CONSTITUTION POLITIQUE

Les États-Unis du Mexique possèdent certainement une des plus libérales Constitutions politiques qui soient au monde. Le Mexique est une République fédérale qui a pour base la souveraineté nationale, la division des pouvoirs, l'inviolabilité du pacte fédéral.

Le peuple exerce sa souveraineté par le moyen du Congrès de l'Union pour ce qui est de sa compétence et par les Assemblées représentatives des États pour tout ce qui a trait au régime intérieur de ceux-ci.

Il n'y a point de religion d'État. Tous les cultes qui n'enfreignent pas les lois de la morale sont libres, et tout homme, qu'il soit Mexicain ou étranger, jouit des mêmes droits civils et d'une protection égale de la part des lois.

Le pouvoir suprême de l'Union se divise en législatif, exécutif et judiciaire.

Pouvoir législatif. — Un Congrès général formé de deux Chambres, la Chambre des députés et le Sénat.

La Chambre des députés est renouvelée

tous les deux ans. Les élections ont lieu au scrutin secret, à raison d'un député par 40 000 habitants ou fraction dépassant 20 000.

Le Sénat est renouvelé par moitié tous les deux ans. Chaque État et le district fédéral envoient au Sénat deux représentants, dont le mandat est de quatre ans.

Pouvoir exécutif. — L'exercice du pouvoir exécutif est confié à une seule personne, qui est le Président de la République.

Il est élu au scrutin secret pour une durée de quatre ans, par un vote des électeurs au second degré, sanctionné par la Chambre des députés constituée en collège électoral.

Le Président peut être indéfiniment réélu.

Les attributions du Président sont de promulguer et exécuter les lois décrétées par le Congrès ; nommer et destituer librement les membres du cabinet, les agents diplomatiques et en général tous les employés fédéraux ; disposer de la force armée pour la sûreté intérieure, le maintien de la paix ou la défense extérieure du pays ; déclarer la guerre, diriger les négociations diplomatiques et conclure les traités avec les puis-

sances étrangères sous réserve de l'approbation des Chambres.

Les Ministres d'État sont responsables devant les Chambres ; ils doivent contresigner, chacun selon ses attributions, les règlements, ordres et décrets du chef de l'État. Ils sont au nombre de sept : Affaires étrangères; Intérieur ; Justice et Instruction publique; Statistique, Agriculture, Mines, Colonisation ; Commerce, Industrie; Guerre et Marine, Finance, Crédit public; Communication et travaux publics.

Parmi les titulaires de ces différents ministères, il en est qui comptent plus de vingt années d'exercice, ce qui prouve qu'au Mexique la stabilité ministérielle n'est pas un vain mot.

Pouvoir judiciaire. — Le pouvoir judiciaire de la fédération est exercé par la Cour suprême de justice, les tribunaux de circuit et les juges de districts. La justice est rendue gratuitement et il n'existe pas de frais pour obtenir ses arrêts.

L'*instruction publique* est l'objet de la protection toute spéciale du Gouvernement, et il n'est pas de sacrifices qu'il ne s'impose pour en assurer le développement. L'instruc-

tion publique est gratuite, obligatoire et laïque.

Le budget des écoles primaires, pour la district fédéral et les territoires, en 1897-98, s'est élevé à $ 875 687 35.

Le nombre des écoles primaires supérieures dans le district fédéral et les territoires est de 23 ; celui des écoles élémentaires, de 324.

Il y a, en outre, deux écoles mixtes et deux écoles du soir (cours d'adultes pour les ouvriers). En tout 454 écoles avec un personnel de 1342 professeurs.

Le nombre des inscriptions à l'École normale pour professeurs a été de 480 environ.

A l'École normale d'institutrices, 1170 élèves ont suivi les cours en 1898 et 1288 en 1899.

En 1899, l'École nationale préparatoire a reçu 1154 élèves.

Enfin le nombre des enfants qui reçoivent l'instruction dans les écoles primaires du district et des territoires était, en 1898, supérieur à 46 000. Cette année, ce chiffre sera beaucoup plus considérable.

Les divers États de la Fédération, suivant l'exemple du district fédéral et des territoires, s'imposent de lourds sacrifices pour

entretenir et créer de nouveaux établissements d'instruction primaire et secondaire.

Les enfants des étrangers peuvent, au même titre que ceux des nationaux, suivre les cours des écoles soutenues par le Gouvernement fédéral ou bien par celui des États.

États de la Fédération. — La République mexicaine est divisée en 27 États, libres et souverains. Les États du Centre sont au nombre de douze. Les États du Nord, quatre. Les États du littoral de l'océan Pacifique, neuf.

Les impôts. — Les nationaux et les étrangers sont soumis également aux mêmes charges.

Les recettes ordinaires du budget comprennent quatre catégories.

1° Impôts sur le commerce extérieur (droits d'importation, droits d'exportation, droits divers);

2° Impôts intérieurs perçus dans toute la Fédération (revenu du timbre, droits sur l'or et sur l'argent, droits sur les marques de fabrique et brevets d'invention);

3° Impôts intérieurs perçus seulement dans le district et les territoires fédéraux

(Tepic et Basse-Californie): contributions directes, impôts sur les successions et donations, droits sur les établissements métallurgiques, taxe sur les licences des notaires et titres pour agents d'affaires);

4° Services publics, produits et profits divers (postes et télégraphes, loterie nationale, impôts divers, etc.).

D'après M. Angel Domingnez, il n'est payé au Mexique que 5,63 piastres (cinq piastres soixante-trois sous) par tête d'habitant, tandis que l'habitant paye par tête :

	Piastres.
En France	16
En Allemagne	14 07
En Italie	12 00
En Belgique	10 65
Au Portugal	8 30

On le voit, la somme que chaque habitant doit verser au fisc est au Mexique bien inférieure à celle que paye n'importe quel habitant des pays d'Europe.

COMMUNICATIONS

Le principal obstacle qui s'opposait il y a quelques années au développement matériel

et économique du Mexique était l'absence de voies de communication ; des routes d'un entretien difficile — dans une contrée des plus accidentées où les distances sont énormes, la population généralement clairsemée, les pluies diluviennes dans la saison de l'hivernage — ne rendaient que de faibles services. Le transport des marchandises et des denrées était coûteux et lent; souvent il arrivait que des chariots traînés par dix-huit ou vingt mules restaient embourbés pendant des semaines, et il n'était pas rare de voir un train de chariots tarder un mois pour parcourir 50 ou 60 kilomètres. Dans un pareil état, il ne fallait songer à importer que des marchandises pouvant supporter des frets considérables et à n'exporter que des produits riches, tels que les métaux précieux, argent ou or en barres.

Aujourd'hui tout est bien changé, et, avant qu'il soit longtemps, il n'est pas une ville de quelque importance qui ne se trouvera reliée avec le centre et avec les ports du golfe et du Pacifique.

Si la construction d'un réseau important de voies ferrées est d'une date relativement récente, le premier projet d'unir la capitale Mexico au port de Veracruz par un railway

remonte à plus de soixante ans. En 1837, c'est-à-dire sept années seulement après l'inauguration du chemin de fer de Manchester à Liverpool, M. Arillaga sollicita et obtint du Gouvernement la concession d'une ligne ferrée allant de La Veracruz à Mexico en passant par Puebla. Malheureusement ce projet insuffisament calculé, et mal compris aussi, n'entra pas en voie d'exécution.

Ce n'est qu'en 1842 que le président Lopez de Santa-Anna fit commencer les travaux de construction d'un chemin de fer entre Veracruz et Rio de San-Juan.

En 1849 le Mexique ne comptait que 5 kilomètres de chemins de fer.

C'est en 1867 seulement, après les guerres de réforme, l'intervention française et l'empire de Maximilien, que les travaux de la ligne de Mexico-Veracruz, déjà commencés sous ce régime, furent vigoureusement menés à bon terme par le gouvernement du président Benito Juarez.

Le 1er janvier 1873, le président Don Sebastian Lerdo de Tejada inaugurait la ligne complète de Veracruz à la capitale du Mexique: 423 kilomètres, et la section d'Apizaco à Puebla : 47 kilomètres.

De 1873 à 1876, on discuta beaucoup

différents projets de chemins de fer qui devaient mettre en relation directe Mexico avec les États-Unis ; mais tout se réduisait à d'interminables *palabres*, suivis ou précédés de plantureux banquets. Il fallut l'arrivée au pouvoir du général Porfirio Diaz, pour que l'on passât des paroles aux actes.

Une énorme impulsion fut alors donnée à la construction des chemins de fer. En 1880, on commençait les travaux de la ligne du *Central Railway*, de Mexico à Paso del Norte : 1971 kilomètres.

Cette ligne dessert San-Juan del Rio, Silao, Aguascalientes, Zacatecas et Chihuahua. Divers embranchements rayonnent de la ligne principale, et vont aboutir à des villes importantes : de Silao à Marfil, puis à Guanajuato ; de la Soledad à San-Luis ; de Irapuato à Guadalajara : 259 kilomètres. De Guadalajara, part une autre voie ferrée qui aura comme point terminus San-Blas sur l'océan Pacifique. Le réseau actuel du Central Railway n'est pas éloigné de compter 4500 kilomètres, à travers les États de Mexico, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Cohahuila, Durango, Chihuahua. Le trajet de Mexico à la

frontière américaine se fait en moins de soixante heures.

Le *Nacional Railway* vient ensuite avec 1348 kilomètres, unissant la capitale à Nueva-Læredo sur la frontière des États-Unis, en passant par Toluca, San-Luis-Potosi, Saltillo et Monterey. L'un des embranchements de Mexico à Salto, compte 67 kilomètres ; un autre, d'Acambaro à Morelia et Pátzcuaro, est de 154.

Le point le plus élevé de la voie est à Salazar dans l'État de Mexico : 3380 mètres d'altitude.

Par cette ligne, qui est à voie étroite, le voyage de New-York à Mexico est de quatre jours et vingt heures.

Quand tous les embranchements projetés seront construits, le réseau total du *Nacional Railway* sera d'environ 2500 kilomètres. Actuellement il compte plus de 1800 kilomètres.

L'*Internacional Railway* a 616 kilomètres, de Porfirio-Diaz, petite ville frontière située sur la rive droite du Rio-Grande del Norte, en face de la ville américaine Eagle-Pass, à Torreon, d'où part la ligne qui conduit à Durango, capitale de l'État du même nom. Il est encore quelques autres embranchements, qui constituent pour l'ensemble du

réseau de cette ligne environ 1500 kilomètres.

Le *Chemin de fer interocéanique* a pour objet de relier Veracruz avec un port situé sur l'océan Pacifique, Acapulco sans doute.

Actuellement, il va de Veracruz à Jalapa d'où, par Perote et Puebla, il monte vers Mexico. Cette ligne très pittoresque est extrêmement intéressante. Elle fait une concurrence sérieuse au *Chemin de fer national mexicain* (*Mexican Railway*), de Veracruz à Mexico, par Cordoba, Orizaba et Esperanza. De Mexico, cette ligne atteint déjà en direction vers le Pacifique la ville de Puente de Ixtle, située à 215 kilomètres de la capitale. Son réseau actuellement en exploitation atteint près de 1000 kilomètres.

Citons encore le *Chemin de fer du Sud* de Puebla à Oaxaca, 369 kilomètres.

Celui de Monterey à Trevino et Tampico, 625 kilomètres.

On doit mentionner aussi la ligne de Nogales sur la frontière du Texas à Guaymas sur le golfe de Californie, 423 kilomètres; celle de Puebla à Chietla, 108 kilomètres, celle de Cuautla, qui doit s'embrancher à Puente de Ixtle avec le Grand Pacifique.

Le *Chemin de fer de Tehuantepec* traverse l'isthme de Tehuantepec, de Coatzacoalcos

à Salina-Cruz : 310 kilomètres. Propriété de l'État, ce chemin de fer vient d'être cédé à bail aux grands entrepreneurs anglais *S. Pearson and Sons*, qui se sont engagés à construire les deux ports terminus. Dès que ces importants travaux seront terminés, la ligne interocéanique de Tehuantepec fera une concurrence très sérieuse à celle de l'isthme de Panama, car elle abrégera beaucoup, pour les provenances venant des États-Unis ou d'Europe à destination des ports du Pacifique au nord de Tehuantepec, la durée des transports et le prix des frets.

A l'exception du chemin de fer de Tehuantepec et de deux ou trois autres, construits avec les fonds de l'État, presque toutes les lignes dont nous avons parlé ont été créées à l'aide des capitaux étrangers ou bien par des Sociétés américaines, anglaises et une belge.

La presqu'île du Yucatan fait exception à cette règle, car le réseau de ses chemins de fer a été établi avec les capitaux fournis par les habitants. Le Yucatan, dont la prospérité déjà grande se développe encore, pousse activement à l'extension de ses voies ferrées. Celles qui existent aujourd'hui en exploitation sont :

1° Le chemin de fer de Progreso, avec deux

lignes à voie normale, dont l'une relie Progreso à Merida : 36 kilomètres ; l'autre se dirige vers l'est à Izamal : 66 kilomètres.

2° Chemin de fer de Merida à Valladolid : 163 kilomètres. Cette ligne est achevée jusqu'au kilomètre 103.

3° Chemin de fer de Peto. Cette ligne se dirige de Merida vers le sud à la rencontre des territoires des Indiens rebelles. Elle traverse une contrée agricole très prospère. Elle se raccordera au réseau des chemins de fer Sud-orientaux, que l'on projette de construire sur le territoire dont l'organisation ne saurait tarder ; la ligne a 133 kilomètres, elle est à voix étroite de 0^m, 94.

4° Compagnie Péninsulaire. Ligne de Merida à Campêche : 173 kilomètres avec embranchement de 27 kilomètres ; total, 200 kilomètres. Cette ligne facilite beaucoup les relations entre le Yucatan et l'État de Campêche. Son importance deviendra encore plus grande dès que les travaux projetés auront amélioré les conditions du port de Campêche.

Outre ces quatre Compagnies, il s'en est constitué récemment une cinquième, dans le but de construire un réseau de chemins de fer dans l'immense territoire qu'habitent les Indiens. Il y aura deux lignes princi-

pales : l'une, allant de l'ouest à l'est, sera le prolongement de la ligne de Merida à Peto et, passant par Chansantacruz, aboutira à la baie de l'Asuncion, qui est le port de l'avenir pour le Yucatan ; l'autre ligne, allant du nord au sud, partira probablement de Valladolid pour arriver à la colonie anglaise de Belize.

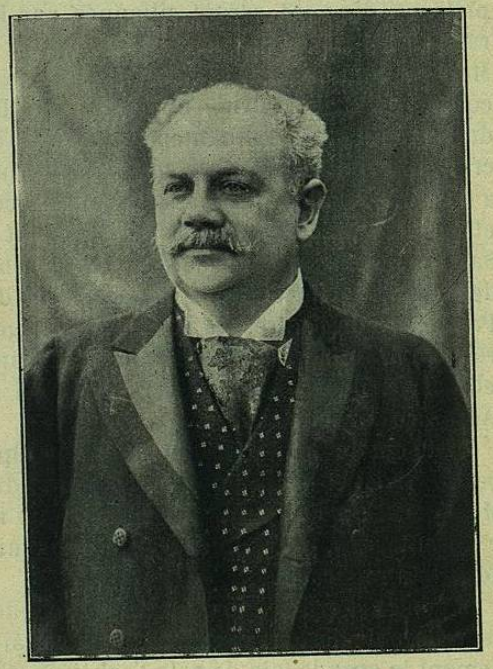
Pour achever la nomenclature des chemins de fer de moindre importance, en exploitation au Mexique, nous citerons le *Chemin de fer du Nord* : 150 kilomètres, et les lignes de Sinatoa à Durango : 62 kilomètres; Mexico-Cuernavaca et Pacifique : 250 kilomètres environ ; Matamoros Izucar vers Acapulco : 110 kilomètres construits environ ; Salamanca au Jarral : 35 kilomètres ; Maravatio à Pátzcuaro : 55 kilomètres ; Nautla à San-Marcos : 120 kilomètres. Le chemin de fer de la Basse-Californie, qui a près de 50 kilomètres construits ; celui de Vanegas, Cedral, Matehuala et Rio-Verde, qui en compte 65, et enfin les lignes diverses du district fédéral, qui dépassent 120 kilomètres.

Nous parlerons pour mémoire des chemins de fer d'intérêt local, tels que le *Chemin de fer industriel* de Puebla à Constancia, Cholula et Huejo-Tzingo : 30 kilomètres ;

les lignes de Tlamanalco, 27 kilomètres ; Tecolutla à El Espinal, 21 kilomètres ; Celaya à Roque et Plancarte, 15 kilomètres, etc., etc.

En résumé, le Mexique avait en 1888 8017^{kil},819 de chemins de fer ; l'année suivante, 8704^{kil},919. En 1890, on voyait contruire 1016^{kil},964 ; en 1891, 1062^{kil},780 ; en 1892, 566 kilomètres ; en 1893, 112^{kil},351 ; enfin, en 1894 le total arrivait à 11 463^{kil},450 ; en 1897, on atteint près de 13 000 kilomètres et, au 1er avril 1900, le réseau total des chemins de fer en exploitation n'est pas loin de 14 000 kilomètres. Il est peu de pays au monde qui, dans un espace de temps relativement aussi court, aient déployé une activité aussi grande dans l'établissement des voies de communications rapides.

Quand le réseau mexicain actuellement concédé sera terminé, il dépassera 16 000 kilomètres ; alors une voie ferrée amènera directement de la frontière des États-Unis à celle du Guatemala, avec des embranchements qui uniront les ports du Yucatan à la ligne qui traversera les États de Oaxaca, de Tabasco et de Chiapas, les produits et les denrées des plus diverses ; les échanges se multiplieront à l'infini, la population décu-



M. S. B. de Mier, commissaire général du Mexique à l'Exposition de 1900.

plera et le bien-être général s'accroîtra dans d'énormes proportions.

Avant qu'il soit longtemps, tous les hauts plateaux du nord seront sillonnés par les rails. De l'est à l'ouest ils couperont le Mexique comme il est déjà fait entre Coatzacoaleos et Salinas-Cruz, unissant les golfes du Mexique et de Tehuantepec ; entre Veracruz et Acapulco, reliant le golfe du Mexique à l'océan Pacifique en passant par Mexico, et enfin Tampico et San-Blas, en touchant à San-Luis-Potosi, Guadalajara et Tepic, pendant que, de Guadalajara d'une part et de Patzecuaro de l'autre, les rails se prolongeront de Acambaro et Morelia par Uruapam et Colima pour aboutir à Manzanillo et à Acapulco sur le Pacifique.

Cette œuvre immense, qui mettra en rapports suivis et faciles toutes les villes du Mexique et qui aurait semblé chimérique il y a trente ans, sera une réalité dans un délai très rapproché.

Le général Porfirio Diaz, auquel le Mexique est redevable de tous ces biens, aura certainement la grande joie de voir l'achèvement du grand réseau des chemins de fer au Mexique, et il pourra éprouver une légitime fierté d'avoir su mener à terme en dépit des

obstacles de tous genres, une entreprise que beaucoup qualifiaient de chimérique.

Il est juste de rappeler à ce propos que, dès le début, le président Porfirio Diaz trouva un collaborateur dévoué et enthousiaste dans la personne du général Pacheco, son ministre des travaux publics, décédé prématurément ; mais, ainsi qu'il a été dit avec grande raison par M. Auguste Genin dans ses Études sur le Mexique qui sont justement estimées : la tête qui conçut et celle qui trouva les moyens de tout terminer sont là : le président Porfirio Diaz qui fit de la bonne politique et M. José Yves Limantour qui lui créa de bonnes finances.

Les prix de transport pour voyageurs sont généralement calculés à raison de 0,03 centavos, 1re classe; 0,02 centavos, 2e classe, 0,01 1/2, 3e classe, par kilomètre.

Compagnies de navigation. — Les relations entre l'Europe, les États-Unis et les Antilles sont desservies par différentes lignes de vapeurs.

La *Compagnie générale Transatlantique Française* expédie le 21 de chaque mois, de Saint-Nazaire, un navire qui, après avoir fait escale à Santander, La Corogne et La

Havane, arrive à Vera-Cruz le 5 ou le 6 du mois suivant.

La *Compagnie générale Transatlantique Espagnole*, qui, avant la perte pour l'Espagne de l'île de Cuba, avait trois fois par mois un service direct entre Barcelone, Liverpool, Le Havre, La Havane et Veracruz, n'envoie plus que deux steamers chaque mois, l'un partant de Santander le 20 de chaque mois, l'autre quittant Barcelone le 27.

La *Compagnie Hambourgeoise Américaine*. Hambourg, Le Havre, Veracruz, Tampico, une fois par mois. — *Royal Mail Steam Packet*. Southampton, Cherbourg, Veracruz, deux fois par mois. — *Ligne Harrisson*. Liverpool, Progreso, Tampico, Veracruz, deux fois par mois. — *West India and Pacific Steamship Company*. Liverpool, Tampico, Progreso, Veracruz, une fois par mois. — *Lignes Ward* et *Morgan*. New-York, Progreso, Veracruz, toutes les semaines. — *Pacific Mail*. San-Francisco à tous les ports du Pacifique, tous les mois. En outre, dix lignes secondaires, sans compter le service à vapeur du cabotage desservant régulièrement tous les ports du golfe du Mexique, Veracruz, Tuxpan, Tampico, Matamoros, Alvarado, Campêche, Progreso, etc., etc.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES

Le Mexique fait partie de l'Union postale : lettres, 0 fr. 25 ou 10 centavos par 15 grammes ; cartes postales, 0.10 ou 5 centavos ; imprimés, 1 *centavo* par 60 grammes. Un câble sous-marin (3 fr. 30 le mot pour la France) met en communication le Mexique avec Galveston (États-Unis), l'Europe et le monde entier.

Le service postal et télégraphique dessert les moindres localités de la République, avec une régularité qui n'existe pas toujours en Europe.

Le réseau total des lignes télégraphiques appartenant à l'État, aux provinces, aux Compagnies de chemins de fer ou bien à des entreprises particulières, dépasse 62 000 kilomètres.

Le total des lignes téléphoniques est d'environ 14 000 kilomètres.

COMMERCE — INDUSTRIE — AGRICULTURE MINES

Commerce. — Le commerce en gros est généralement entre les mains des étrangers :