



CHAPITRE VI.

Voies de communication.

Les Etats-Unis Mexicains sont en communication directe avec l'Europe par plusieurs lignes de vapeurs qui font des voyages réguliers entre les ports d'Allemagne, de Belgique, d'Angleterre, d'Espagne et de France et le port de Veracruz, le plus important de ceux que nous ayons sur le Golfe du Mexique.

Quelques-unes de ces lignes touchent Progreso, port de l'Etat de Yucatan. Une autre ligne part de New-York et passe par la Havane, Progreso, Campeche, Frontera, Tampico et Veracruz. Ces lignes sont les suivantes:

- Malle Impériale Allemande.
- New-York, Cuba et Mexico S. S. Comp.
- Harrison line.
- West India & Pacific S. S. Comp.
- Compagnie Transatlantique Espagnole.
- Compagnie Commerciale Générale de Transports.
- Compagnie Steinmann Haghe.
- Compagnie Générale Transatlantique Française.

La navigation internationale se borne dans le Pacifique, à une seule ligne de vapeurs qui va de San Francisco (Californie) à Panama, en faisant escale dans les ports principaux de notre côte occidentale. Plusieurs lignes nationales trafiquent aussi sur les deux côtes.

Les ports de Tampico et de Veracruz sont reliés par des voies ferrées à la Capitale de la République, aux principaux centres de production et de population, et aux Etats-Unis d'Amérique.

Chemins de fer.—Notre réseau de Chemins de fer s'est développé avec une rapidité vraiment étonnante, étant donné les obstacles sans nombre qu'il a fallu surmonter et les sacrifices qu'a dû s'imposer le Gouvernement pour atteindre son but; mais, de ce développement des voies rapides de communication sont nés la Paix le Progrès du pays.

Nous verrons plus loin qu'avant l'administration du Général Porfirio Diaz, il ne s'était construit qu'une ligne importante, celle qui relie la Capitale au port de Veracruz, avec un embranchement jusqu'à Puebla, la seconde ville du pays en importance. Cette ligne, qui s'étend sur 510 kilomètres, fut inaugurée le 1er Janvier 1873, sous l'administration de Lerdo de Tejada, mais sa construction est due principalement aux efforts du Président Benito Juárez.

Le Président Diaz et le Général González—durant les 4 ans qu'il occupa la Présidence (1880-1884)—ont donné une puissante impulsion à la construction des voies ferrées. Quatre lignes internationales relient actuellement notre pays au vaste réseau des Etats-

Unis du Nord. Ce sont: Le "Central Mexicain," qui va de Mexico à El Paso (Texas), avec une ramification entre San Luis Potosí et Tampico et une autre qui relie Irapuato et Guadalajara, et se prolonge vers le Pacifique jusqu'à Ameca. Le "National Mexicain," entre Mexico et Laredo (Texas), avec des ramifications importantes dans l'intérieur de la République. "L'International," qui s'étend entre Eagle Pass (Texas) et Durango et qui se prolongera jusqu'à un port du Pacifique; cette ligne fait sa jonction à Torreon avec la ligne du "National." Enfin, le chemin de fer de Guaymas (Sonora) à Nogales (Arizona-E. U.).

Ces quatre lignes peuvent être considérées comme la prolongation du réseau Nord-Américain.

A celles-ci s'ajoutent: le Chemin de fer Mexicain de Veracruz, déjà mentionné; l'Interocéanique qui d'un côté relie la Capitale au port de Veracruz en passant par Puebla et Jalapa, et s'étend de l'autre vers le Pacifique. Le Chemin de fer de l'Isthme de Tehuantepec, entre Coatzacoalcos sur le Golfe de Mexique, et Salina-Cruz sur le Pacifique; celui d'Oaxaca qui relie cette ville à Puebla et qui doit se prolonger jusqu'au Guatemala; celui de Monterrey à Tampico, celui de Mexico à Cuernavaca et au Pacifique, qui arrive actuellement à Iguala (Etat de Guerrero). Il existe, en outre, au Mexique beaucoup d'autres voies ferrées de moindre importance, d'intérêt local ou particulier.

En 1875, notre réseau de chemins de fer s'étendait sur une longueur de 578 kilomètres, 248 mètres, répartis comme suit:

Chemin de fer Mexicain..	510 km.	750 ms.
Chemin de fer du District Fédéral.....	38 „	788 „
Chemin de fer de Vera- cruz á Alvarado.....	15 „	410 „
Chemin de fer National Mexicain.....	13 „	300 „
	<hr/>	<hr/>
	578 km.	248 ms.

En 1892, nous avons déjà 10,896 kilom. 546 ms. de voies ferrées, ce qui représente un accroissement moyen de 639 km. 495 ms. par an. Mais l'augmentation annuelle exacte a été relevée comme il suit:

1876-77	26 km.	108 ms.
1877-78	44 „	887 „
1878-79	148 „	579 „
1879-80	193 „	650 „
1880-81	691 „	791 „
1881-82	1937 „	843 „
1882-83	1727 „	479 „
1883-84	454 „	677 „
1884-85	118 „	470 „
1885-86	19 „	018 „
1886-87	519 „	954 „
1887-88	1127 „	506 „
1888-89	628 „	692 „
1889-90	1262 „	926 „
1890-91	382 „	067 „
1891-92	796 „	546 „

A ce point de vue, le Mexique est de toutes les na-

tions Latino-Américaines celle qui a le plus progressé, comme le démontre le tableau comparatif suivant.

	Nations.	Kilomètres construits.
République	Argentine.....	9,108
„	Bolivie.....	79
„	Brésil.....	6,193
„	Colombie	244
„	Costa-Rica.....	223
„	Chili.....	1,020
„	Equateur.....	163
„	Guatemala.....	190
„	Honduras.....	000
„	<i>Mexique</i>	10,204
„	Nicaragua	159
„	Paraguay.....	131
„	Pérou	503
„	Salvador.....	95
„	Uruguay	752
„	Venezuela	217

En 1895, nos voies ferrées s'étendaient sur une longueur de 11,890 kilom. 112 ms. Elles atteignaient 12,320 km. 307 ms. en 1897.

A cette même époque la République Argentine comptait.....	14,383 kms.
La Bolivie.....	721 „
Le Brésil.....	12,063 „
La Colombie.....	557 „
Le Costa-Rica	261 „
Le Chili.....	4,032 „

L'Equateur.....	96 kms.
Le Guatemala.....	436 „
Le Honduras.....	92 „
Le Nicaragua.....	143 „
Le Paraguay.....	247 „
Le Pérou.....	1,500 „
Le Salvador.....	117 „
La République de Saint Domin- gue.....	188 „
L'Uruguay.....	1,604 „
Le Venezuela.....	829 „

Le Mexique occupait donc, au 31 Décembre 1897, au point de vue de ses chemins de fer, le second rang parmi les nations latino-Américaines.

Voici, d'après les données officielles, le tableau de notre réseau de chemins de fer au 31 Décembre 1897.

Noms.	Date de la concession.	Kilom.
Mexicain (Veracruz).....	27 Nov. 1867.....	470,750 ms.
Mérida à Progreso.....	17 Janvier 1874.....	36,456 „
Hidalgo.....	2 Février 1878.....	159,610 „
Intérocéanique.....	2 Février 1878.....	159,510 „
Veracruz à Alvarado.....	26 Mars 1898.....	70,410 „
Mérida à Peto.....	27 Mars 1878.....	118..... „
Intérocéanique.....	16 Avril 1878.....	784,177 „
Occidental.....	16 Août 1880.....	61,927 „
Central Mexicain.....	8 Sept. 1880.....	3000,963 „
National Mexicain.....	13 Sept. 1880.....	1699,790 „
“Compañía Constructora Nacional”.....	13 Sept. 1880.....	142..... „
Sonora.....	14 Sept. 1880.....	422,302 „
Mérida à Valladolid.....	15 Déc. 1880.....	115,688 „
Tlalmanalco.....	3 Février.....	26,680 „

Noms.	Date de la concession.	Kilom.
Mérida à Campeche.....	23 Fev. 1881.....	184.375 ms.
Campeche à Lerma.....	23 Fev. 1881.....	6.000 „
International Mexicain.....	7 Juin 1881.....	1059.440 „
Nautla à San Marcos.....	25 Juin 1881.....	89.500 „
San Juan Bautista à Ta- multé.....	18 Sept. 1881.....	5.750 „
Chalchicomula.....	20 Sept. 1881.....	10.353 „
Orizaba à Ingenio.....	22 Sept. 1881.....	7.550 „
Santa Ana à Tlaxcala.....	11 Décembre 1882...	8.500 „
Cárdenas au Rio Grijalva..	12 Mai 1883.....	7.500 „
Toluca à San Juan de las Huertas.....	25 Mai 1883.....	15.721 „
Vanegas, Cedral, Matehua- la et Rio Verde.....	11 Juin 1883.....	66.855 „
Tehuacán à Esperanza.....	28 Nov. 1883.....	50.000 „
Mérida à Izamal.....	15 Mai 1884..... „
Mexicain du Sud (Puebla à Oaxaca).....	21 Avril 1886.....	367.000 „
Tonalá à Frontera.....	16 Déc. 1886.....	50.000 „
Peninsule de la Base Cali- fornie.....	25 Mai 1887.....	27.000 „
Monterrey au Golfo.....	10 Nov. 1887.....	624.640 „
Tecolutla à Espinal.....	10 Déc. 1887.....	25.850 „
Córdoba à Tuxtepec.....	19 Mai 1888.....	51.000 „
Pachuca à Tampico.....	5 Juin 1888.....	20.000 „
Michoacán au Pacifique... Nord-Est du Mexique.....	16 Août 1888.....	88.291 „
Monte Alto.....	28 Août 1888.....	35.500 „
Salamanca au Jaral.....	30 Août 1888.....	10.000 „
Veracruz à Boca del Río... National de Tehuantepec..	30 Août 1888.....	35.500 „
Ometusco à Pachuca.....	31 Août 1888.....	11.504 „
Industriel de Puebla.....	.....	309.617 „
Tula à Pachuca et à Tam- pico.....	25 Mai 1889.....	45.710 „
Mexicain du Nord.....	21 Juillet 1889.....	39.459 „
	20 Déc. 1889.....	70.000 „
	20 Mars 1890.....	130.260 „

<i>Noms.</i>	<i>Date de la concession.</i>	<i>Kilom.</i>
Mexico à Cuernavaca et au Pacifique	30 Mai 1890.....	159.385 ms.
Izúcar de Matamoros à Acapulco	21 Nov. 1890.....	40.000 „
Toluca à Tenango.....	24 Nov. 1891.....	24.700 „
Zavaleta à San Rafael.....	24 Mars 1892.....	4.000 „
Esperanza à Xuchil.....	29 Nov. 1892.....	25.500 „
Guanajuato à Dolores Hidalgo et San Luis de la Paz.....	24 Mai 1893.....	20.000 „
Villa Lerdo à San Pedro de la Colonia.....	2 Juin 1893.....	63.400 „
Celaya à Roque et Planarte.....	2 Juin 1893.....	14.600 „
Compañía à Zoquiápan.....	13 Juin 1893.....	8.317 „
Cazadero à Solís.....	24 Mai 1895.....	30.000 „
Mexico à Xochimilco.....	18 Déc. 1895.....	3.000 „
Industriel de Puebla.....	.....	37.000 „
Ixtlahuaca à Mañi.....	.....	36.000 „
Carbonifère de Oaxaca.....	.....	30.000 „
Río Grande, Sierra Madre et Pacifique.....	.....	250.000 „
Électrique Jalapa à Córdoba.....	.....	29.700 „
Jalapa à Coatepec.....	.....	17.800 „
Castillo à Juanacatlán.....	.....	7.000 „
Torres à Minas Prietas.....	.....	22.000 „

Résumé.

Chemins de fer fédéraux.....	11,449.898
Tramways.....	427.583
Voies sub-urbaines.....	410.164
Voies particulières.....	87.000
Voies portatives Decauville.....	250.000
Total.....	12,624.645

La plupart de ces lignes ont reçu du Gouvernement une subvention variant de 6,000 à 10,000 piastres par kilomètre, suivant les accidents topographiques que chacune d'elles avait à affronter.

Dans certains cas, le Gouvernement a garanti l'intérêt des capitaux employés; en outre, toutes les Compagnies ont obtenu le droit de voie, c'est-à-dire qu'elles ont acquis à titre gratuit une bande de terre tout le long de la voie et le droit de l'exploiter; elles ont obtenu également l'entrée libre en douane du matériel de construction, du matériel roulant, etc.

D'après les registres de la Trésorerie Générale de la Fédération, les subventions payées aux Chemins de fer jusqu'au 30 Juin 1896 atteignent les chiffres suivants:

Payé en effectif.....	\$ 46.896,901 95 cs.
„ en certificats de construction.....	21.711,513 92 „
„ en bons.....	31.127,000 00 „
Solde créditeur payable en effectif ou en bons.....	8.008,244 38 „
	<hr/>
	\$ 107.743,660 25 cs.

Mais sur les 31.127,000 piastres payées en bons on a comprise 13.500,000 piastres du chemin de fer de Tehuantepec payées en or aux entrepreneurs Mc. Murdo et Co.

Si l'on évalue le taux du change à 100 p ₮ , ces 13.500,000 piastres doivent être comptées pour..... 27.000,000 de piastres mexicaines, de sorte que le to-

tal antérieur doit être en réalité de 121.243,660 25 piastres.

Le réseau de chemins de fer de la République relie la Capitale aux chefs-lieux des principaux Etats: le long du plateau Central jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Le chemin de fer Central met en communication la ville de Mexico avec Queretaro, Guanajuato, Guadalajara, Aguascalientes, Zacatecas, Chihuahua et San Luis Potosi; "l'International" avec Durango; le "National" avec Guanajuato, Morelia, San Luis Potosi, Saltillo et Monterrey; le "Mexicain" et "l'International" avec Puebla et Veracruz (ligne d'Orizaba à Veracruz, et de Jalapa à Veracruz); le "Mexicain du Sud" avec Puebla, Tlaxcala et Oaxaca. Le port de Manzanillo est relié à Colima, celui de Matamoros aux villes de Reynoso et San Miguel; celui de Tampico avec San Luis Potosi et Monterrey; la ligne de Tehuantepec relie Coatzacoalcos et Salina Cruz; "l'Interocéanique" passe près de Cuernavaca, Capitale de l'Etat de Morelos; celui de Cuernava qui s'étend déjà jusqu'à Iguala dans l'Etat de Guerrero, arrivera bientôt à Acapulco, port du Pacifique. Dans la Péninsule du Yucatan, Mérida, Capitale de l'Etat, est reliée à Progreso, son port le plus proche, et à Campeche, Capitale de l'Etat du même nom.

Télégraphes.—Le réseau télégraphique fédéral a plus de 45,000 kilomètres; avec les lignes appartenant aux chemins de fer et celles des câbles sousmarins on obtient un total de 60,000 kilomètres. Pour se faire une idée plus exacte de l'extension du dit réseau, il suffit de considérer qu'il n'est pas de Capitale d'Etat ni de

ville de quelque importance qui ne dispose de service télégraphique; beaucoup de propriétés et de formes jouissent du même avantage, de sorte que tout le pays peut être, pour ainsi dire, en communication instantanée avec le monde entier.

Le service télégraphique s'est beaucoup amélioré dans ces derniers temps, et il donne actuellement toute satisfaction.

Postes.—Le Gouvernement s'est efforcé d'améliorer le service postal; il peut être comparé aujourd'hui à celui de n'importe quel pays d'Europe ou d'Amérique; le port, d'affranchissement fixé il y a quelques années à 25 sous pour une lettre du poids de 30 grammes, et plus tard à 10 sous, est aujourd'hui de 5 sous seulement.

On a créé les services annexes de bons postaux, de colis postaux et d'assurances postales.

Le service a été amplifié au prix d'énormes sacrifices; on a utilisé tous les moyens de communication anciens et modernes, chemins de fer, diligences, embarcations et bêtes de somme, selon la situation de chaque localité et les conditions du pays en général.

Il n'y avait au pays, en 1877, que 52 bureaux de poste et 269 courriers; il en existe actuellement plus de 1500, et il n'est pas de localité dans la République, si petite qu'elle soit, qui ne soit dotée de ce service pour la mettre en contact quotidien avec tout le pays.

