

d'un réseau de chemins de fer a été considérée dès longtemps comme une question de vie ou de mort, non pas seulement pour le commerce intérieur, mais pour rendre possible l'exportation en mettant en communication les régions industrielles et agricoles avec les ports de la côte et les frontières du territoire.

Dès avant l'année 1830, timidement il est vrai, un mouvement en faveur des voies ferrées avait commencé à se faire jour. Ce mouvement avait échoué, comme échoue toute innovation dans un pays quelconque, par la résistance passive des gens embourbés dans la routine qui est toujours l'ennemie acharnée de toute réforme et de tout progrès. Il se heurta en outre à l'opposition décidée, résolue, plus ou moins franche des intérêts qui se considéraient lésés par le nouveau système de locomotion et de transport. Ces causes, déjà puissantes par elles-mêmes et d'autres de moindre importance parfois, mais d'une force suffisante pour paralyser ou apporter des entraves à ce mouvement, suffirent pour empêcher que ces tentatives commencées ne prospérassent et qu'il n'y eût un pas décisif de fait dans l'œuvre entreprise durant un quart de siècle.

Enfin, en 1857, vingt-trois ans passés après les premiers essais, on achevait la construction d'un chemin de fer urbain, et au bout de très peu de temps, en 1859, on accordait la concession du chemin de fer allant de la ville de Mexico à la Vera-Cruz. Les temps ont bien changé : en moins de trente ans, le niveau intellectuel des populations s'est suffisamment élevé ; les découvertes modernes ont cessé de jeter la terreur dans les esprits ; l'attachement aux vieilles erreurs de la routine est devenu moins général et celles-ci ne peuvent plus

opposer leur empirisme aux découvertes journalières de la science. Treize ans après l'obtention de cette concession, c'est-à-dire en 1873, on inaugura officiellement le chemin de fer qui relie la capitale de la République à la ville de Vera-Cruz ; la construction avait coûté plus de deux cents millions.

L'heureuse issue de l'entreprise qui semblait très téméraire dans le principe, vu les difficultés matérielles provenant des accidents de terrain que devait franchir la ligne, les avantages indiscutables que purent bientôt reconnaître dans le plan et la généralisation de cette innovation, non seulement les individus de toutes les classes de la société, mais les forces vives du pays, l'industrie et le commerce, les travailleurs et les artistes, furent un aiguillon puissant et un stimulant efficace pour multiplier les constructions. Il fut bientôt nécessaire, pour obtenir ce résultat satisfaisant, que l'immense réseau des chemins de fer Nord-Américain s'étendit jusqu'aux frontières du Mexique, et l'explication de ce fait est très simple. Les avantages des chemins de fer n'étaient un secret pour personne et qui que ce fût ne pouvait le discuter sérieusement. Pour le particulier comme pour le commerçant, pour l'industriel comme pour l'artiste, pour l'agriculteur comme pour le journalier, la facilité de transports des voyageurs et des marchandises offrait des avantages qui n'échappaient à personne et que personne ne méconnaissait dès cette époque.

Mais si ces avantages étaient pour tous hors de discussion, il n'en était pas de même pour ceux qui devaient spéculer sur les capitaux engagés dans de si coûteuses entreprises. Les sommes immenses nécessaires à la

construction des chemins de fer ne pouvaient produire qu'un intérêt relativement modique dans le cas, souvent aléatoire, d'un mouvement prodigieux de voyageurs et de marchandises sur ces lignes. Or ce mouvement prodigieux n'est ni probable, ni même vraisemblable, tant que la ligne principale n'a pas comme complément et comme auxiliaires des lignes de seconde et de troisième ordre qui complètent l'œuvre de circulation et de distribution que la ligne principale a commencée. Le capital, toujours craintif et toujours timide, se lance avec grande difficulté dans les entreprises dont l'issue est problématique.

C'est pour ces causes qu'il est arrivé que quelques autres concessions de chemin de fer accordées par le gouvernement mexicain depuis 1867, pour la plupart à des citoyens des États-Unis, devinrent caduques presque toutes par le manquement des concessionnaires aux engagements déterminés dans les contrats. Il est clair que les compagnies concessionnaires comptaient sur l'appoint que les chemins de fer Nord-Américains pouvaient fournir par leur grand mouvement d'importation aux lignes mexicaines, et c'est seulement quand le réseau des chemins de fer Nord-Américains atteignit la frontière du Mexique que fut possible la construction des lignes mexicaines dans des conditions propres à assurer un intérêt quelconque au capital engagé.

Le général Porfirio Diaz, à qui, comme nous l'avons indiqué plus haut, ne pouvait échapper l'importance qu'offrait pour le pays la construction d'un réseau de voies ferrées et qui désirait ardemment la réalisation de cette grande pensée, aussitôt parvenu au pouvoir, fit tout ce qui dépendait de lui pour doter le Mexique de

cet élément nouveau, indispensable pour assurer aux nations les bienfaits de l'évolution et de la civilisation moderne. Il accorda diverses concessions très importantes de voies ferrées, il stimula les concessionnaires à l'aide de subventions importantes et sut écarter tous les obstacles qui eussent pu s'opposer au développement de cette industrie.

Les secours, sous forme de subvention, avec lesquels il stimula la construction de chemins de fer sur tout le territoire de la République, étaient accordés nominale-ment, dans la majorité des cas, aux gouvernements des États; quoique en réalité les chemins de fer, tant dans leur construction que dans leur exploitation, passassent presque toujours entre les mains d'entreprises particulières qui arrivaient à être, en fin de compte, les bénéficiaires des subventions.

Les deux concessions les plus importantes accordées par le gouvernement du général Porfirio Diaz, durant les premiers mois de sa première période présidentielle, furent les deux voies ferrées dénommées respectivement « Central-Mexicain » et « National-Mexicain ». Toutes deux devaient partir de la capitale de la République, de façon à la mettre en communication avec le chemin de fer Nord-Américain du « Pacifique », l'une par la frontière septentrionale, à Chihuahua et à Passo-del-Norte, l'autre en un point différent, à Nuevo-Laredo.

Le Central-Mexicain parcourt un trajet de 1,974 kilomètres, de la ville de Mexico jusqu'à Passo-del-Norte, et traverse ce que l'on pourrait appeler la Cordillère médiane du plateau central du territoire mexicain. Les travaux de ce chemin de fer, à voie normale, ont commencé en 1880 et, quatre ans plus tard, ils étaient terminés.

La même entreprise obtint alors l'autorisation de construire une ligne interocéanique entre San-Blas et Tampico, ainsi que les branchements nécessaires pour généraliser le trafic et étendre les avantages de l'exploitation. S'étant aussitôt mis à l'œuvre, la Compagnie concessionnaire a déjà livré à l'exploitation la ligne de Silao à Guanajuato et celle non moins importante de San-Luis à Tampico.

La voie ferrée que l'on nomme « National-Mexicain » est à voie étroite. Bien que les plans en aient été dressés avant ceux du Central-Mexicain, les travaux n'ont commencé que plus tard ; elle relie, comme nous l'avons déjà indiqué, la capitale de la République à Nuevo-Laredo, sur la frontière du Texas. Le National-Mexicain, qui était en grande partie construit en 1882, est maintenant complètement achevé jusqu'à Laredo ou Nuevo-Laredo, et parcourt une distance de plus de 1,000 kilomètres.

Une troisième ligne de chemin de fer, ligne très importante également, est celle connue sous le nom de chemin de fer « International-Mexicain ». Projetée en l'année 1884, elle fut inaugurée quatre ans après, le 1^{er} mars 1888, durant la seconde période présidentielle de Porfirio Diaz. Le ministre de *Fomento* était alors l'illustre général don Carlos Pacheco, chez qui le président de la République a trouvé un auxiliaire enthousiaste et dévoué, et un collaborateur laborieux et actif. L'International-Mexicain, qui met en relations les populations frontières de Piedras-Negras avec le centre du territoire, est venu constituer une nouvelle voie de communication avec la frontière du Nord.

Dans le courant de la même année, la ligne de Ira-

puato à Guadalajara a été ouverte à l'exploitation et au trafic par la même Compagnie du Central-Mexicain. Le 1^{er} novembre suivant, la Compagnie concessionnaire du National-Mexicain inaugurerait la grande ligne de Nuevo-Laredo.

Il y a, outre celles que nous venons de mentionner, de nombreuses lignes transversales en exploitation, ou sur le point d'être inaugurées. Nous nous bornerons à un très succinct exposé de chiffres, plus éloquent mille fois en des cas déterminés, et dans la circonstance actuelle en particulier, que les plus éloquents discours ; ils justifieront les éloges largement accordés au général Porfirio Diaz par les Mexicains et par les étrangers, par ses adversaires et par ses amis, ainsi qu'à son administration, pour les progrès réalisés dans le service si important des chemins de fer et pour l'extension de leur réseau.

En l'année 1882, il existait seulement au Mexique 3,006 kilomètres de voies ferrées construites ; en 1884, ce chiffre montait déjà à 5,953 kilomètres 53, et au 16 septembre 1890, 9,399 kilomètres de voies ferrées sont non seulement construits, mais en pleine exploitation.

Actuellement, on est en train d'établir une ligne interocéanique, qui, sans sortir du territoire mexicain, passera à travers l'isthme de Thuan-tepec, au même point où le capitaine Eads, de l'Amérique du Nord, mort depuis, avait projeté de construire une voie ferrée pour le transport des navires.

On travaille avec une extraordinaire activité à la construction du chemin de fer interocéanique qui avait reçu tout d'abord la dénomination de ligne de

Vera-Cruz à Jalapa et Valle-de-Mexico et dont la concession, annexée plus tard à celle du chemin de fer de Morelos, a fini par constituer l' « Interocéanique » actuel.

Pour subvenir aux dépenses de construction de cette voie ferrée — dont l'excessive importance saute aux yeux de quiconque la connaît, même, abstraction faite de la constitution géographique du vaste territoire de la République — il s'est formé à Londres un syndicat qui a émis un emprunt auquel les hommes d'affaires ont fait un excellent accueil. C'est à don José Sanchez Ramos, son directeur, qu'on doit, en grande partie, l'immense développement et la fructueuse exploitation de cette belle entreprise, qui attestera toujours le talent et la persévérance de cet administrateur émérite.

Bien qu'à l'état de projet encore, il nous a semblé utile de mentionner ici des travaux qui par leur grandeur sont dignes d'attention. Tel est le projet de construction d'une ligne ferrée à voie étroite entre Piedras Negras et Topolobampo dans le golfe de Californie ; tel est le projet plus colossal d'une ligne qui sera vraiment phénoménale par son parcours extraordinaire et par les travaux d'art qu'elle exigera ; elle doit mettre en communication le fort Yuma, sur la frontière nord américaine avec la frontière guatémaliennne pour, de ce point après avoir traversé tout le continent, atteindre jusqu'au Chili.

Si ce projet gigantesque vient à se réaliser, on aura relié toute l'Amérique au moyen de cette artère immense, source de vie et de civilisation, qui ira réveiller le sauvage habitant des Pampas par le sifflement de la locomotive lançant son strident appel, pour la première

fois, dans les régions presque inexplorées du sud de l'Amérique.

Ces sublimes pensées, ces grandioses projets, ces titaniques efforts ne peuvent être et ne seront certainement pas impossibles au progrès actuel de la science et à la spéculation moderne, si pleine de hardiesse. Quand et comment parviendront-ils à un heureux et complet achèvement ? il est difficile, pour ne pas dire impossible, de le prédire exactement. Mais si notre espoir et notre désir le plus ardent se réalisent, la locomotive qui, la première, parcourra cette ligne gigantesque devra s'appeler *Porfirio Diaz*, car cet homme public, l'honneur de sa patrie, aura été, par sa vigoureuse initiative et sa fermeté inébranlable, le véritable promoteur de cette grande artère commerciale et civilisatrice.

Il nous semble superflu de dire que le réseau télégraphique a suivi un mouvement parallèle à celui des chemins de fer, contribuant efficacement à placer la République mexicaine à la hauteur des peuples les plus cultivés et les plus avancés, important moyen de civilisation, dont l'emploi est indispensable à l'heure actuelle pour satisfaire aux nécessités de la vie dans les sociétés modernes.

La première ligne télégraphique mexicaine a été établie en 1851 entre la capitale de la République et la ville de Puebla. Peu de temps après, dans les derniers jours de l'année 1853, s'achevait la seconde ligne entre la capitale et Léon. Antérieurement à ces créations, en 1850, une communication télégraphique avait déjà été établie dans le circuit même de la capitale, entre le Palais national et l'Ecole des mines ; mais celle-ci, vu

les circonstances spéciales de son installation et aussi son service restreint, ne peut figurer parmi les lignes que nous considérons comme nationales.

Plus tard on installa diverses autres lignes et, en l'année 1872, le réseau télégraphique comptait déjà 7,200 kilomètres de longueur. A la fin de 1880, il y en avait 11,300; en 1882, 21,025 kilomètre 81 et en 1884, la longueur de ces lignes atteignait 31,088 kilomètres 35, répartis de la façon suivante : 21,000 kilomètres appartenant au gouvernement fédéral; 1,653 kilomètres 14 qui étaient la propriété des gouvernements des différents États; 4,430 kilomètres 93, propriétés des Compagnies des chemins de fers; 3,305 kilomètres 15 appartenant en propre à des particuliers et 703 kilomètre 13 de câbles sous-marins qui mettent en communication la République mexicaine avec celle des États-Unis du Nord, les pays de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale.

Il est bon d'avertir que l'augmentation constatée entre les années 1882 et 1884 est due exclusivement aux efforts du gouvernement fédéral, qui, en l'espace de deux ans et même moins, a fait poser 10,063 kilomètres 04 de fils électriques. Actuellement, la longueur totale des lignes télégraphiques ouvertes au service public dépasse 31,103 kilomètres.

Le progrès, comme on le voit, a été prodigieux; tout en tournant au plus grand profit du pays en général, il a favorisé plus particulièrement le commerce, lequel, comme nous le montrerons quand nous arriverons à ce point de notre travail, a progressé en peu de temps d'une manière notable.

Le gouvernement qui a accompli avec tant d'activité ses devoirs, souvent ardu et épineux, ne pouvait man-

quer de faire entrer dans son plan général de réformes l'intéressant service des communications postales; et en effet, il s'est voué à son extension et à son perfectionnement avec une sollicitude et une persévérance tout à fait dignes d'éloges.

Dans le cours des années 1860 et 1861, on essaya d'implanter des réformes et d'introduire des améliorations importantes dans le service postal; mais les mouvements insurrectionnels, les convulsions politiques, l'instabilité des gouvernements empêchèrent d'une façon presque absolue, la réalisation d'aussi excellents projets et rendirent stériles d'aussi louables efforts. D'après les documents officiels — sauf les dispositions concernant l'affranchissement — les mêmes ordonnances qui étaient en vigueur du temps de la colonie continuaient alors à régir cette administration. C'est au point qu'à cette époque, on pouvait constater en certains cas cette anomalie, l'existence de différentes taxes d'affranchissement dans l'intérieur même du territoire de la République, suivant que les lettres prenaient telle ou telle direction; et cela, non pas, comme on pourrait le supposer, en rapport avec le trajet plus ou moins long que la lettre pouvait avoir à parcourir, mais capricieusement, sans fondement logique et sans raison valable.

La convention postale universelle signée à Paris en 1878, vint favoriser la patriotique conception du président Porfirio Diaz, qui aspirait, en celle-là comme en toutes les autres branches de l'administration publique, au plus grand développement possible. La République mexicaine entra dans l'union postale arrêtée et signée à Paris, et ce fait, qui régularisa ce service avec l'extérieur,