

consigo mismo, haya dado cima á la gran empresa de unión y concordia que se inició al fuego del combate en guerra extranjera, y que los rieles de los ferrocarriles hayan consumado lo que inició el acero de las bayonetas: la conquista de la unidad nacional.

Después de un período de reposo que la actividad febril en la construcción de vías férreas hacía necesario y que las circunstancias del Erario han impuesto, se acometerá de nuevo y con el mismo éxito la terminación de la vasta red que la explotación de nuestras riquezas permite y exige, y es de esperarse que las partes del territorio poco ó nada favorecidas hasta hoy en ese sentido, llegarán á poseer las líneas que necesitan y pueden sostener, y que se podrá completar antes de mucho, la vasta red férrea que habrá fecundado nuestro territorio.

Considerables son las obras de conservación, reparación y construcción de caminos, calzadas y puentes. Los caminos en que más activamente se ha trabajado son los de Santa Rosa á Linares, Tula á Ciudad Victoria, Tehuacán á Oaxaca, Oaxaca á Puerto Angel, San Juan Bautista á San Cristóbal Las Casas, Tabasco á Chiapas, Huipulco al Amacuzac, Galeana á Ciénega del Toro y Guadalajara á San Blas. Algunos de estos caminos los emprende el Ejecutivo Federal y otros los de los Estados, subvencionados por la Federación. El camino de Tehuacán á Oaxaca, mide una extensión de 215 kilómetros y se encuentra en general, en buen estado; el de Oaxaca á Puerto Angel, tiene 120 kilómetros, perfectamente transitables, y al suspenderse las obras de este camino por las circunstancias del Erario, el Ejecutivo emprendió el estudio de nuevas carreteras entre Chilchotla, Teotitlán, el ferrocarril Mexicano del Sur para facilitar la explotación de aquellos distritos agrícolas. En el camino de Tula á Ciudad Victoria, ha quedado terminado el tramo de Ciudad Victoria con un desarrollo de 34 kilómetros. En el de Matehuala á Linares se llegaron á construir 46 kilómetros al Oeste de Linares con anchura de 8 metros, y 10 kilómetros de 4 á 6 metros de latitud. El de Galeana á Ciénega del Toro, cuya extensión es de 71 kilómetros, quedó enteramente concluído, acortándose en 90 kilómetros la distancia entre Galeana y el Saltillo. La extensión construída en el de San Juan Bautista á San Cristóbal, fué de cerca de 12 kilómetros entre Tapijulapa y los linderos del Estado de Chiapas.

Además de los puentes construídos á lo largo de los caminos antes mencionados, cinco de los cuales lo fueron en el solo camino de San Juan Bautista á San Cristóbal, ha quedado concluído el colgante del Arcediano sobre el Lerma, en el Estado de Jalisco; se reconstruyó el de Lagos que amenazaba ruina y se ha celebrado contratos para reparación, construcción y ampliación de otros.

Las calzadas que están á cargo de la Secretaría de Comunicaciones, han sido atendidas debidamente y tanto las obras de conservación y reparación en las de la Piedad, Guadalupe, Tlalpam, Tacubaya, etc., como las de embellecimiento en la de la Reforma, se han ejecutado en la medida en que lo han exigido las circunstancias y permitido los recursos fiscales.

Medida complementaria de la construcción de vías férreas, ha sido la de líneas telegráficas. Además de las líneas anexas á los ferrocarriles y que prestan también grandes servicios al público, el Gobierno ha impulsado considerablemente la construcción

de líneas en toda la extensión del territorio. Dada la considerable diferencia en el costo de construcción entre las líneas telegráficas y las ferroviarias, excusado es decir que el progreso de las primeras es considerablemente mayor que el de las segundas. La red telegráfica federal que medía en 1877 una extensión de 7,927 kilómetros, llegó en 1892 á 35,500 kilómetros y hoy sube á 45,000 kilómetros. Los productos de este ramo que fueron de \$ 239,051 en el ejercicio de 83-84, subieron en el de 90-91 á \$ 462,076; en el de 93-94 llegaron á \$ 524,634 y en el de 95-96 á \$ 547,308.

Menos aún caben en los límites de esta reseña, una enumeración y una descripción de las líneas telegráficas construídas, que las de las líneas de ferrocarriles. Baste decir que en estos momentos no hay capital de Estado, ni población medianamente importante de la República que no disfrute de los beneficios de la comunicación telegráfica, y que la multiplicación de las oficinas y su diseminación en el país permiten servirse del hilo telegráfico hasta á muchas haciendas, rancherías y pueblos de poca importancia.

Entre los trabajos administrativos de importancia que se han hecho en este ramo, señalaré la cesión en arrendamiento á diversos Estados de líneas que antes formaban parte de la red federal. Estas líneas fueron arrendadas á 20 Estados diferentes, ahorrándose así el Gobierno Federal las cantidades correspondientes á cinco mil kilómetros de telégrafo y á 93 oficinas, así como los gastos de conservación de las líneas, disminución del número de empleados, etc., sin perjuicio alguno para el servicio público. También debo mencionar la adquisición por el Gobierno de 2,514 kilómetros de líneas de la Empresa Telegráfica de Jalisco.

Entre los trabajos materiales de ensanche de las líneas, mencionaré el enlace de las nuestras con las de Guatemala, lo que dió origen á una convención telegráfica con aquella República, la instalación de hilos en los postes de las compañías de ferrocarriles, la conclusión de las líneas entre Sinaloa y Chihuahua, Veracruz y Tlacotalpan, San Nicolás y Minatitlán, la que une los Estados de Oaxaca y Guerrero, la de San Nicolás á Tuxtla, complementaria de la de Tuxpam, la doble de Acámbaro á México, la de Tlacotalpa á Tenosique en la frontera de Guatemala, la de Pochutla á Acapulco por Ometepe, la de Durango á Culiacán por Topia, la de Piedras Negras á Nogales.

En punto á cables telegráficos se han hecho igualmente progresos inmensos. En 1877, no existía para el país comunicación cablegráfica directa. En 1892 existían cables entre Tampico y Gálveston, Tampico y Veracruz, Veracruz y Coatzacoálcos y Salina Cruz y Libertad con una extensión de 2,094 kilómetros y se habían establecido líneas de cable entre Jicalango y Ciudad del Carmen, entre Puerto Real é Isla Aguada y entre los ríos Grijalva y Coatzacoálcos.

Si á la red telegráfica federal agregamos las líneas tendidas por las compañías de ferrocarriles, las que han construído los Estados, las que el Gobierno Federal les ha arrendado y las de algunos particulares, así como los cables tendidos á lo largo de nuestras costas y á través de los mares, se tendrá idea completa de la importancia actual de este género medio de comunicación y basta una ojeada al mapa telegráfico de la República, cuya publicación tiene siempre en corriente la Dirección de los Telégrafos Federales, para convencerse de que la comunicación instantánea es un hecho para todas las localidades del país y de que éste se encuentra en inmediato contacto no sólo consigo mismo, sino con todo el mundo conocido. Gracias á este hecho, el Gobierno y el público tienen noticia diaria no tan sólo de cuanto interesante y digno de atención ocurre en el país mismo, sino de cuanto merece la pena de conocerse entre lo que acontece en el

mundo entero. Así es como la prensa periódica puede informar á diario al país, ya de los precios de las mercancías, ya de las fluctuaciones de los cambios, ya de los sucesos políticos y sociales que se verifican en toda la tierra, desideratum que se hubiera considerado imposible hace todavía pocos años.

* * *

No ha sido menor el empeño del Gobierno por ampliar el servicio postal de la República, por mejorar sus condiciones y por abaratar su costo y por crearle los servicios anexos de giros, bultos, seguros, etc. Este ramo del servicio público ha experimentado una verdadera transformación en todos sentidos entre los años de 1877 y el actual, y tres hechos importantes han cooperado á esa transformación. Por una parte, la Convención Postal Universal, firmada en París por varias naciones, entre las cuales figuró la República, modificó de una manera tan radical como ventajosa nuestro sistema postal exterior; por la otra, la expedición del Código Postal organizando y reglamentando el servicio de Correos sobre bases progresivas y modernas, abolió prácticas tradicionales y viciosas que databan de la época colonial, y regularizó el servicio sobre garantías más sólidas para el público y en formas más prácticas y económicas; por último, la extensión progresiva de la red ferroviaria, permitió la ampliación de la red postal. No cooperó poco á las benéficas modificaciones que no han dejado de introducirse en este ramo y que tantos beneficios producen ya, y están llamados á producir aún, el cambio de criterio en el Gobierno en tan importante materia y que ha consistido en considerar el ramo de Correos, antes como un servicio público que como un recurso fiscal, y en procurar, por consiguiente, limitar sus rendimientos á lo estrictamente necesario para cubrir su costo, pudiéndose así hacer progresivas y considerables rebajas en el porte de la correspondencia.

Tres objetos se ha propuesto el Gobierno en materia de Correos y ha tenido la fortuna de lograrlos: ampliar el servicio postal para llevarlo por todos los ámbitos de la República y á todos los puertos y fronteras del extranjero; abaratar el porte lo más posible con el objeto de hacer accesible este servicio hasta las clases menos favorecidas, hacer más frecuentes y fáciles las relaciones por correspondencia y dar al público toda clase de seguridades y garantías de que la correspondencia llegará á su destino por la vía más rápida, sin tropiezo alguno y con completa seguridad.

Para ampliar el servicio postal, el Gobierno no ha omitido medio ni sacrificio alguno; ha aprovechado todos los nuevos y todos los antiguos medios de comunicación: el ferrocarril, la diligencia, la embarcación, la bestia de carga y, en suma, todo cuanto permitían las condiciones de cada localidad y las generales del país. Para formarse idea de la extensión de que ha sido objeto este servicio, bastará recordar que antes de 1877 existían tan sólo 53 Administraciones de Correos y 269 estafetas en todo el territorio; que en 1888 el número de administraciones era de 356 y el de agencias de 719; que en 1892 el número total de oficinas se elevó á 1,430; que en Diciembre de 95 ese número llegó á 1,471, y que hoy es más considerable aún, pasando de 1,500. También con la mira de ampliar y de facilitar el servicio, se instituyeron las agencias ambulantes en los ferrocarriles, se ha contratado con éstos y con líneas de vapores el transporte dentro y fuera del país; se han firmado arreglos y convenios con las naciones limítrofes y con los países extranjeros para el rápido y recíproco despacho de las piezas postales, y se

ha creado el servicio urbano de que se carecía. Así es que se ha establecido el servicio de distribución en ferrocarril en diez de las más importantes vías férreas y el servicio postal simple, en nueve de menor importancia; el territorio postal se ha dividido en dieciocho zonas á cargo cada una de un inspector y se han establecido 187 rutas postales. Las líneas de vapores con las que se ha contratado el transporte de correspondencia son en número de veintiuna. De éstas, diez son mexicanas, cuatro norteamericanas, cuatro inglesas, una española, una francesa, y otra alemana. Ocho de ellas disfrutaban subvenciones que varían entre \$75.00 y \$2,000.00 por viaje redondo, ó entre \$6,600.00 y \$15,000.00 anuales, según su importancia. A las demás se les han otorgado en compensación ciertas concesiones especiales. Estas líneas tocan los principales puertos mexicanos del Golfo y del Pacífico y aun, por vías fluviales, algunas poblaciones costeñas, en comunicación entre sí y con los puertos de Norte, Centro y Sur América y los principales de Europa.

Otras de las mejoras de importancia en punto á ampliación del servicio postal, son las convenciones intervenidas con diversas potencias para el cambio de bultos postales, servicio que no existía en el país. En los años de 88 y 89 respectivamente, se firmaron esas convenciones con los Estados Unidos y con la Gran Bretaña, y en 92, con Francia y Alemania. En el primer año de establecido este servicio, el movimiento de paquetes postales fué de doce mil recibidos del exterior, y en el año fiscal de 95 á 96 la cifra se elevó á 16,624 paquetes. Están en estudio nuevos convenios de esta clase con algunos otros países. También se ha hecho extensivo este servicio á aquellos lugares de la República de fácil acceso y de alguna importancia.

No es menos digna de mencionarse la ampliación que se ha dado al servicio de pequeños giros postales, para lo cual se han habilitado ciento cincuenta y nueve oficinas.

Para resumir en una sola frase los incontables progresos realizados en punto á amplitud del servicio postal, bastará decir que no hay población de la República, por remota que sea, que no esté dotada de él, y que no hay una que no esté en contacto, generalmente diario, con todas las otras y con la Capital. El abaratamiento del porte de la correspondencia suponía la realización de serias economías en el servicio, y el Ejecutivo las ha acometido con vigor y con éxito. El número de empleados es, en general, el estrictamente necesario para el servicio, y sus remuneraciones guardan proporción con su categoría, responsabilidad y labores. En donde las economías realizadas se hacen más perceptibles es en el transporte marítimo de la correspondencia; el Gobierno ha conseguido suprimir algunas de las subvenciones, tan onerosas á veces, que disfrutaban algunas líneas de vapores por el transporte de la correspondencia, substituyéndolas con ciertas prerrogativas y derechos de preferencia en el despacho de los buques. Las condiciones de ferrocarriles permitieron, por ciertas de sus cláusulas relativas, realizar también economías de importancia. En consonancia con ellas y aun afrontando momentáneamente las diferencias en su contra, el Gobierno ha rebajado considerablemente el porte de la correspondencia á los libros destinados á la enseñanza, primero, y después á la correspondencia común y á la certificada. Para la correspondencia común, el porte por unidad postal de peso es hoy el veinticinco por ciento de lo que era hace treinta años, y si se atiende á las relaciones de valor entre el oro y la plata, puede decirse que hemos alcanzado los precios económicos de porte vigentes en Francia, Bélgica é Italia, y, para los impresos, en los Estados Unidos. Estas diferentes rebajas en el porte y especialmente la última, han producido desequilibrio entre los ingresos y egre-

sos del ramo de Correos; pero ese desequilibrio ha sido momentáneo y las diferencias no tardarán en colmarse por el aumento en el movimiento de la correspondencia.

No se ha omitido tampoco medio para lograr la rapidez y seguridad en la circulación de la correspondencia. Entre las medidas adoptadas debo consignar los arreglos estipulados para acelerar el paso de la correspondencia en la frontera con la vecina República del Norte. Este paso se hace actualmente por un cambio directo de valijas entre los Agentes de Correos en los ferrocarriles, y se ha establecido igualmente el cambio directo de valija de certificados entre México y San Luis Missouri. El servicio del interior para los Estados de Sonora, Sinaloa y para el Sur de la Baja California, se hace hoy por valija directa, utilizándose el tramo del ferrocarril á Ciudad Juárez, para entregarla en el Paso Texas á los agentes americanos, quienes la conducen á Nogales, en donde vuelve á entrar al país. Con estas medidas y otras análogas y con el aprovechamiento de las vías férreas, se ha dado al servicio una celeridad y una seguridad de que antes no podían disfrutar. A la mayor seguridad de la correspondencia han cooperado las medidas dictadas ampliando la certificación, el uso de sobres de seguridad y la mayor vigilancia y eficacia del personal de empleados.

Da la medida de los resultados alcanzados por este conjunto de medidas, el extraordinario aumento que se viene notando en el movimiento de la correspondencia. En el año de 1878 circularon por las oficinas de la República 5 169,894 piezas; y actualmente ese movimiento ha alcanzado la considerable cifra de más de 24 millones de piezas.

En el año de 1885 la institución sufrió una grave crisis. Se había producido un grave desnivel entre sus ingresos y egresos y pesaban sobre dicho servicio serias responsabilidades por adeudos á editores de publicaciones periódicas, á contratistas conductores de valijas y á las naciones con quienes México llevaba cuentas por derechos de tránsito. El Gobierno puso todo empeño en conjurar la crisis, y lo logró, restableciendo el nivel de los egresos con los ingresos del ramo y pagando sucesivamente todos los adeudos hasta saldarlos por completo. En la actualidad la situación de este servicio es floreciente, y para alcanzarla el Gobierno ha introducido todo género de reformas en la reglamentación, modificado y reorganizado el personal, perfeccionado y aumentado el material y consignado á los tribunales á los empleados de cualquiera categoría, que han resultado responsables de algún delito, en el desempeño de su encargo. Todo hace esperar que los progresos de este ramo sean mayores aún, y el Ejecutivo se propone no omitir medio para que el servicio postal de la República no deje en lo posible nada que desear.

Una de las mejoras materiales que por su importancia se imponía de toda preferencia al Gobierno, era el mejoramiento de los puertos. En la vasta extensión de nuestras costas, tanto del lado del Golfo como del lado del Pacífico, cuenta la República con excelentes puertos naturales, bien abrigados y protegidos y algunos de los cuales figuran, como el de Acapulco, entre los primeros del mundo. Pero dada la circunstancia de que las principales corrientes del comercio marítimo no pasan precisamente por las mejores de ellos y por causas múltiples, entre las que descuellan, de una parte la modificación radical de las condiciones de nuestro comercio exterior, después de la Independencia, y de la otra, la creación de nuevas y mejores rutas en el interior del país, el

comercio comenzó por desvincularse de los puertos del Pacífico en favor de los del Golfo, y acabó, con la construcción del Ferrocarril Mexicano, por concentrarse principalmente en el puerto de Veracruz, uno, precisamente, de los menos favorecidos por la naturaleza. No estando en el poder del Gobierno modificar las grandes rutas del comercio exterior que dependen de condiciones universales y de transformaciones económicas que afectan el conjunto del país, tuvo que aceptar la situación que las circunstancias le creaban y esforzarse en mejorar las condiciones de los puertos favorecidos por el comercio, por más que la República ofrezca otros mejores á la marina mercante del mundo, y le fué necesario, como era natural, y justo por otra parte, hacer los mayores esfuerzos en favor del puerto predilecto del comercio, sin perjuicio de mejorar, en lo posible, todos los demás.

Estas consideraciones explican la considerable importancia que el Ejecutivo ha tenido que dar á las obras del puerto de Veracruz, las más importantes de cuantas se han emprendido en ese orden de mejoras. Dichas obras que tienen por objeto cerrarlo á las corrientes que tienden á azolvarlo y que agitan sus aguas comprometiendo la seguridad de las embarcaciones, fueron contratadas en Mayo de 1887 y en ellas se ha trabajado con actividad. A principios del año de 1889 estaban muy adelantados los cimientos del gran dique que debe cerrar el puerto por el Nordeste, y á fines de ese año habíanse sumergido 5,200 blocks, de catorce metros cúbicos, cada uno. Al año siguiente el número de blocks empleado llegaba á 7,300, quedando concluido el enrocamiento á fondo perdido, hasta el nivel de la baja marea, y formado el cimiento del nuevo muro exterior del gran dique del Noroeste. Con posterioridad, el muro exterior se terminó hasta el nivel de la baja marea y en dos terceras partes de su extensión hasta el nivel de la marea alta. A principios de 1892 quedaba casi concluida la escollera y avanzaba la construcción en la base del muro Sur. Por aquella época se hicieron modificaciones al proyecto primitivo, y el Gobierno ordenó se ampliara el fondeadero, para lo cual se compró una gran draga. En los años subsecuentes se han continuado los trabajos con igual empeño. La construcción de los diques y escolleras se ha proseguido sin interrupción así como el dragado del puerto y las obras accesorias y de perfeccionamiento, por manera que dentro de poco la bahía de Veracruz podrá ofrecer á la marina de todas las naciones un fondeadero de cien hectáreas de superficie y ocho metros y medio de profundidad en el cual las embarcaciones anclarán en completa seguridad y podrán entregarse en todo tiempo á las operaciones de carga y descarga.

Desde que las obras del Ferrocarril Central se acercaron á Tampico, este puerto comenzó á recuperar la importancia que tuvo en otras épocas, y el Gobierno se apresuró á estudiar y á contratar las obras necesarias á su mejoramiento. Estas obras han avanzado rápidamente, construyéndose dos grandes escolleras Norte y Sur y canalizando la barra. En la actualidad entran con toda comodidad al puerto, embarcaciones de veinte pies de calado y están en construcción el muelle fiscal y los edificios aduanales. Los puertos de Santa Rosalía y el de Coatzacoalcos han sido también mejorados, y la barra de este último canalizada.

La construcción de muelles se ha proseguido con actividad, dotándose de ellos á puertos que no los tenían y aumentándose en otros casos el número de los existentes. Se han construido y puesto al servicio público, entre otros, uno en Acapulco, nueve en la Isla del Carmen, además del fiscal, con lo cual se eleva á trece el número de los existentes. Se ha inaugurado igualmente el muelle en el Río Grijalva, frente á San Juan Bautista.