo suele ser una de las emanaciones genuinas de la política,

## LA POLITICA HACENDARIA Y LA REVOLUCION

sobre todo en la etapa actual de nuestra evolución democrática. Después del reajuste de personal hecho, la reorganización eficiente del sistema y la revisión técnica de las tarifas mejorarán y abaratarán notablemente el servicio de transportes de la República intensificando el movimiento de mercancías de los centros de producción a los de consumo, estimulando las actividades comerciales e industriales de la Nación y aumentando el bienestar general.

### *Canje de los bonos de la Caja de Préstamos.*

Al revés de lo que se hizo con las obligaciones de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., las de la Caja de Préstamos para Obras de Irrigación y Fomento de la Agricultura, S. A., sí quedarán—por virtud de la adición marcada con el número 10 en el Convenio de 23 de octubre de 1925—definitivamente incorporadas a la Deuda Pública Federal. Los bonos relativos tienen la garantía específica de las propiedades y los créditos de la Caja y la subsidiaria del Gobierno. La Caja, además, se convirtió en institución de Estado, por decreto de 2 de junio de 1917. La adición de que se trata prescribe, por una parte, el canje de los bonos de la Caja por obligaciones del Tesoro Federal—sin garantía específica y con estipulaciones semejantes a las de los bonos canjeados para los pagos de intereses y fondo de amortización—y cesando, por tal motivo, el gravamen hipotecario que pesa sobre todos los bienes de la Caja; y, por otra parte, que el Gobierno destine hasta la suma de diez millones de pesos—pagaderos en mensualidades de cien mil pesos, desde enero de 1926—a comprar, en el mercado libre, los antiguos bonos de la Caja o las nuevas obligaciones del Tesoro, a precios que no excedan del cincuenta y seis por ciento de su valor nominal e interés. Como consecuencia de esta adición al Convenio, el Gobierno Federal podría utilizar—sin la traba del fideicomiso—las valiosas propiedades rústicas de la Caja y realizar una economía, en la redención de sus obligaciones, no menor de \$7,857,143.00, suponiendo que tal operación se hiciera al tipo máximo convenido.

# A P E N D I C E

## CONCLUSION

Se ha demostrado, en la larga exposición que antecede, que las ventajas esenciales resultantes de las reformas y adiciones consignadas en el Convenio firmado en Nueva York el 23 de octubre de 1925 y del cual se envía una copia anexa, responden a los propósitos que movieron al Ejecutivo de mi cargo a negociar con el Comité Internacional de Banqueros con Negocios en México una enmienda al Convenio de 16 de junio de 1922 que permitiera, sin sacrificios inmediatos para el Erario, la reanudación del servicio de la Deuda Exterior y que asegurara, mediante una considerable reducción en el monto de dicha deuda, el fiel cumplimiento de las obligaciones futuras del Gobierno. Sólo falta, pues, para realizar los propósitos del Ejecutivo—en bien del crédito de México en el extranjero—que el H. Congreso de la Unión se sirva ratificar las mencionadas reformas y adiciones, aprobando la siguiente

### INICIATIVA DE LEY

Artículo Primero.—Se deroga el Decreto de 30 de junio de 1924, que suspendió temporalmente el servicio de la Deuda Exterior.

Artículo Segundo.—Se aprueban las reformas y adiciones introducidas al Convenio de 16 de junio de 1922 y consignadas en el Convenio concertado entre el Secretario de Hacienda y Crédito Público, en representación del Ejecutivo Federal y el Comité Internacional de Banqueros con negocios en México y firmado en Nueva York el 23 de octubre de 1925.

Artículo Tercero.—El Ejecutivo dictará todas las medidas que conduzcan a la mejor ejecución de las estipulaciones aprobadas y a la mayor seguridad de los intereses nacionales.

Al rogar a ustedes, C. C. Secretarios, que se sirvan someter todo lo anterior a la H. Cámara de Diputados, para sus efectos constitucionales, me es grato reiterarles las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

Sufragio Efectivo. No Reelección.—México, D. F., a 9 de diciembre de 1925.—El Presidente de la República, *P. Elias Calles*, Rúbrica.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, *A. J. Pani*, Rúbrica.