

vicios 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 disfrutan subvenciones que varían entre \$ 75.00 y \$ 2,000.00 por viaje redondo, ó entre \$ 6,600.00 y \$ 15,000.00 anuales, se-

gún 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 aún, por vías fluviales, algunas poblaciones costeñas, en comunicación entre si y con los puertos de Norte, Centro y Sur América y las 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, bastara 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 presuponía 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 concesiones 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 egresos 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 gran 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 progre-

esos 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.

\*  
\* \*

Unas 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 da 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 cerrarlas 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 de 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.

En el ramo de faros y alumbrado marítimo se han hecho también notables progresos, y puede decirse que dichos progresos datan del período evolutivo que se inició en 1877. En efecto hasta esa época no se habían instalado otros faros que los de Ulúa, establecido en 1800 y suprimido después, el de Sisal en 1850, el de Campeche en 1859, uno en Xicalango en 1866 y el faro Benito Juárez en Veracruz en 1872. Los demás faros y luces en número de veinte han sido construidos entre 1877 y 1896 y de ellos, catorce se han instalado entre 1891 y 1895, tanto en los puertos del Golfo como en los del Pacífico y en los de la Península yucateca. La Secretaría de Comunicaciones que ha montado las catorce luces y faros no ha descuidado el alumbrado marítimo. El de Veracruz funciona ya con regularidad, así como las de Coatzacoalcos y Sali-

na Cruz, con lo cual mejoran considerablemente los puertos terminales de la línea de Tehuantepec. Para dar idea del progreso alcanzado en este ramo, baste decir que hoy se cuenta con una luz por cada 140 kilómetros de costa en vez de una por cada 300 kilómetros de que se disponía en las del Golfo antes de 1891. En los puertos de Veracruz y la Isla del Carmen se han hecho obras importantes de valizamiento que datan de los años de 94 y 95. Las boyas instaladas en ese período son ocho; dos en el puerto de Veracruz y seis en el del Carmen.

Al punto en que he llegado de esta reseña, he agotado el capítulo de las mejoras materiales realizadas en el país, de cuya importancia este resumen da pálida idea, y de que dará más completa cuenta la Memoria de la Secretaría de Comunicaciones que está ya casi terminada. Fiel á su principio de servirse de las mejoras materiales como de poderosa palanca para remover los obstáculos que se oponían á la paz, al progreso y á la grandeza de la Patria, la Administración Pública ha encontrado en el aplauso de propios y extraños y en la colaboración no interrumpida del pueblo mexicano, la inmensa suma de energía necesaria para acometer tan grandes y tan difíciles empresas y la fe bastante para no cejar en tan noble cuanto ardua tarea. No teme el Gobierno en este orden de ideas ser tachado por la opinión contemporánea ni por la posteridad de parcimonioso y de mezquino en promover la grandeza material del país; antes bien, en momentos angustiosos y difíciles, ha llegado á preguntarse si en su anhelo de bien material no habría ido más allá de las posibilidades, ya que no de las necesidades del país y si no habría acaso comprometido el presente en su afán de preparar el porvenir. Estas inquietudes han sido siempre de corta duración; los hechos se han impuesto al razonamiento, el país ha superado los obstáculos y subvenido á los cuantiosos gastos nece-

sarios de esa obra colosal y la exuberancia de sus fuerzas le ha permitido conjurar dos tremendas crisis ante las cuales hubiera, en otras condiciones, aparecido impotente. En su afán de mejoras y estimulado por el éxito, el Gobierno hubiera querido aún emprender más; pero si lo han detenido consideraciones de prudencia y si se lo han impedido causas de fuerza mayor, bástale lo hecho, sin perjuicio de lo que más pueda hacer, para dejar tranquila su conciencia, ya que lo hecho, que, ante sus insaciables aspiraciones de progreso, es poco, ha merecido ser calificado de excesivo.

---

### Hacienda y Crédito Público.

A la par que uno de los más interesantes y capitales en el orden administrativo, el problema hacendario es uno de aquellos cuya solución suele ser de las más difíciles y tropezar con obstáculos á las veces insuperables. En su calidad de país nuevo y de nación recientemente emancipada de la tutela colonial, México tenía que luchar con dificultades fiscales especialmente graves. Ni riqueza pública constituída, ni un sistema anterior de impuestos voluntariamente aceptado por el contribuyente, ni un programa de gastos fijo é incambiable, ni una estadística siquiera aproximada, ni facilidades de crédito, venían á ayudar al legislador ni al poder público á resolver la cuestión hacendaria. No pudiendo conservarse el sistema tributario de la colonia, basado en el monopolio y el privilegio ni siendo posible someter el presupuesto administrativo del país emancipado al cartabón colonial, de una índole tan diferente y de tendencias tan opuestas al de un pueblo autónomo, las administraciones que sucedieron al movi-