BIBLIOTECA PÚBLICA DE NUEVO LEÓN

CAPÍTULO III

COMUNICACIONES

Comunicaciones postales—Costo de la correspondencia—Tratados internacionales de correos—Organización—Telégrafos—Extensión de las líneas federales—Cuotas—Líneas de los Estados—Líneas Telegráficas de compañías particulares—Líneas ferrocarrileras—Su extensión—Material rodado—Facilidades obtenidas en el comercio con las líneas ferrocarrileras—Costo de la construcción de las mismas—Rendimiento anual—Líneas en construcción y en proyecto—Sugestiones sobre otras líneas—Caminos y carreteras—Su utilidad en el comercio—Vías fluviales—Ríos navegables—Nuevas ideas sobre vías fluviales.

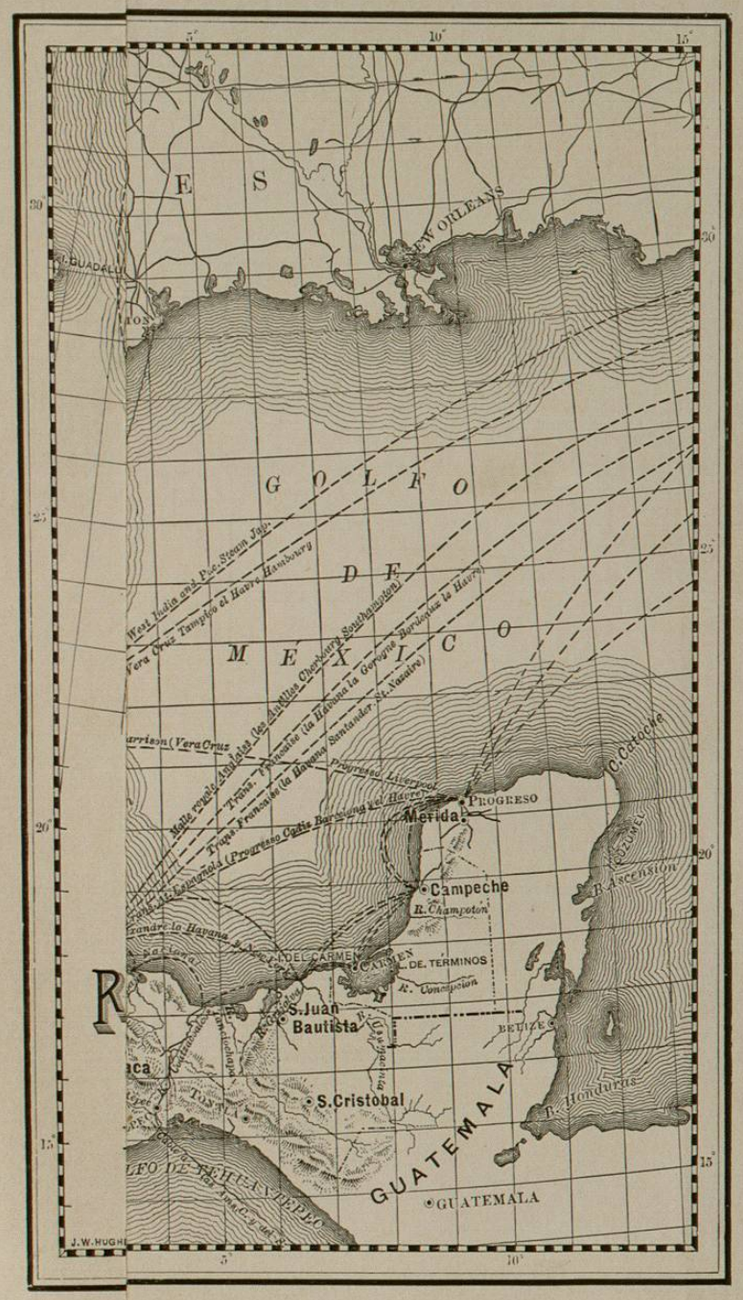
Las vías de comunicación son esencialmente necesarias para el desenvolvimiento de los países; sin ellas los recursos naturales no pueden ser explotados, las industrias nunca llegan á tener desarrollo alguno de consideración, el comercio permanece siempre limitado á las necesidades que requiere una superficie de territorio más ó menos extensa, el pueblo nunca ve satisfechos sus deseos de obtener lo que no produce, y tanto el desarrollo intelectual como el físico, se hallan estancados en la imposibilidad de dar un paso hacia adelante, cuando felizmente uno y otro no tienen que retroceder.

Los gobiernos vense obligados á satisfacer la necesidad más imperiosa de los pueblos, favoreciendo las vías de comunicación, estrechando las relaciones de los habitantes con facilidades en el cambio de correspondencia, ya sea telegráfica ó epistolar, reduciendo las distancias con carreteras, ferrocarriles ó canales de navegación, facilitando los medios de transporte,

alentando el tráfico, y finalmente, unificando los diferentes elementos sociales que forman una nación, creando necesidades mútuas entre todos los habitantes. El primer requisito en el cambio de relaciones de cualquier clase entre individuos que viven más ó menos distantes, es el de poderse poner en inteligencia, lo que sólo es posible llevarse á cabo con un rápido y perfecto sistema postal que asegure la salvedad de la correspondencia.

México, territorio cuya extensión es inmensa, cuyos elementos son variadísimos, y muy diversas las entidades sociales de que se componía, necesitaba antes que todo, unificar esos elementos poniéndolos en contacto, y creando ideas comunes que debieran guiar á todos sus habitantes hacia un punto en que pudieran hallar su bienestar. Los conquistadores, conocedores de esta necesidad, construyeron algunos caminos y carreteras; pero sus comunicaciones postales estaban reducidas en un principio á correos á pie ó á caballo, medios que no favorecían en nada sino á los que por su fortuna ó posición social podían aprovecharse de ellos. Más tarde fueron facilitándose las comunicaciones á medida que las necesidades lo exigían, aunque de un modo tan lento que después de tres siglos de dominación, y más de sesenta años de independencia, en 1884 las vías postales, á excepción de los puntos que se encontraban en la línea del Ferrocarril Mexicano, que desde el año 1873 une la Capital de la República con el puerto de Veracruz, eran tan cortas y mal servidas que únicamente merecen mencionarse para servir de punto de comparación.

En el año 1883 existían en la República una administración central en México, 53 administraciones secundarias, 265 estafetas que de poco servían, y 518 agencias postales, cuyo servicio era tan deficiente que prestaban poca ó ninguna utilidad. En total, el servicio de correos se llevaba á efecto en 837 estaciones, y el costo de la correspondencia epistolar ascendía á la enorme suma de veinticinco centavos por cuarto de



COMUNICACIONES.

onza, ó fracción de la misma, lo que equivalía á no existir servicio postal, mucho más cuando se tenía en cuenta lo inseguro de la correspondencia. Las entradas del Departamento de Correos en aquel año, por concepto de conducción de correspondencia, ascendieron á $817,244.

En 1884 comenzó el tráfico del Ferrocarril Central Mexicano que une la Capital con El Paso en el Estado de Tejas (E. U. del N.), recorriendo una distancia de 2,933 kilómetros, poniendo en directa comunicación con la Capital las ciudades de Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, y reduciendo en gran parte las distancias que antes la separaran de Guadalajara y Durango.

México en aquel entonces tomó parte en el congreso celebrado en París para la Unión Postal Universal, y ya había iniciado su progreso en este sentido, disminuyendo el costo de la correspondencia, primero á treinta y cinco centavos por cada media onza, y después á diez por poco más de ese peso, ó sean 15 gramos. El cambio postal internacional había aumentado, por la facilidad del transporte entre México y Nueva York que sólo distaba siete días, y las cartas cuyo peso era de quince gramos ó menor, eran conducidas al extranjero por cinco centavos, de acuerdo con lo estipulado por las naciones firmantes en el tratado de Unión Postal Universal.

Nuevas convenciones efectuadas con los gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y la facilidad obtenida en el cambio internacional de la correspondencia, unido al deseo del Gobierno Federal de dotar al país con el más ventajoso sistema de comunicaciones, y la constante y rápida construcción de ferrocarriles que desde entonces ha tenido lugar en la República, fueron las causas para que el importante ramo de correos fuera atendido con predilección, y en pocos años llegara á alcanzar el inmenso desarrollo que hoy tiene, la seguridad en la correspondencia, y el pronto y satisfactorio despacho de la misma.

La organización del ramo de correos en México, estando por lo que acabamos de decir en su infancia, poco es lo que tiene que envidiar á la de las otras naciones, y únicamente presenta alguna deficiencia de escasa ó ninguna importancia, en las cuestiones que sólo la práctica puede vencer en la aplicación á las condiciones especiales de cada país. El departamento que pertenece á la Secretaría de Comunicaciones, se halla bajo la inmediata dirección del Director General de Correos, con residencia en la Capital de la República, en donde también se encuentra la Administración Central.

El territorio de la República hasta hace pocos meses se hallaba dividido en cuatro distritos de inspección, cada uno de los cuales tenía su inspector correspondiente; pero recientemente y para atender mejor al servicio, se ha aumentado á diez el número de los inspectores que tienen el deber de visitar en breves intervalos las diferentes dependencias de correos en sus distritos, velar por el más exacto cumplimiento de los empleados, hacer cumplir todas las disposiciones que emanen de la Dirección General, y proponer las mejoras que crean convenientes para el mejoramiento del servicio postal con nuevas dependencias.

La correspondencia personal en todo el territorio de la República es inviolable, y se castiga con severas penas al que en cualquier caso falta á la ley en ese sentido.

El número total de administraciones, estafetas y agencias postales en todo el territorio de la República, asciende á 1,448, y las balijas se transportan en los ferrocarriles por toda la longitud de estos, que próximamente asciende á 10,000 kilómetros. El resto de las distancias que recorren las líneas postales en el interior del país, se hace por medio de diligencias, y hombres que donde el terreno lo permite, van montados. La correspondencia es también transportada por las diferentes líneas de vapores de matrículas mexicanas y extranjeras, que regularmente tocan sobre

el Golfo en Tampico, Veracruz, Tuxpam, Frontera, Carmen, Champotón, Campeche y Progreso; y sobre el Pacífico en Guaymas, Altata, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz, Tonalá, y Soconusco.* Finalmente, no existe en la República punto alguno por pequeña importancia que tenga, donde no se reciba la correspodencia; si bien es cierto que no faltan lugares á los cuales para que una carta llegue desde México se necesiten varios días.†

El movimiento postal durante el último año alcanzó proporciones inmensas, comparado con el de los años precedentes. El número total de piezas circuladas ascendió á 37.508,822, de las cuales 31.665,123 fueron del interior, y de la correspondencia internacional 5,843,699. El montante recibido por concepto de sellos de correos, no llega todavía á cubrir los enormes gastos del Departamento; pero que se espera lo sean con ventaja en breve, al reducir el costo de la correspondencia de primera clase en el interior del país.

* Para cuenta detallada sobre el movimiento marítimo, véase el Capítulo IX, donde se trata de él extensamente.

† En México la correspondencia postal está dividida en cuatro clases: 1a.—cartas y tarjetas postales; 2a.—publicaciones periódicas registradas; 3a.—impresos; y 4a.—muestras sin valor. El servicio interior y el de Europa en cartas requiere el pago de 10 centavos por cada 15 gramos, ó una fracción; para los Estados Unidos 5 centavos por el mismo peso, y para los países no comprendidos en la Unión Postal 20 centavos. Las tarjetas postales en el interior cuestan 5 centavos; para los Estados Unidos 2, y para Europa 3.

Las publicaciones periódicas en el interior cuestan á razón de 4 centavos por cada 480 gramos y la misma cuota para los Estados Unidos por 830 gramos. Las publicaciones periódicas para que sean admitidas en esta clase deberán ser registradas como tales.

Los impresos en el interior y los Estados Unidos, pagan á razón de 1 centavo por cada 60 gramos, y para Europa 2; y los de la 4a. clase, muestras sin valor, 2 centavos por cada 60 gramos ó fracción de ellos, para el interior y los Estados Unidos, y para Europa 3 centavos por 50 gramos, y uno adicional por el mismo peso ó fracción que se aumente. En las vías postales mexicanas sólo se admiten como máximum 2 kilos, sea cual fuere la clase y procedencia á que pertenecen las piezas.

El derecho requerido por cualquier pieza para ser certificada es de 25 centavos en el interior y 10 para el exterior, con 5 adicionales cuando el interesado desea obtener el correspondiente recibo. Las piezas postales correspondientes á las tres últimas clases deberán empacarse de modo que sea posible su inspección; y las de todas las clases, cuando estén en forma de paquete procedente del exterior, podrán ser inspeccionadas en las administraciones de aduanas con arreglo á las leyes y convenciones postales.

Desde hace algún tiempo el Señor Director de Correos Don F. P. Goichicoa estudia ese proyecto que sin duda ha de producir grandes ventajas en especial al comercio, para el que hoy es bastante oneroso el pago de la correspondencia; pero los gastos erogados en las constantes mejoras que la actual administración introduce en el ramo, aumentados por la baja que sería posible ocurriera en la renta postal, al menos en los primeros meses, dilata tan excelente medida, que según nuestras noticias no se hará esperar por largo tiempo.

Los beneficios obtenidos en la última década, con el desarrollo de las comunicaciones postales que han llegado en México á estar á la altura de casi todos los demás países, no sobrepasan en nada á las telegráficas y telefónicas, de las que hace diez años, apenas si se podía hacer formal mención de su existencia, y hoy atraviesan todo el territorio, formando una inmensa red que pone en comunicación los puntos más insignificantes con la Capital y con el mundo civilizado. No es objeto de escasa sorpresa para el viajero que se encuentra entre los riquísimos, pero vírgenes campos de Yucatán y Campeche, en donde hace menos de un cuarto de siglo que las tribus salvajes de los *mayas* rebeldes, penetraban libremente asolando y destruyéndolo todo, y haciendo horribles matanzas, ver hoy al indígena de pura raza hacer uso del teléfono, al que ve como instrumento familiar de su casa, y entenderse con aquellos con quien está en relaciones á veinte, cuarenta y más kilómetros de distancia. Allí donde la civilización se ve como traje de domingo en el obrero, es donde con más asombro se puede contemplar el cambio que el progreso efectúa en los pueblos, y el adelanto que México ha experimentado en estos últimos años. Y si esto decimos de Yucatán y Campeche, otro tanto pudiéramos añadir de los solitarios y casi desconocidos valles enclavados entre los elevados picos de las sierras, y las umbrosas selvas de las costas de ambos mares.

La red telegráfica en explotación en México, según los últimos datos, mide una longitud de 51,245 kilómetros; de los cuales, 35,000 pertenecen al Gobierno Federal, 5,320 á varios estados, 8,000 á las líneas ferrocarrileras, 837 á la Compañía Telegráfica Mexicana, que también posee 2,088 de cable submarino.

La inmensa red telegráfica que México posee, ha sido construida durante los últimos diez años, excepción hecha de poco más de doce mil kilómetros que existían en 1,881; y el aumento de su extensión continúa sin descanso, hasta que en pocos años la República contará con líneas directas entre las poblaciones de primero y segundo orden, así como también entre éstas y los pueblos y aldeas. En la actualidad se trabaja activamente en la construcción de varios miles de kilómetros de líneas telegráficas, entre las que se hallan la de Ozuloama á Pachuca y Tampico, de Oaxaca á Acapulco, de Durango á Culiacán en la costa, de Ciudad Porfirio Díaz á Ciudad Juárez, siguiendo la frontera con los Estados Unidos, y otras muchas que cuando estén terminadas, habrán de llenar con ventaja las necesidades de esas vías de comunicación.

Las líneas telegráficas en explotación están construidas con la mayor solidez, y hasta la fecha han resistido la furia de las mayores tempestades que han barrido los estados de Tabasco, Campeche y Yucatán. En 1887 cuando ocurrió el terrible ciclón que asoló aquel territorio, las comunicaciones con la Capital únicamente fueron interrumpidas por algunos días. Las grandes lluvias que en la estación de aguas caen sobre algunos lugares, en los que causan terribles inundaciones, apenas afectan los telégrafos, y por estas causas rara vez una línea necesita más de un día para que pueda ser restablecida la comunicación. Las dificultades que presenta el sostenimiento de los telégrafos en algunas regiones de la República, se desconocen en Europa y América. En el Estado de Tabasco y parte del de Veracruz, los inmensos ríos,

lagunatos y manglares por que tienen que atravesar las líneas, son á veces obstáculos que aún después de concienzudamente estudiados parecen insuperables; y sin embargo, todos se han vencido, además del que presenta la rápida propagación de los insectos que, buscando un punto á propósito para depositar sus crías, se asientan en los aisladores donde construyen sus nidos, los cuales uniendo el hilo con el poste, interrumpen la comunicación.

Muchas de las reformas implantadas en los telégrafos de Europa y América, que en México parecen pasar como inadvertidas, sin embargo no es así: el país por su topografía, por las variaciones del clima, por los cambios entre regiones que son extremadamente húmedas, y otras por lo contrario secas, necesita especial cuidado para la adopción de nuevos aparatos, por más que el Departamento, bajo la dirección inmediata del activo y muy notable electricista Señor S. Islas, está al tanto del movimiento universal, y no dilata en aprovechar las mejoras cuando las justifica el experimento que de antemano se ha efectuado. El cable submarino en la Laguna de Términos, que pone en directa comunicación la fertilísima Isla del Carmen con tierra por ambos extremos, y que asegura la del resto de la República con Campeche y Yucatán, fué tendido bajo la presente dirección del ramo, y consiste en dos secciones de á tres conductores que propiamente mide ocho kilómetros.

El movimiento telegráfico de toda la República en el año anterior fué de un millón cincuenta mil mensajes, de los cuales próximamente ochocientos mil procedieron del servicio público, y el resto del oficial. Las entradas del ramo por este concepto ascendieron á $469,305, cobrados en las 767 estaciones que existen en la red telegráfica, la cual se sostiene con un gasto de reparos de tres pesos anuales por kilómetro y $671,431 para el pago del personal del ramo.

El teléfono que se encuentra instalado en casi todas las poblaciones de primero y segundo orden en la

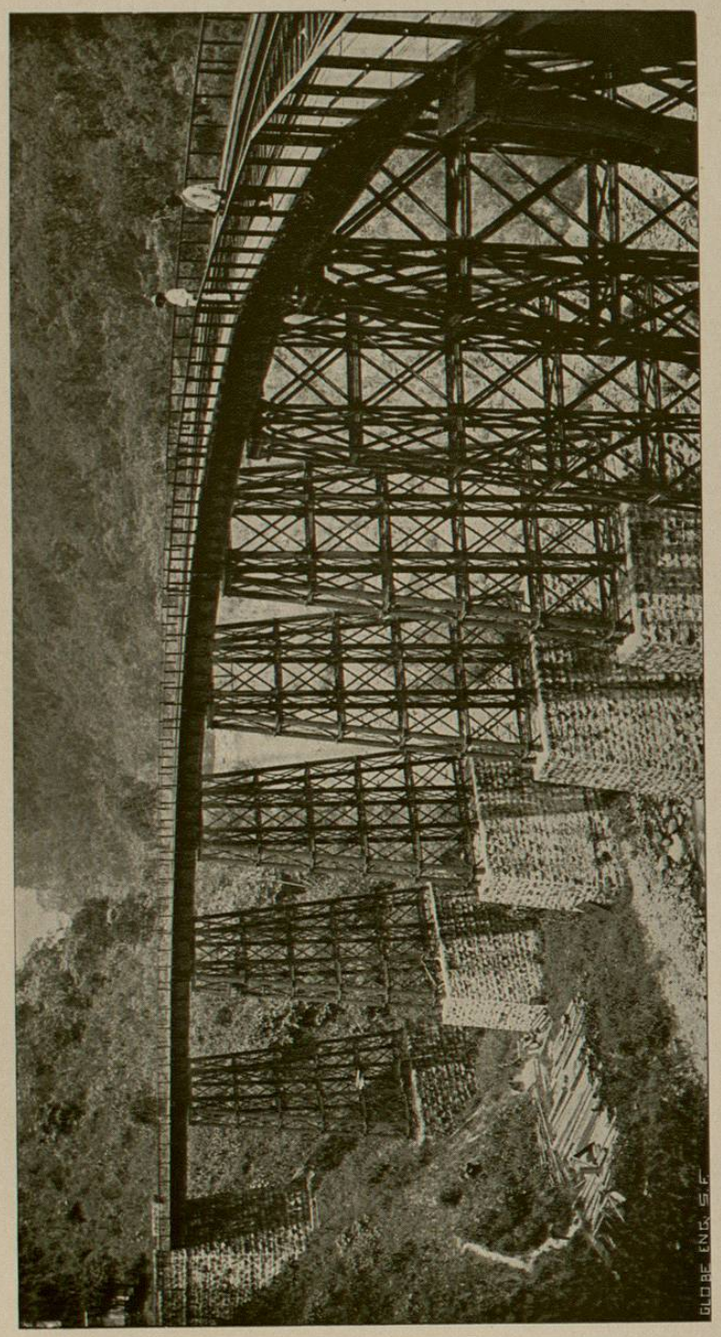
República, mide una extensión de más de 5,600 kilómetros. Las líneas telefónicas están siendo de gran utilidad, para la más directa comunicación entre las capitales de los estados y las poblaciones más importantes de ellos, lo que proporciona grandes ventajas á las autoridades, pudiendo éstas resolver en el momento las cuestiones de importancia que así lo exigen. El Estado de Tlaxcala habrá en breve terminado su red telefónica que tiene ya muy adelantada, y la Capital podrá estar al habla directa ó indirectamente con todos los distritos. Muchas fincas también hacen uso del teléfono para comunicarse con otras fincas ó con las poblaciones inmediatas, resultando de esto un beneficio directo del que se están aprovechando casi todos los hacendados del país, y la red telefónica será probable que en pocos años, por lo menos iguale en extensión á una mitad de la telegráfica.

La Compañía Telegráfica Mexicana, poseedora del cable submarino que une los puertos de Veracruz, Tampico, Brownsville y Matamoros, obtuvo del Gobierno Federal una valiosa concesión, consistente en el uso de las aguas mexicanas para tender el cable, en los terrenos que fueran necesarios para empalmes y oficinas en tierra, y el compromiso del Gobierno á darles todas cuantas comunicaciones tuvieran necesidad de enviar por cable, siempre que el punto de remitencia se encontrara á 150 kilómetros ó más, al sur de la frontera de los E. U. del Norte. Los materiales de construcción y sostenimiento del cable, y los telegramas para su propio servicio, están exentos de derecho de entrada, así como lo están del de exportación los capitales que de la compañía tengan que enviarse al exterior, y los sueldos de los empleados libres de los impuestos internos. Con esas franquicias la Compañía empezó sus trabajos, y hasta la fecha los ha coronado del mejor éxito.

Al gran impulso dado á las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas en México, tendremos que

añadir el de los ferrocarriles, los cuales en los últimos diez años han dado un medio de construcción anual que, en relación directa con el número de habitantes, no puede presentarlo ningún otro país. Desde que en 1872 la potente locomotora con su silbido atronador, hizo huir cual fantasmas aterrados los restos de la antigua civilización, que todavía se encontraban en su elemento entre los collados y los valles de las famosas cumbres de Maltrata, hasta ahora, el carro de hierro del progreso ha surcado de extremo á extremo las tierras de la alta meseta, ha entrado en el corazón de la majestuosa Sierra Madre, ha despertado de su letargo las sombrías montañas del norte, y roto las suaves armonías de las vírgenes selvas de ambas costas, penetrando y recorriendo desde los cañones más agrestes y las laderas más abruptas, hasta los anchurosos y fértiles valles. De norte á sur, de oriente á poniente, desde el indio civilizado del Anáhuac, hasta el salvaje yaqui, el laborioso zapoteco y el indómito maya, por doquier todos ven con admiración la pesada mole de hierro rodar con vertiginosa velocidad sobre los raíles, proclamando el triunfo del progreso cuantas veces silba, y con cada bocanada de humo que por su chimenea arroja con aterrador estruendo.

Cuando México apenas acababa de salir del caos en que se encontraba por los constantes disturbios políticos; cuando la intrusa y malhadada política de Napoleón acababa de recibir el golpe mortal con el trágico desenlace de Querétaro, el "Padre de la Patria" vió el medio de iniciar el progreso material de México, que debía llegar á ser uno de los más grandes países de la tierra. La concesión otorgada por el Gobierno Federal á la compañía del Ferrocarril Mexicano, para que tendiera sus raíles desde la Ciudad de México á Veracruz, á consecuencia de la parte que los interesados, se dice, habían tomado en la odiosa intervención francesa, había sido cancelada; pero México, libre ya de sus opresores, procuró avanzar en las vías del progreso; la concesión fué de nuevo revalidada,



BARRANCA DE METLAC FERROCARRIL MEXICANO