



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTONOMA  
METROPOLITANA

---

---

CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

EL PAPEL DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO EN  
EL PROCESO DE INTEGRACION REGIONAL Y  
NACIONAL: LA COMUNICACION POSTAL EN EL  
NOROESTE DEL PAIS: 1867 A 1911.

**T E S I S**

PARA OBTENER EL GRADO ACADEMICO DE

**MAESTRO EN HISTORIA**

**P R E S E N T A :**

**VICTOR HUGO MARTINEZ NICOLAS**

DIRECTOR DE TESIS: PROFESOR DANIEL TOLEDO BELTRAN

ASESORES: PROFESORA LUZ MARIA UHTOFF LOPEZ  
PROFESOR FEDERICO LAZARIN MIRANDA

MEXICO, D. F.

MAYO 1997

# ÍNDICE.

<i>TEMA</i>	<i>PÁGINA.</i>
<i>DEDICATORIAS.</i>	
<i>AGRADECIMIENTOS.</i>	
<b><i>CAPÍTULO PRIMERO. INTRODUCCIÓN.</i></b>	<b><i>1</i></b>
<i>NOTAS.</i>	<i>22</i>
<b><i>CAPÍTULO SEGUNDO. PANORAMA HISTÓRICO- GEOGRÁFICO.</i></b>	<b><i>25</i></b>
<i>2.1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CORREO: 1821-1867.</i>	<i>25</i>
<i>2.2.- ESTUDIO DE LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS.</i>	<i>30</i>
<i>NOTAS.</i>	<i>40</i>
<i>ANEXOS.</i>	<i>43</i>
<b><i>CAPÍTULO TERCERO. LAS RUTAS POSTALES EN LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867 A 1911.</i></b>	<b><i>44</i></b>
<i>3.1.- LAS RUTAS POSTALES DE 1867 A 1833.</i>	<i>44</i>
<i>3.2.- LAS RUTAS POSTALES DE 1884 A 1900.</i>	<i>58</i>
<i>3.3.- LAS RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911.</i>	<i>73</i>
<i>3.4.- PANORAMA ECONÓMICO DE LAS PRINCIPALES POBLACIONES DEL NOROESTE, COMUNICADAS POR LAS RUTAS POSTALES: 1867-1911.</i>	<i>90</i>
<i>NOTAS.</i>	<i>100</i>
<i>ANEXOS.</i>	<i>113</i>

<b><i>CAPÍTULO CUARTO. LAS OFICINAS DE CORREOS EN LA</i></b>	<b><i>113</i></b>
<b><i>REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867-1911.</i></b>	
<i>4.1.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1867 A 1883.</i>	<i>115</i>
<i>4.2.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1884 A 1900.</i>	<i>122</i>
<i>4.3.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1901 A 1911.</i>	<i>131</i>
<i>4.4.- EL PAPEL DE LAS OFICINAS POSTALES EN LA COMUNICACIÓN DE</i>	<i>135</i>
<i>LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867-1911.</i>	
<i>NOTAS.</i>	<i>147</i>
<i>ANEXOS.</i>	<i>152</i>
<b><i>CAPÍTULO QUINTO. MATERIA POSTAL TRANSPORTADA</i></b>	<b><i>159</i></b>
<b><i>EN LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867-1911.</i></b>	
<i>5.1.- MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1867 A 1883.</i>	<i>162</i>
<i>5.2.- MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1884 A 1900.</i>	<i>171</i>
<i>5.3.- MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1901 A 1911.</i>	<i>178</i>
<i>5.4.- POBLACIÓN DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL NOROESTE,</i>	<i>187</i>
<i>DONDE HUBO MAYOR CIRCULACIÓN DE CORRESPONDENCIA: 1867-</i>	
<i>1911.</i>	
<i>NOTAS.</i>	<i>195</i>
<i>ANEXOS.</i>	<i>200</i>
<b><i>CONCLUSIONES.</i></b>	<b><i>215</i></b>
<b><i>BIBLIOGRAFÍA GENERAL.</i></b>	<b><i>222</i></b>

## ***DEDICATORIAS:***

*A la Sra. Sara y al Sr. Oscar que, por ser como son: los mejores padres del mundo, me inspiran a continuar adelante.*

*Especialmente a Mariana, la compañera de mi vida, que por su apoyo, comprensión, tolerancia y todo su amor, me ha hecho más fácil cumplir con esta etapa de mi vida profesional.*

*A mis hermanos: Julio César, Oscar, Marlita, Elsa, Sara y Graciela; por ser fuente de fortaleza y motivación para superarme.*



## **AGRADECIMIENTOS:**

*A CONACYT, por quien tuve la oportunidad de concluir esta Maestría.*

*Al profesor Daniel Toledo Beltrán, Director de esta Tesis, por todo su profesionalismo plasmado en su orientación, dedicación, motivación y su calidad humana. A la Profesora Luz María Uthoff López y al Profesor Federico Lazarín Miranda, Asesores, por invertir parte de su valioso tiempo en los aportes para el mejoramiento de esta historia.*

*Asimismo al Lic. Gonzalo Alarcón Osorio, Director del Servicio Postal Mexicano, por su respaldo a este trabajo y su interés en la difusión de la cultura postal. A la Lic. Cecilia Zamora Contreras, Jefe del Departamento de Capacitación de la misma Institución, por todo su invaluable apoyo que sólo puede dar quien ama a su trabajo, con una gran calidad humana.*

# ***CAPÍTULO 1o.***

# *CAPÍTULO PRIMERO. INTRODUCCIÓN.*

## **PLANTEAMIENTO.**

Desde los primeros años de vida independiente, el Servicio Postal era prácticamente inoperante debido a su desorganización administrativa y como consecuencia de la situación de inestabilidad, en todos los aspectos, que vivía el país. Es a partir de la República Restaurada cuando se empiezan a poner en práctica los lineamientos, suspendidos durante la intervención francesa, para el mejoramiento del Correo con el objetivo de hacer de éste un apoyo en la comunicación de las diferentes regiones del país, proceso que adquirió relevancia durante el Porfiriato.

Por lo anterior el periodo que abarca esta investigación, en lo que se refiere a la temporalidad histórica del país, comienza con una caída y concluye con otra caída(1). Se inicia en 1867, al derrumbarse el Imperio de Maximiliano, y termina en 1911, cuando se desploma el Gobierno de Porfirio Díaz. Por lo tanto este trabajo se refiere a cuarenta y cuatro años que se dividen en dos épocas: la inicial de diez años, va de 1867 a 1876, y se llama **República Restaurada**; la segunda, de treinta y cuatro años, de 1877 a 1911, se le nombra **Porfiriato**. Ambas periodizaciones son ubicadas en una sola unidad de análisis.

Para efectos de esta investigación el funcionamiento del Correo, insertado en este lapso de tiempo, de 1867 a 1911, se subdivide en tres periodos claramente definidos: El **primero** va de 1867 a 1883, que abarca el inicio de la República Restaurada hasta los primeros años de la gestión Porfirista, en donde el funcionamiento del Correo se caracterizó por estar regido por la Ordenanza General de Correos de 1774 y otras disposiciones de origen colonial; sin embargo ante la ausencia de los modernos medios de comunicaciones y

transportes, el Correo tuvo una presencia importante. El **segundo** periodo va 1884 a 1900 y abarca el gran impulso que se les dio a las comunicaciones y transportes, y por consecuencia al Correo. Como ejemplo tenemos la instauración del primer Código Postal en 1884 dejando atrás la Ordenanza General de Correos de 1774 de la época colonial que seguía normando al Servicio Postal; también en este lapso, el Correo pasó a depender directamente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas creada en 1891. Por último tenemos el **tercer** periodo que va 1901 a 1911 en donde el Correo es considerado ya como una Dirección General, pues debido al crecimiento del ramo se vieron incrementadas las rutas postales, oficinas de Correos y la materia transportada. Este auge del Correo se vio abruptamente suspendido por la lucha armada.

En cuanto a la delimitación espacial, siguiendo la propuesta de la historia regional que propone el estudio de zonas específicas, esta historia abarca el espacio de **Región Noroeste** de la República Mexicana (2), misma que incluye a los actuales Estados de la Península de Baja California, Sonora, Sinaloa y Nayarit. La importancia de esta región queda demostrada por el hecho de representar una quinta parte de la extensión total del territorio continental mexicano, así como ser una zona estratégica económica, política y socialmente hablando dada su límite con los Estados Unidos de Norteamérica (3). El anterior planteamiento, aunado a la siguiente fundamentación, le dan la importancia a esta investigación.

## **FUNDAMENTACIÓN.**

La fundamentación de esta investigación es la de resaltar el papel del Correo en el espacio y tiempo señalados, por ser un factor concreto de comunicación regional y nacional y por consecuencia de apoyar la integración del país. Historias sobre el Correo hay muy pocas escritas y son muy generales, lo que no demerita su aportación a nuevos estudios (4). Por lo anterior esta tesis al abordar una región, espacio delimitado y un tema inédito fundamenta sobradamente su relevancia. Asimismo he laborado durante varios años en el Servicio Postal

Mexicano lo que, independientemente del amor que le tengo, me permite tener un conocimiento más amplio sobre el tema de la investigación. Debido a las diferentes perspectivas con las que se puede abordar esta investigación, se persiguen, sólo, los siguientes objetivos.

## **OBJETIVOS.**

En el presente trabajo perseguimos los siguientes objetivos generales:

- a) Destacar las reformas que se dieron en el transcurso de la República Restaurada, en el Servicio Postal Mexicano y que fueron las bases para su crecimiento de éste durante el Porfiriato.
- b) Evaluar el papel del Correo mexicano en el proyecto Porfirista de comunicar al país para poder alcanzar su integración regional y nacional.

En la presente investigación aspiramos el logro de los siguientes objetivos particulares:

- a) Ubicar los antecedentes inmediatos del Correo antes de 1867, analizar la producción bibliográfica del Servicio Postal, así como el estudio de la conformación del noroeste mexicano.
- b) Reconstruir las rutas postales a pie, caballo, carruaje, compañías navieras y ferrocarril.
- c) Destacar la trascendencia del Correo al comunicar espacios por donde no pasaron los modernos medios de comunicación, apoyado por la infraestructura de las oficinas postales instaladas en lugares incomunicados.

- d) Estructurar los datos cuantitativos y cualitativos que nos indiquen la materia postal transportada.
- e) Analizar las reformas liberales que se aplicaron para que se reorganizara el Servicio Postal.
- f) Establecer el auge del Correo durante el Porfiriato debido al proceso histórico que se da en la etapa anterior.
- g) Caracterizar el crecimiento del Servicio Postal para comunicar intra y extrarregionalmente al noroeste mexicano.

Estos objetivos que nos sirven de guía para esta tesis, tienen su ubicación en el siguiente contexto histórico.

## **CONTEXTO HISTÓRICO (1867-1911).**

### **SITUACIÓN EN EL PAÍS.**

Los hechos históricos que se dan en el país de 1867 a 1911 tienen como antecedente la aventura imperialista francesa y su derrota, posteriormente el nuevo gobierno se enfrentaba a condiciones difíciles para la estabilización del país.

El crecimiento económico vendría con Porfirio Díaz, este asume el poder en 1877 después de derribar por las armas al Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, sus primeros cuatro años son de transición y propiamente 1880 puede considerarse fecha clave para el comienzo de una nueva época, ya que se convierte desde entonces, en el "hombre fuerte" del

pais, hasta su caída en junio de 1911. El desarrollo industrial y urbano en las grandes naciones obliga a importar alimentos y materias primas, entre ellas algunas de las más importantes que posee México: algodón, henequén, cobre, oro, plata y petróleo. En el aspecto agrícola se desarrolla el sistema de las haciendas y en general de los latifundios en el caso de las zonas de ganadería entre el noreste y el noroeste. Muchos norteamericanos crean latifundios gigantescos en Chihuahua, **Sonora, Baja California** y Tamaulipas. La minería fue rama primordial del crecimiento económico y su gran impulso debe explicarse por la importancia para abastecer la industria norteamericana y, en menor medida a la europea occidental. Las manufacturas en lo que se refiere a las industrias de la transformación -excluyendo la refinación de metales- registraron un importante desarrollo debido al advenimiento de un periodo de paz, el comienzo de la primera etapa del imperialismo moderno en los países de la Europa occidental y más tarde en los Estados Unidos(5).

Otro de los factores más importantes del crecimiento económico, que ayuda a explicar también el desarrollo del comercio, es la construcción de la red de ferrocarriles, pues los caminos se mostraban inadecuados para promover el transporte de las mercancías tanto de la industria extractiva, como de los productos elaborados, y los alimentos necesarios en ciudades que crecían rápidamente. El incremento que experimentó el sistema ferroviario mexicano entre 1880 y 1910 fue extraordinario, de 1 074 Km. de vías que existían en la primera de éstas fechas aumentó a 19 280 Km. en la segunda. La inversión extranjera, al igual que en otros sectores fue determinante. Las líneas ferroviarias se tendieron de México a las principales ciudades fronterizas con Estados Unidos, desde los enclaves mineros y agroexportadores a las aduanas de salida del comercio exterior o hacia los grandes sistemas troncales; también conectaron entre sí, y con el exterior a zonas de grandes mercados potenciales(6). En esta dinámica nacional los territorios del noroeste tienen como común denominador aires de cambio que a continuación analizamos. En este contexto nacional se desarrolla el Correo Mexicano quien durante la República Restaurada tuvo que sortear los

diferentes problemas debido a los momentos de inestabilidad que vivía el país, hasta la llegada de Porfirio Díaz al poder, quien con su política económica de crecimiento económico, benefició al auge del Servicio Postal Mexicano.

## **SITUACIÓN EN EL NOROESTE.**

Durante el Porfiriato, el noroeste tuvo como común denominador el crecimiento económico producto del “orden y progreso” de la época, impulsado por caudillos identificados con el Presidente de la República. Dichos líderes regionales se beneficiaron conjuntamente con quienes apoyaron su gestión como: ganaderos, agricultores, comerciantes, banqueros e industriales; marginando de beneficios a la mayoría de la población; sin embargo al empezar el devacle de Díaz, surgieron líderes que propiciaron los cambios políticos en la región, como se estaban dando en el resto del país. Aunque el noroeste es solo una región, consideramos de provecho señalar los hechos históricos que se fueron dando en cada uno de los territorios.

En el caso de la **Península de Baja California**, al pronunciarse Díaz contra el gobierno de Juárez, en la región tuvo lugar la revolución encabezada por el Gral. Manuel Márquez de León, quien la hizo estallar contra el Gral. Díaz. Este envió tropas a combatir a Márquez, las cuales desembarcaron en la Paz sin lograr apresarlo. Márquez de León, disgustado por la dictadura del Gral. Díaz, levantó muchos movimientos para derrocarlo. Al fin de la dictadura Porfirista y al estallar el movimiento emancipador de 1910, los espíritus liberales se organizaron por grupos democráticos en torno a diferentes partidos de extracción maderista. Baja California inmersa en estos movimientos políticos tuvo un desarrollo económico innegable principalmente para los puertos de la península que sirvieron para comunicar a la región tanto internamente como al exterior(7).



En lo que se refiere a **Sonora**, Eduardo Ruiz señala que en este periodo el progreso de la sociedad fue indudable, manifestándose en la introducción del ferrocarril, la modernización de la agricultura, la urbanización de la población, el esfuerzo educativo, etc. Todo esto, animado por una ideología liberal, “la lógica extensión de los trabajos de Benito Juárez”, por un espíritu de conquista frente a la sociedad indígena y admiración por la sociedad Estadounidense, que se traduce en la apertura del capital de ese país en la minería y la agricultura. Pero Ruiz afirma que este desarrollo tuvo un precio muy caro, cuyo ejemplo más dramático fue el tratamiento del problema indígena; yaquis y mayos que pierden sus mejores tierras y son obligados a salir del Estado, en las crueles circunstancias que rodean el traslado a Valle Nacional, Yucatán y Estados Unidos, donde forman una comunidad que esperará, en mejores circunstancias, la hora de regreso a sus valles. Este Estado fue de vital importancia por la comunicación que le abrió al noroeste con los Estados Unidos de Norteamérica y con el norte del país por medio de Chihuahua(8).

En cuanto a los acontecimientos importantes de **Sinaloa** tenemos que en noviembre de 1866 los franceses evacuaron Mazatlán y las tropas de Sinaloa marcharon a Querétaro y a México para coadyuvar a la destrucción del Imperio, consumada en junio de 1867. La vida pública de Sinaloa se vio entonces turbada por numerosos problemas, consecuencia de tantos años de guerra como fueron el bandolerismo, las agresiones de agentes extranjeros; sin embargo llegó la era de Francisco Cañedo (1877-1909), que con el apoyo de Díaz, tuvo la región ciertas mejoras materiales como la modernización de las comunicaciones y la revitalización de la industria minera, debidas en gran parte a las inversiones de extranjeros. Pero tales avances, aunque espectaculares, beneficiaron sobre todo a los grupos poderosos de la sociedad sinaloense; para la mayor parte de la población el periodo fue de deterioro en sus condiciones de vida(9). Sinaloa, también, sirvió de pasillo para la comunicación del noroeste con el norte por medio de Durango, así como al resto del país por conducto de sus puertos como Guaymas y Agiabampo.

En el caso de **Tepic**, este fue convertido en distrito militar y antiguo séptimo cantón del Estado de Jalisco en territorio de la Federación Mexicana, por disposición del Presidente de la República, el General Leopoldo Romano continuó en calidad de jefe político hasta el 14 de mayo de 1897, día en que falleció. En total estuvo 17 años gobernando a los nayaritas, imponiendo y conservando, sin importar ni el modo ni la forma, el “orden” que acabó por caracterizar el régimen Porfiriano. Para sustituir al General Romano, fue nombrado el General Pablo Rocha y Portú. Fue en el año de 1884 cuando Tepic adquirió el nombramiento de Territorio Federal. En este contexto el desarrollo económico del territorio como el Puerto de San Blas fue de prioritaria importancia por su comercio con el exterior y también de las demás poblaciones continentales. Asimismo de vital importancia para la región noroeste por ser el paso de comunicación con el resto del país.

A principios del S.XX, la zona continuó su proceso de crecimiento económico hasta que comenzó la Revolución Mexicana. Importante papel le tocó jugar en las acciones militares y en la dirección política del país, sobre todo al Estado de Sonora, que dio grandes contingentes al llamado ejército del noroeste (tanto mestizos como, indios yaquis) y más tarde estadistas de renombre. Entre estos deberemos mencionar a los Generales Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, también integraron al "grupo de Sonora" los expresidentes Adolfo de la Huerta y Abelardo L. Rodríguez. Entre los precursores de la Revolución Mexicana debe mencionarse a Gabriel Leyva "el pronunciado" de Sinaloa y entre las más importantes acciones de masas, la gran Huelga de Cananea, Sonora.

Inmerso en los anteriores hechos históricos de los diferentes territorios del noroeste, el Servicio Postal Mexicano tuvo una participación importante en el crecimiento de la región, partiendo de esta premisa planteamos las siguientes hipótesis.

## HIPÓTESIS.

El crecimiento de los modernos medios de comunicaciones y transportes como: el telégrafo, teléfono y la radiotelegrafía, que apoyaron al ferrocarril en su labor de comunicar al país, se dio principalmente en la segunda década del S. XX. Otra característica de dichos medios fue su poca infraestructura que solamente cubrió, los sitios con mayor población, cuya vida económica se había desenvuelto más; donde sus recursos y localización ofrecían ventajas inmediatas de aprovechamiento. En este contexto, el Correo apoyó a la comunicación de estos lugares y demás zonas marginadas de escasos ingresos económicos como: zonas desérticas, semiáridas, montañosas y en general las que presentaron obstáculos geográficos. Por lo anterior, el Servicio Postal Mexicano desempeñó un papel destacado en la comunicación regional y nacional que apoyó al proyecto Porfirista de integrar al país, como un elemento indispensable en la creación de un mercado nacional.

De 1867 a 1911, el Correo inmerso en la República Restaurada y el Porfiriato tuvo tres periodos claramente definidos: de reorganización, crecimiento y expansión. **El primero** que va de 1867 a 1883 se caracterizó por la normatividad postal que empezó a operar para sacar al Correo del atraso administrativo al estar rigiéndose por la Real Ordenanza General de Correos de 1774. En este período sobresale la corrupción, falta de autonomía, tarifas altas, robo de correspondencia que, inmerso en la inestabilidad del país, impidió que las reformas liberales para mejorar al Correo se cumplieran. Sin embargo ante la falta de los modernos medios de comunicaciones y transportes hicieron que el Servicio Postal tuviera presencia en el noroeste del país para apoyar su comunicación intra y extrarregional. Las rutas a caballo, pie, navios y carruajes, fueron los medios de conducción de la materia postal que trabajaron para que las administraciones de Correos, también, tuvieran una significativa presencia. Es el caso de la Administración Principal de Ures (Sonora) quien ocupó el primer lugar, de 53 en todo el país, por tener 51 administraciones dependientes; el segundo lugar por el número de empleados y; el quinto por los sueldos pagados. Por consecuencia la correspondencia transportada nos denota un ligero crecimiento en oficinas como las de

Mazatlán, La Paz, Tepic, Ures, Guaymas, Altar, Magdalena y San Blas. Estas ciudades tendrían un repunte económico durante el Porfiriato.

El **segundo periodo**, que va de 1884 a 1900, vio un franco crecimiento del Correo inmerso en el auge dado al sector de las comunicaciones y los transportes durante el Porfiriato. Como ejemplo de esto tenemos la instauración del primer Código Postal de 1884 que proponía cambios administrativos, operativos y de prestación de servicios dejando atrás las viejas y obsoletas, para la época, ordenanzas de Correos de 1774. Otro acontecimiento importante para el progreso del Servicio Postal fue la dependencia directa del Correo a la recién creada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en 1900, lo que contribuyó al incremento de las rutas postales que cubrieron las zonas que no se pudieron comunicar en el primer periodo. Estas rutas postales terrestres y marítimas siguieron siendo trascendentes puesto que el ferrocarril sólo tuvo presencia en Sonora, cubriendo el tramo de Guaymas a Nogales y en Sinaloa al ir de Culiacán a Altata. Por otro lado, al dejar de ser el Correo una Renta del Estado, cuya constitución era la de una empresa pública con fines de lucro, para constituirse en un Servicio Público sostenido por el Estado con carácter social, repercutió para que las oficinas postales crecieran en cobertura, motivando también el aumento de la transportación de la correspondencia al reducirse el costo de las tarifas postales. Como ejemplo de lo anterior tenemos que una carta sencilla para el servicio interior costaba en 1800, cuando el Correo era todavía Renta del Estado, de 25 y 37 cs. para 1900 el costo se redujo de 2 y 5 cs.

Por último, la dinámica que caracterizó a el **tercer periodo**, que va de 1901 a 1911, tuvo como acontecimiento principal el de considerar al Servicio Postal como una Dirección General que pudo planear, organizar, dirigir y evaluar mejor las áreas administrativas, operativas y de servicios. Lo único que detuvo su desarrollo fue la lucha armada. Las rutas postales continuaron siendo importantes, ya que el teléfono, telégrafos y la radiotelegrafía

iniciaban su presencia en el noroeste y el ferrocarril priorizó su presencia en las principales ciudades comerciales que sirvieron de abastecimiento a la región, de esta con el resto del país, y con el extranjero. Este es el caso de centros mineros, agrícolas, comerciales y rutas de salidas al exterior, como fueron las poblaciones de: Nogales, Torres, Minas Prietas, Naco, Cananea, Aguaprieta, Cos, Guaymas, Navojoa, Agiabampo (Sonora); Culiacán, Altata, El Fuerte, Topolobampo (Sinaloa) y Tijuana (P. Baja California). Las demás zonas de la región noroeste tuvieron que utilizar al Correo en sus diferentes medios de conducción para poder conectarse con los “caminos de fierro” que con el aumento de la materia postal particular necesitó de una gran infraestructura para poder circular; es por esto que las Oficinas Postales jugaron un papel importante en apoyar la comunicación de la región y con el país, ya que estas se instalaron no sólo en poblaciones de actividad económica, sino también en las zonas semiáridas, tropicales y montañosas.

Retomando todo lo anterior, el Correo cumplió con su papel de comunicar al noroeste al apoyar al ferrocarril, el teléfono, telegráfo y a la radiotelegrafía, instalados en zonas económicas estratégicas. Asimismo a establecerse en los lugares donde no se instalaron los mencionados medios de comunicaciones y transportes, de ahí su trascendencia. Para fundamentar esta hipótesis, enseguida mencionamos las fuentes consultadas.

## **FUENTES.**

Las clasificamos en primarias y secundarias. Las primeras se encuentran en la Biblioteca-Archivo del Servicio Postal Mexicano, El Archivo General de la Nación, El Archivo de la S.C.T., Biblioteca Gilberto Loyo de la S.P.P. y CONDUMEX. En estos centros encontramos documentos que dan cuenta de lo acaecido en el tiempo que abarca esta

investigación como son: levantamientos de rutas y líneas postales; ampliaciones de los servicios postales; concesiones para el transporte de correspondencias a compañías de diligencias; acuerdos logrados con el servicio ferrocarrilero; disposiciones oficiales que permiten el estudio de las turbulencias políticas y militares que sucedieron en el país, retratadas a través de solicitudes de embargo de correspondencias consideradas sediciosas; partes militares; cartas interceptadas; informes sobre el estado de la Renta y posterior Ramo de Correos en diversas poblaciones de la República; asimismo documentos emitidos durante el Imperio de Maximiliano y los primeros años de la República Restaurada.

De las fuentes **primarias** utilizadas para reconstruir las rutas postales encontramos la **"Colección de Itinerarios y leguarios, formada por la sección de estadística militar que se manda a imprimir de orden del supremo gobierno, para que sea rectificada por las autoridades o personas"**; seis años después, en 1856, surge **"Los itinerarios y derroteros de la República Mexicana, publicados por los ayudantes del Estado Mayor del Ejército"**; y los **"Itinerarios de las Rutas Postales de 1901"**, que demuestran el avance del Correo en tiempos de Díaz. Para la estructuración de rutas postales, oficinas de Correos y la cantidad de materia postal transportada son de gran utilidad el **"Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos"** los años que se encuentran van 1876 a 1883. La falta de continuidad en su publicación se debe a que el Correo dependió de diferentes Secretarías de Estado y a la pérdida de éstos materiales. En estos informes se publicaba todo lo relacionado con el depósito, el transporte y la entrega de la correspondencia. Las **Guías Postales de la República Mexicana** de los años 1886, 1887, 1889 y de 1901 a 1906 sirvieron para trabajar las rutas postales. Asimismo el **Boletín Postal de la Dirección Gral. de Correos de los Estados Unidos Mexicanos**, de los años 1901 a 1911 son de gran utilidad para cruzar información y poder ser verídicos en el objeto de estudio.

En lo que se refiere a las fuentes secundarias que consultamos se encuentran en el Archivo-Biblioteca del Servicio Postal Mexicano, de la UAM-IZTAPALAPA, del Instituto Mora, de la ENAH, entre otras. Para el ordenamiento de las fuentes las clasificamos de acuerdo al tema: 1) Metodológicas, 2) Historia General, 3) Historia Regional, 4) Comunicaciones y Transportes y 5) Correos.

Las fuentes secundarias, que se mencionan al final del trabajo son conocidas, no es el caso de las que se refieren al Correo, por lo que a continuación hacemos un análisis de lo publicado.

Los **"Ligeros Apuntes para la Historia del Establecimiento de Correos en México"** (10) de Juan E. Hernández, publicado en 1876. La Historia abarca desde la época de los Correos prehispánicos hasta la etapa final de la República Restaurada. Esta publicación es muy descriptiva y mínimamente relaciona los hechos del Correo con los procesos que vive el país, sin embargo es útil ya que es uno de los primeros esfuerzos para tratar la Historia del Correo hasta tiempos más recientes. Esta historia de larga duración da a conocer las fuentes documentales de la administración colonial que seguirían vigentes hasta las últimas décadas del Siglo XIX.

De las mismas características son los **"Apuntes y documentos para la Historia de Correo en México"**(11) de José Velarde, Manuel H. San Juan y Justino Obregón. Escrita en los años finales del Porfiriato, en donde el Correo ya había alcanzado un auge gracias al apoyo que se le dio a las comunicaciones. Los autores no son propiamente historiadores, sino trabajadores de Correos que en sus tiempos libres desarrollaron esta historia con el propósito de dar a conocer la importancia de este medio de comunicación, ya que consideraban que:

**"..el Correo de hoy, es el lazo único indisoluble que une en confraternidad estrecha á todas las naciones del mundo; difunde el conocimiento de las ciencias, de las artes, de la industrias, y con ellas el progreso material é intelectual de la humanidad, elevándola siempre á la más culta civilización"(12).**

En esta publicación ya se nota la perspectiva de no desligar los acontecimientos de la Nación y su repercusión en el Correo. Por ser una historia general se abordan la mayoría de los temas de una manera elemental, sin embargo no demerita por las fuentes documentales que presentan, de mucha utilidad para trabajos específicos como el presente.

Dentro de estos escritos, tenemos el **"Estado que guarda el Servicio Postal Mexicano en la Ciudad de México al inaugurarse el Nuevo Edificio de Correos"**(13) de Norberto Domínguez quien, al igual que los anteriores, por el esfuerzo realizado en dar a conocer las fuentes documentales son citados por los trabajos actuales sobre el Correo.

De las publicaciones recientes está la **"Historia del Correo"**(14) de Manuel Carrera Stampa quien por encargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes salió su trabajo en 1970. Esta fecha coincide con los años del fin del "milagro mexicano", en donde las empresas gubernamentales como el Servicio Postal se encontraban en déficit por la subvenciones que se les daban a los empresarios, como parte de la filosofía económica de esos tiempos. El lenguaje oficial de este Estado protector y nacionalista es el que utiliza el autor como elemento en su investigación al tratar la participación del Estado en este sector. Esta historia retoma la información de los autores pioneros del tema, además que cita las múltiples fuentes históricas utilizadas. Es el trabajo más completo que existe, tratando una gran variedad de temas, basándose en los procesos históricos del Correo, ligándolos a los sucesos históricos del país.



Enrique Cárdenas es el autor de "El Correo"(15), que se dio a conocer 17 años después del anterior. La publicación surge en los ochentas que se caracterizan por la política gubernamental de la descentralización de la vida nacional como respuesta a la crisis económica en la que se encuentra inmerso el país. Esta historia forma parte de uno de los varios volúmenes que editó, el Sector Comunicaciones y Transportes a la historia de estos. El trabajo está dividido por capítulos que se refieren a los procesos históricos del Correo, sin dejar a un lado el proceso coyuntural de la Nación. Al igual que Carrera Stampa da una exhaustiva relación de documentos que sirven para trabajos más especializados.

El Servicio Postal Mexicano fue creado como Organismo Público Descentralizado en el año de 1986, sus objetivos principales son los de dar una mejor prestación de servicios y el de alcanzar su autosostenimiento financiero. En este contexto surge "La Quinta Casa de Correos"(16), escrita por varios autores que en su presentación dan cuenta de la necesidad del cambio ante la nueva dinámica de la apertura comercial que se está dando en el mundo. El tema principal de esta obra es lo relacionado a el Edificio Postal, inaugurado en 1907 por Porfirio Díaz. Esta tiene una edición de lujo que contiene fotografías y planos de este hermoso edificio, en donde se localiza la Biblioteca y Museo Postal. En la parte derecha de este texto se hace una "Crónica del Correo" que retoma mucho de los libros anteriores, sin mostrar el origen de las fuentes, sin embargo es un libro atractivo para los que se inicien en el estudio del Correo a través de los años.

De este nuevo fomento a la cultura postal surge "El Cartero Una Imagen, Un personaje"(17), en el prólogo se menciona que con :

**"...la firma del Tratado de Libre Comercio con Canadá y Estados Unidos proporcionará sin duda, un aumento significativo del intercambio de correspondencia entre México y estos países y, en general, con todo el mundo. El empleado postal jugará, pues, un rol fundamental en la lucha de todos los mexicanos para consolidar el futuro de la economía nacional"(18).**

Este libro con una impresión de lujo, es de los pocos que tratan temas específicos, de ahí su importancia al profundizar sobre el trabajo del cartero, desde el "paynan" o Correo azteca, hasta el cartero de los últimos años. Se muestran los dibujos y fotografías a color de los mensajeros a lo largo de los años, así como de los diferentes medios de conducción como los carruajes, las diligencias, los velocípedos, los botes marítimos, los primeros automóviles, camiones de carga, bicicletas y motocicletas. Este material está debidamente documentado y en general es de gran ayuda para tratar sobre las rutas postales a pie.

Teniendo como soporte este material bibliográfico, a continuación señalaremos los métodos y técnicas a emplear.

## **MÉTODOS Y TÉCNICAS A EMPLEAR.**

Este trabajo al proponerse verificar las hipótesis planteadas y al formar estas parte de un sistema deductivo, como lo plantea Ciro Cardoso y Pérez Brignoli (19), se inscribe dentro del método llamado hipotético deductivo. Se van a utilizar juicios analíticos y sintéticos no excluyentes en la investigación histórica (20), al deducir la dinámica histórica que se da en del país y que afecta a las regiones de la República Mexicana, como es el caso del noroeste del país. Los objetivos planteados si los consideramos enunciados generales que derivan a particulares y viceversa, estaremos hablando de procesos lógicos de inducción y deducción

que se van a ver en el desarrollo de la investigación. Los datos que se refieren al Servicio Postal Mexicano, correspondencia transportada, van a ser analizadas para ver su incremento o decremento(21). Por no existir series completas de datos se van a complementar con información cualitativa.

Estos métodos y técnicas, son elementos útiles para abordar nuestra investigación, así como el definir las categorías de análisis

## CATEGORÍAS DE ANÁLISIS.

### *Región.*

En lo que se refiere al término **región** partiremos de la idea de que las regiones económicas de cualquier país existen objetivamente en la realidad y son producto de la interacción naturaleza sociedad, del impacto del hombre por el medio físico y de este sobre el medio social, a través de relaciones determinadas de producción, lo cual se expresa en un modo socioeconómico predominante. Siendo un resultado del trabajo humano y de su acción sobre la naturaleza, las regiones reflejan en forma diversa las distintas etapas del desarrollo de ese modo de producción en un territorio completo y en una época determinada (22).

Tomando lo anterior como base el **noroeste forma una región** con una superficie de 414,437 km<sup>2</sup> que abarca los Estados actuales de la Península de Baja California, Sonora, Sinaloa y Nayarit en donde hay una heterogeneidad natural que estructura la unidad física del noroeste. Los grandes trazos de su historia son precisos, excepto en Nayarit, no existieron

el noroeste grandes culturas mesoamericanas (23). La conquista y colonización fueron epopeyas de relieve que se complementaron con la obra misionera en las Californias y en Sonora. La independencia trae consigo mayor aislamiento respecto al centro y se suceden las invasiones, perdiéndose todo el extremo noroeste del país. Los límites de carácter político administrativo, son también parte de un proceso histórico, que no coinciden con los límites físicos; sin embargo, al encontrarse las fuentes clasificadas en Estados se tomará esta división en el espacio.

Los Estados de la región noroeste han sufrido varias modificaciones en división territorial y en su reconocimiento como Estados de la Federación. Por lo anterior presentamos dichas modificaciones para poderlas ubicar en el tiempo de estudio de este trabajo.

#### ***Sonora:***

En 1786 se promulga la Real Ordenanza de las Intendencia de la Nueva España. Arizpe es la capital de la intendencia de Sonora y Sinaloa. En 1824 se erige por acta constitutiva de la Federación, el Estado Unido de Occidente (Sonora y Sinaloa). En 1825 se publica la constitución política local del Estado de Occidente. En 1830 El Congreso Federal de la República decreta la separación del Estado en Sonora y Sinaloa. En 1837 se decreta la división del Estado en distritos siendo cuatro: Arizpe, Horcasitas, Hermosillo y Loreto de Bayoreca. En 1843 se decreta capital del Estado la ciudad de Hermosillo. En 1846 El coronel José Mariano Salas restablece la República Federal y se instala en Ures el Congreso del Estado. Estos acontecimientos de la división administrativa y geográfica del Estado permanecieron hasta los tiempos de esta investigación.

#### ***Sinaloa:***

En 1822, el 24 de enero, se integra una diputación común de Sonora y Sinaloa durante el Imperio de Agustín de Iturbide. En 1823 con la caída de Iturbide se separan las provincias

de Sonora y Sinaloa durante el Imperio de Agustín de Iturbide. Culiacán se eleva a la categoría de ciudad y funge como capital. En enero de 1824, el acta constitutiva de la Federación vuelve a reunir a Sonora y Sinaloa en el Estado Libre de Occidente y el Congreso Constituyente se instala en la Villa El Fuerte. En 1830 el Congreso de la Unión erige los Estados libres y soberanos de Sonora y Sinaloa. En 13 de marzo de 1831, se instala en Culiacán el Constituyente. El 12 de diciembre se expide la Constitución del Estado. Al igual que en Estado de Sonora, la división administrativa y geográfica del Estado se dieron antes del inicio de la República Restaurada.

### ***Península de Baja California:***

Los actuales Estados de la Península de Baja California compartieron una historia en común hasta que en 1888, se crearon los distritos norte y sur de Baja California, que fueron elevados a la categoría de Territorios Independientes entre sí en 1931. El 31 de diciembre de 1951, el Territorio Federal de Baja California Norte se erigió como Estado Libre y Soberano y en 1974, el Congreso de la Unión declara a Baja California Sur como Estado Federado. La separación territorial y la división administrativa se dan después del periodo de estudio de esta tesis; por lo que en el desarrollo del trabajo se referirá sobre la **Península de la Baja California** al tratar sobre los actuales Estados de Baja California y Baja California Sur.

### ***Nayarit:***

La "Provincia de Nueva Galicia" con su capital de Santiago de Compostela, que comprende los actuales territorios de los Estados de Jalisco, Colima, Nayarit Aguascalientes y parte de Zacatecas, Sinaloa, Durango y San Luis Potosí. Finalmente las rebeliones indígenas son repelidas en 1822 y las regencia nombrada por las Cortes Españolas, elevan al pueblo de Tepic y lo convierten en Distrito Militar sujeto en lo administrativo al Gobierno Federal. En 1897 fue convertido en distrito militar. El Constituyente en Querétaro aprueba la iniciativa de Carranza y asigna a Nayarit la extensión y límites que tuvo en su territorio y lo erige como Estado. El caso de Nayarit al igual que los de la Península de Baja California,

tuvieron su delimitación territorial y conformación como Estado Federativo, después de este periodo de estudio, es por lo anterior que en el cuerpo del trabajo, al actual Estado de Nayarit, lo mencionamos como **Tepic**.

### *Proceso de Integración Regional y Nacional.*

En cuanto al proceso de integración regional y nacional, éste se inscribe en los propósitos Porfiristas de crear un mercado interno lo que implica varios factores como son: contar con una fuerza de trabajo liberada, especialización productiva de las regiones, creación de un sistema bancario y de crédito, redistribución de la población, y el importante desarrollo de los medios de comunicación en general, lo que permite la integración regional requisito indispensable para articularse a una nacional. Este último factor es lo que aborda esta tesis; es decir, la existencia de **Rutas Postales Intrarregionales** que comunican las diferentes poblaciones de Sonora, Sinaloa, Tepic y la Península de Baja California entre sí, así como la articulación de **Rutas Postales Extrarregionales** que comunican las diferentes poblaciones de Sonora, Sinaloa, Tepic y la Península de Baja California con el resto del país y con el extranjero.

### *Territorio.*

Se refiere indistintamente a las Entidades Federativas del noroeste, para no nombrarlos como “Estados”, ya que en el caso de la Península de Bacalifornia y Tepic, no lo son.

### *Materia Postal.*

Todo lo que es susceptible de recibir, transportar y entregar por el Servicio Postal.

Para poder cumplir con nuestro proyecto de Investigación, el desarrollo de este trabajo se estructuró de la siguiente manera.

En el **Capítulo Primero** abordamos los aspectos teórico-metodológicos en que se basó el desarrollo de esta tesis. En el **Capítulo Segundo** se da un panorama histórico-geográfico que sirve como antecedente para la mejor comprensión del cuerpo de la investigación, se abordan los antecedentes históricos del Correo (1821-1867) para tener una mejor perspectiva de como se fueron generando los cambios, también se trata sobre la geografía de la región que comprende las características físicas, sociales, económicas y culturales que nos ayudan a entender el proceso de la comunicación del noroeste. En el **Capítulo Tercero** se abordan las rutas postales de la región noroeste del país de 1867 a 1911, la reconstrucción de estos itinerarios nos permiten conocer los lugares donde se establecieron los itinerarios postales, así como el panorama económico de las principales poblaciones del noroeste comunicadas por las rutas postales de 1867 a 1911. En el **Capítulo Cuarto** indicamos como las oficinas de Correos de la región noroeste del país de 1867 a 1911 coexistieron y apoyaron a los modernos medios de comunicaciones y transportes para comunicar la región. En el **Quinto Capítulo** se trabajó sobre la correspondencia transportada en la región noroeste de 1867 a 1911 que nos permite inferir el crecimiento del Servicio Postal, también la población de las principales ciudades del noroeste donde hubo mayor circulación de correspondencia de 1867 a 1911. Estos últimos tres apartados nos sirven como parámetro para comprobar la hipótesis planteada; asimismo se proporcionan las notas y anexos que incluyen mapas, cuadros, gráficas, etc. que sirven de apoyo a la verificación de nuestras hipótesis. Finalmente se dan las **Conclusiones Generales** de la investigación; así como las **Bibliografía** consultada que consideramos serán de gran utilidad para una investigación posterior.

## NOTAS DEL CAPÍTULO 1.

(1) Cosío. Villegas Daniel, El tramo moderno, en: Historia Mínima de México, COLMEX, México, p.117.

(2) La región noroeste con una economía, geografía, desarrollo histórico y cultural común ha sido ubicada sin mayor discrepancia por Bassols Batalla Ángel en: México Formación de Regiones Económicas, UNAM, México, p. 513. Y Bataillon. Claude, Las Regiones Geográficas de México, S. XXI, México, pp. 189-193.

(3) Bassols. Batalla Ángel, El Noroeste de México: Un Estudio Geográfico-Económico, UNAM, México, 1972.

(4) Como ejemplo tenemos:

Carrera. Stampa Manuel, Historia del Correo en México, S.C.T., México, 1970.

Cárdenas. De La Peña Enrique. El Correo, S.C.T., México, 1987.

Alarcón. Osorio Gonzalo, (presentador), et. al., La Quinta Casa de Correos, SEPOMEX/ Miguel Ángel Porrúa, México, 1990.

(5) López. Rosado Diego, Curso de Historia Económica de México, UNAM, México, 1973, p. 303.

(6) Herrera. Canales Inés, "La Circulación, Transporte y Comercio" op. cit. p. 441.

(7) Trasviña. Taylor Armando, Territorio de Baja California, en: Baja California. Textos de su Historia., Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. SEP. Gobierno del Estado de Baja California. México, 1988, T. II, p. 13.



(8) Ruiz. Ramón Eduardo, Los Perímetros del Cambio, en: Sonora. Textos de su Historia, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, SEP, Gobierno del Estado de Sonora, México, 1989, p.7.

(9) Olea. Héctor R., La Era de Francisco Cañedo, en: Sinaloa. Textos de su Historia, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, SEP, Gobierno del Estado de Sonora, México, 1987. T. II, pp. 115.

(10) Hernández y Dávalos. Juan E., "Ligeros Apuntes para la Historia del Establecimiento de Correos en México", en: Directorio para las Oficinas del Servicio Público de Correos en México, Imprenta de José María Sandoval, México, 1876, Sexta Parte, pp. 537-606.

(11) Velarde. José, et. al., Apuntes y Documentos para la Historia del Correo en México, Imprenta Ignacio Escalante, México, Tomo I.

(12) Ibid. p. 343.

(13) Domínguez. Norberto, op.cit. p. 67

(14) Carrera. Stampa Manuel, op. cit. p. 342

(15) Cárdenas. De La Peña Enrique, El Correo, S.C.T., México, 1987, p. 319

(16) Alarcón. Osorio Gonzalo, et. al., La Quinta Casa de Correos, SEPOMEX/ Miguel Ángel Porrúa, México, p. 160

(17) Eduardo Tostado y Conrado Tostado. El Cartero, Una Imagen Un Personaje, SEPOMEX/ACOCUI, México, 1992, p. 79.

(18) IBID. P . 13

(19) Ciro. Cardoso y Pérez Brignoli, Los Métodos de la Historia, GRIJALBO, México, 1977.

(20) Ciro. Cardoso Flamarión, Introducción al Trabajo de la Investigación Histórica, CRITICA, Barcelona, 1977.

(21) Su complemento serán los datos cualitativos, como propone Fouret en éstos casos para acercarse más a la veracidad.

(22) Bassols. Batalla Ángel, Formación de regiones económicas en México, op.cit. Bataillon, Claude, op. cit.

(23) Bassols. Batalla Ángel, El Noroeste de México, op. cit. p. 117.

# ***CAPÍTULO 2o.***

## ***CAPÍTULO SEGUNDO.***

### ***PANORAMA-HISTÓRICO-GEOGRÁFICO.***

Para iniciar la comprobación de nuestra hipótesis planteada, mencionaremos los **antecedentes históricos del Correo**, mismos que van desde los primeros años de vida del México independiente y que culminan con la intervención francesa, cuya importancia determinaron las reformas postales durante la República Restaurada. Enseguida desarrollamos un **estudio geográfico de la región noroeste del país**, donde podemos identificarla como la región menos comunicada de los nortes de la República Mexicana, a pesar de su importancia por tener una amplia frontera con los Estados Unidos de América, entre otros aspectos.

#### **2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CORREO: 1821-1867.**

La comunicación en el noroeste fue insuficiente, lo que provocó la pérdida de parte de nuestro territorio, entre otros factores, por consecuencia la comunicación postal era escasa; sin embargo el Correo era la comunicación que tenía más presencia en Baja California, Sonora, Sinaloa y Tepic, aunado a los medios privados de comunicación que servían a los grupos privilegiados. Es a partir de la República Restaurada cuando se empiezan a dar las bases para la creación de una infraestructura postal que crecería durante el Porfiriato. Por lo tanto, para mejor exposición de nuestro trabajo, creemos conveniente señalar los antecedentes del Correo antes de la República Restaurada, para mejor comprensión de los temas posteriores.

Al declararse México como Nación Independiente en 1821, el Gobierno de la Regencia sometió a la jurisdicción de la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Relaciones

Interiores y Exteriores las Administraciones Principales de Correos de México y Veracruz, que corresponde a la división administrativa que operaba en la Colonia. En estos años el Correo era considerado como una Renta del Estado que debía subsistir exclusivamente de sus propios fondos.

La inestabilidad política, económica y social de los primeros años de vida independiente fueron un obstáculo para que el Correo prestara un servicio eficiente. En términos generales, la Institución servía bajo un anticuado régimen de tradición y de rutina rigiéndose por la Ordenanza General de Correos de 1774 y otras disposiciones Coloniales; con excepción de los once primeros títulos que se suprimieron por ser disposiciones incompatibles con el nuevo Gobierno Republicano y los relativos a la dependencia del Correo con las autoridades postales de España (1). En los últimos años del régimen colonial, había dos Administraciones Generales: México y Veracruz; 16 Administraciones Principales y 35 Subalternas(2). Sin embargo el 27 de mayo de 1823, por Decreto de la Regencia del Imperio, se suprimió la Administración General de Veracruz quedando en el carácter de Administración Principal, subordinada a la General de México.

Por el decreto del 16 de noviembre de 1824, y el Reglamento del 8 de diciembre de ese mismo año le concedieron, a la Secretaría de Hacienda las facultades que, antes de la Independencia, tenía la Dirección General de Madrid sobre la Renta de Correos, para su manejo(3). Le otorgaron a la Administración General de Correos, la libertad de Administrarse, sin consultar a la Secretaría de Hacienda, sólo en los casos en los que anteriormente participaba la Dirección de Madrid. Años después, en 1830, gobernando el General Anastacio Bustamante, por la ley del 23 de enero (4), se mandó a aumentar el número de oficinas de correos en el país, sin embargo el Servicio Postal, al igual que las otras comunicaciones, no tenía una presencia fuerte en la República Mexicana.

Es en la década de los treinta del siglo pasado, donde actúan como Administradores Generales: Juan Mier y Terán, Romualdo Ruano, el interino Pedro José Lanuza y el General

Pedro María Anaya, estuvo caracterizada por una serie de infracciones y desacatos a la Ley en todo cuanto concierne al Servicio Postal. Los correos extraordinarios se vendían; se hacían viajes particulares con objetos inadmisibles o prohibidos; la correspondencia caminaba fuera de cuenta, sin responsabilidad, ni constancia; los candados de las valijas resultan rotos y ellas abiertas, la inviolabilidad era realmente pisoteada. Tan es así que Pedro María Anaya, en 1834, llama la atención sobre los frecuentes reclamos por extravío de la correspondencia, muy particularmente de los impresos y periódicos, así como la apertura de cajas y paquetes(5).

Los diferentes gobiernos, ya sean liberales o conservadores, trataban de resolver la desorganización del Servicio Postal; unos decretaban lo que creían conveniente y los que le sucedían, regularmente por medio de la violencia, terminaban derogando lo anterior; de ahí que la falta de continuidad en la administración de nada servía para que el Correo tuviera presencia en las diferentes regiones del país.

El 12 de junio de 1855, Juan Álvarez, desde Cuernavaca, lanza tras el triunfo de la Revolución de Ayutla varios cambios para el país, como el de el 9 de octubre donde decreta otra modificación en Correos quitándole continuidad, como ya lo mencionamos, a lo propuesto por su antecesor. Esto se hizo en los siguientes términos:

**"Se extingue la Dirección General de Correos y la Contaduría de la misma oficina, creadas por el decreto del 28 de agosto de 1852. La parte directiva de esta Renta queda en el Ministerio de Hacienda. La Administración General reasumirá las otras facultades de la Dirección..."(6).**

El liberal Valentín Gómez Farias es nombrado Administrador General de la Renta, en el mismo mes y año. Aún con esta política de poner al frente de Correos a prominentes y destacados personajes del país no se lograría sacar adelante la reorganización.

Otro factor que contribuyó a la ineficacia del Correo fue la guerra, por ejemplo: siendo Presidente de la República el General Antonio López de Santa Anna, el 24 de octubre de 1842, reorganiza los correos, estableciéndose que la Dirección de la Renta de Correos estaría sometida a la Secretaría de Hacienda, ratificando con ello lo dispuesto anteriormente y comprendería : La Administración General, la Contaduría General, 45 Administraciones Subalternas y 440 Oficinas Agregadas(7). Lo anterior fue aplastado por la guerra de intervención estadounidense.

Es a partir del año de 1855 se empiezan a gestar Las Leyes de Reforma, entendidas como un proyecto nacional para cambiar radicalmente la situación de la Nación. Como consecuencia, en el Servicio Postal se empiezan a poner los cimientos firmes para su posterior auge en el porfiriato. Estas Leyes quedaron plasmadas en la Constitución de 1857 quien declaró subsistente el monopolio de Correos por parte del Estado. El Correo seguiría rigiéndose por las títulos XII al XXV de la Real Ordenanza de Correos, Postas y Caminos, de 1794, que permanecían vigentes.

Se empezaron a tomar medidas en contra de la violación de la correspondencia, al apoyo de las débiles rutas postales existentes y a la ampliación de la cobertura de las oficinas en todo el país; sin embargo esto tendría que esperar ya que esta Nueva Constitución, que afectaba los privilegios del clero y los militares, entre otros, no fue aceptado por los Conservadores quienes de la crítica de las ideas pasaron a la acción militar, la ocasión era propicia para revivir la violencia, y así el 17 de diciembre de 1857, se pronunció, Félix Zoluaga con el Plan de Tacubaya quien desconocía a la Constitución del 57. Aunque Juárez sale victorioso en 1861, vendrían los años de la intervención francesa, donde por enésima vez el Correo sufría alteraciones.(8). Esta etapa es claro ejemplo de como se impedía la libre circulación de la correspondencia en detrimento de una mejor prestación de los servicios postales En la circular del 5 de noviembre de 1862, Juárez decía:

**"En suprema orden de hoy me dice el C. Ministro de Hacienda y Crédito Público lo siguiente: El C. Presidente ha tenido a bien disponer que en lo sucesivo de una**

**manera absoluta, cortada toda comunicación con los puntos comunicados por el enemigo, acordando en consecuencia que no se despacha ningún correo ordinario ni extraordinario para aquellos lugares, no se reciba ni despache correspondencia extranjera en los puertos del Golfo, comprendiéndose en esta disposición los extraordinarios de los paquetes. Asimismo ha dispuesto el primer magistrado que cualquier individuo que se encuentre con correspondencia de los puntos ocupados por el invasor, o con destino a ellos, sea castigado con la pena decretada para los traidores, la cual se hará efectiva irremisiblemente..."(9).**

Maximiliano haría lo mismo de acuerdo a sus intereses. Asociado con lo anterior, la inseguridad en los caminos, también, iba en menoscabo del Correo. Aquí el peligro real en las rutas postales no eran las partidas de bandidos en sí, como lo describe Manuel Payno en " Los Bandidos de Río Frio"(10), sino los soldados de las fuerzas militares que permanentemente los transitaban, quienes, además de cometer toda clase de abusos en perjuicio de los caminantes y la materia postal estaban en combinación con los asaltantes de profesión, quienes dejaban cometer atracos a cambio de una participación del botín. Esta inseguridad, también, la observan Melchor Ocampo, en 1839, en su viaje por Veracruz, Puebla y el Sur de México; Ignacio Manuel Altamirano en un relato de viaje de Toluca a México; de la misma manera, Guillermo Prieto, quien fungió como Administrador en 1848, en sus viajes de Orden Suprema (11).

Lo anterior son los antecedentes de la historia del Correo antes de 1867 y que nos refleja la mala situación del ramo que correspondía a la crítica situación que todavía vivía el país, pero que con las Reformas Liberales de 1857 se estaban dando las bases para el posterior crecimiento del Correo. A continuación analizaremos los principales aspectos de la región noroeste, que conjuntamente con el tema anterior son fundamentos para la comprensión de nuestro tema de estudio.



## 2.2. PANORAMA GEOGRÁFICO DE LA REGIÓN NOROESTE DE LA REPÚBLICA MEXICANA.

Antes de iniciar el estudio de la Región Noroeste vamos a hacer algunas precisiones metodológicas necesarias en esta investigación. Cuando se habla de región, no sólo se refiere al aspecto geográfico, sino que para su delimitación intervienen elementos económicos, históricos, culturales, etc. Además el análisis y comprensión de una región particular no debe realizarse de una forma aislada, desconectándolas de un sistema de conjunto y de un sistema mundial(12). En relación al espacio territorial que ocupa existen afirmaciones coincidentes de investigadores como Claude Bataillon(13), y Ángel Bassols Batalla(14), quienes consideran ocho regiones económicas en el país, siendo el noroeste una de ellas. Es por lo anterior que el presente estudio se refiere a la delimitación de la zona geoeconómica, las grandes regiones naturales, el relieve, aspectos climáticos importantes, los suelos, recursos hidrológicos, recursos forestales, recursos energéticos minerales, recursos marinos, su historia, economía y sobre los medios de comunicación.

La afinidad por lo que respecta a los caracteres naturales permite *delimitar* dentro del Noroeste de México a la tierra firme e islas de los estados actuales de la Península de Baja California, Sonora, Sinaloa y Nayarit, así como al Golfo de California y aguas territoriales adyacentes del Pacífico, viéndose limitado en la porción septentrional por la frontera con los Estados Unidos y en la meridional por la punta extrema de la de la Península de Baja California y tierras del sur de Nayarit y Jalisco. El estudio incluye entidades federativas completas debido a que las estadísticas nacionales se refieren en forma definida a Estados de la República y no a regiones naturales o económicas. Por tanto, el Noroeste abarca, actualmente, 419,049 Km<sup>2</sup> de superficie terrestre, constituyendo una porción bastante considerable (21.42%) del total nacional y 180,000 Km<sup>2</sup> aproximadamente de área marítima, por lo que en conjunto se integra una extensión de 600,000 Km<sup>2</sup>(15). A continuación presentamos los datos más concretos (ver cuadro 1 y 2 ).

CUADRO 1.

<b>SUPERFICIE POR ESTADOS DE LA REGIÓN NOROESTE</b>		
<b>ESTADOS</b>	<b>SUPERFICIE (KM<sup>2</sup>)</b>	<b>% RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS</b>
BAJA CALIFORNIA NORTE	70 113	3.55
BAJA CALIFORNIA SUR	73 677	3.74
SONORA	184 934	9.37
SINALOA	58 092	2.95
NAYARIT	27 621	1.40
SUPERFICIE CONTINENTAL	414 437	21.01
SUPERFICIE INSULAR	4 612	0.24
NOROESTE	419 049	21.24

FUENTE: BASSOLS. BATALLA ANGEL, EL NOROESTE DE MEXICO, UNAM, MEXICO, 19782, P.126.

El Golfo de California tiene una extensión calculada en más de 150 mil Km<sup>2</sup> y el resto de las aguas continentales dentro del Pacífico, podría tal vez reunir 30 mil Km<sup>2</sup>, y por tanto, el total aproximado sería:

CUADRO 2.

<b>SUPERFICIE TOTAL DE LA REGIÓN NOROESTE</b>	
	<b>KILÓMETROS CUADRADOS</b>
SUPERFICIE TERRESTRE	419 049
SUPERFICIE MARITIMA	180 951
TODO EL NOROESTE	600 000
<b>FUENTE: IBID.</b>	

Un territorio tan vasto encierra, necesariamente, formidables *contrastes*, por ejemplo, entre la parte más elevada de la Sierra Madre Occidental y la planicie costera de Sinaloa o entre la Sierra de Juárez y el delta del Río Colorado, igual que entre las llanuras inhóspitas de los desiertos de Altar y Sebastián Vizcaino, por un lado, y los fértiles valles del bajo Yaqui, Fuerte o San Lorenzo y las llanuras tropicales de Nayarit. A continuación vamos a describir lo más importante de la región noroeste y que está representado en el mapa 2.1.

Desde el punto de vista *orogénico*, el Noroeste se divide en varias grandes porciones bastante bien delimitadas y cuyo origen, tipografía y configuración resaltan distintos. Hacia el oriente, hasta más allá de los límites con Chihuahua, Durango (estados que sirvieron de comunicación extrarregional del noroeste) y Nayarit, se alza la gran masa montañosa que constituye la Sierra Madre Occidental (que representó enormes obstáculos para la comunicación del noroeste con el norte y centro), la cual se desvanece hacia el Golfo de California para formar la planicie costera noroccidental de México, que en el Sur de Nayarit cede ante el extremo noroccidental de la Cordillera Volcánica Transversal. Por otro lado, hacia el oeste del Mar de Cortés se halla la Península de Baja California, estructurada a base de la estrecha vertiente oriental, la Cordillera Bajacaliforniana y la ancha planicie costera del

occidente peninsular. La topografía fue un factor de suma importancia en el Noroeste, pues tuvo influencia sobre los demás aspectos naturales y sobre las comunicaciones y transportes(16).

La existencia de los grandes *sistemas orográficos* que rodean las planicies costeras es una de las causas que originan la aridez reinante, y el hecho de que dentro del Noroeste no se alcanzan las mayores alturas de la Sierra Madre Occidental resulta en escasez de bosques maderables, pero cuenta con grandes reservas minerales y en las serranías nacen grandes ríos, cuyas aguas riegan más tarde las zonas bajas (por su riqueza material fueron las zonas mejor comunicadas).

Los tipos de *clima* predominantes varían de norte a sur pasando en el continente del desértico típico caracterizado por desniveles muy acentuados de temperatura y ausencia casi completa de lluvias(zonas de Altar, extremo noroeste de Baja California y costa occidental de Sonora) hasta tropical lluvioso reinante al sur de Mazatlán y en Nayarit: allí las lluvias son abundantes en verano y otoño, mientras los cambios de temperatura resultan menos notables a través del año y del día. En la Sierra Madre Occidental se registran mayores volúmenes de lluvia al aumentar la altitud, disminuyendo las temperaturas medias; pero las zonas más beneficiadas con precipitaciones en esa cadena montañosa, se encuentra fuera de los límites de la zona. En la Baja California existe una zona de clima mediterráneo(con lluvias en invierno) y que se extiende desde la frontera hasta el sur del Valle de San Quintín y las sierras de Juárez-San Pedro Mártir; fuera de esa región predomina el clima extremadamente seco y caluroso, cuyos caracteres se alivian sólo en el extremo sur, donde penetran los ciclones del Pacífico(17).

Las condiciones e intensidad con que se presenta la **lluvia** tienen significación decisiva sobre la agricultura regional, que las zonas "áridas" con precipitaciones entre 40 y 530 mm. abarcan casi toda la península, el norte, occidente y sur de Sonora, además de las porciones norte y centro de la planicie costera de Sinaloa: en esa zona sólo es posible el cultivo por

medio de riego. La franja "semiárida" se extiende hasta alturas de 500-1000 metros en la Sierra Madre y también es muy inseguro el cultivo del temporal, sufriendose sequías desastrosas(18). Sólo las regiones limítrofes con Chihuahua y Durango, las alturas en las sierras de Juárez y la Victoria-San Lázaro en la Baja California, igual que el recodo sur de Sinaloa y casi todo Nayarit alcanzan un mínimo de 600 mm., aunque la sequía de primavera puede ser también de gran intensidad en Sinaloa y Sonora. Esta variedad de climas fueron barreras naturales que dificultaron la comunicación del noroeste y en donde solo la comunicación tradicional como el Correo tuvo presencia (ver apartado 4.4 p. 135).

La existencia geológica, la *topografía y los climas* condicionan la variedad y calidad de los suelos en el Noroeste. Con un total de 38.5 millones de hectáreas censadas en la región (excluyendo Nayarit), 20.510,000 (o sea el 52.6%) corresponden a suelos desérticos y semi-desérticos que ocupan las planicies y zonas bajas montañosas de Baja California (creadora de enormes dificultades para el paso de carreteras y ferrocarril) y Sonora, un 17.8 % a los suelos castaños en las zonas medias de Sinaloa y Sonora, 15.9% a los complejos de la montaña (entre ellos los cafés forestales) y el resto a los negros, que sólo encuentran en las zonas altas de la Sierra Madre Occidental. En la parte baja de las cuencas, los ríos depositan sedimentos en las vecindades del cauce, contribuyendo a aumentar la riqueza de los suelos locales y convirtiéndolos en arcillosos y luminosos, aunque en mezcla con la arena, sal, grava, cal y otros materiales existentes en la corteza.

Los **suelos** del Noroeste típico adolece de grave deficiencia de nitrógeno y -excepto pequeñas zonas de Baja California Sur y Sonora- fósforo. Toda la Baja California y las tierras de Sonora hasta la altura del Valle del Yaqui, cuentan en sus suelos con suficiente potasio(pero al sur de dicha zona esta sustancia escasea) debido al hecho de haberse encontrado amplias porciones bajo el agua del mar durante diversas épocas, lo que tuvo consecuencias que se pueden observar hoy en toda la parte baja de Baja California, sobre todo en el desierto de Sebastián Vizcaino (en lugares como estos se estaba casi aislado por lo

que la población tenía que acudir directamente a las oficinas postales instaladas en la región), donde existen concentraciones de arena y sales en cantidad muy considerable. La constitución de las rocas que cubren en su mayoría la Cordillera Bajacaliforniana, también tuvo importancia pues limitó las extensiones de tierras útiles, tanto por las fuertes pendientes como por la consistencia de dichas rocas, lavadas por una fuerte erosión. Finalmente debe recalcar que el clima extremadamente seco de Sonora y casi toda Baja California, que ha persistido a través de muchos siglos, es un factor muy interesante, pues impidió la formación (exceptuando los recodos más altos de las serranías) de una capa vegetal variada y rica, sobre todo de bosques que hubieran enriquecido notablemente los suelos, tanto las montañas como las planicies cercanas al Golfo de California y al Océano Pacífico(19).

Los *recursos energéticos minerales* son potencialmente importantes en el Noroeste. El estado de Sonora posee depósitos carboníferos en la región del río Yaqui. El largo proceso geológico que estructuró la Sierra Madre Occidental y la Cordillera Bajacaliforniana, fue factor para el aumento de las reservas minerales de dicha zona. El noroeste contiene diversos minerales (incluyendo algunos no metálicos) como el cobre, antimonio, manganeso, tungsteno, molibdeno, grafito, magnesio y cloruro de sodio. En escala menor destacan las disponibilidades de plomo, zinc, hierro, oro, plata, níquel y cobalto. El estado de Sonora es también rico en elementos minerales como el cobre, plata, zinc, plomo y oro. La Península de Baja California tiene primacía en depósitos de manganeso, magnesio, yeso, salinas e hierro. Sinaloa tiene explotaciones interesantes de vanadio y titanio, además de yacimientos de oro y plata, plomo y cobre. Nayarit tiene algunos reales de plata y oro(20). Estos lugares por su riqueza influyeron para que circularan los modernos medios de comunicación como el ferrocarril con tendidos de rutas hacia los Estados Unidos.

El **clima** del Noroeste se caracteriza por su acentuada falta de precipitación en casi todo el territorio, pero la región cuenta con grandes recursos hidráulicos gracias al hecho de que las corrientes se forman en las cordilleras y descienden con volúmenes considerables de

agua que puede ser utilizada en las planicies áridas, sobre todo de Sonora, Sinaloa y la región del Colorado en Baja California Norte. La constitución del suelo y el mismo clima son en realidad factores que disminuyen el volumen de los recursos hidráulicos, merced a la evaporación y a la filtración de grandes volúmenes en ciertas zonas.

Un factor importante del Noroeste es la existencia del Golfo de California (único medio de comunicación entre Sonora, Sinaloa y Nayarit con la Península de Baja California), que se encuentra totalmente dentro de la región. Se advierte gran diferencia entre los **recursos hidráulicos** con que cuentan los Estados de Sinaloa y Sonora, igual que el extremo norte de Baja California Sur, en comparación al resto de la península, que carece completamente de corrientes permanentes y ello se explica porque la Sierra Madre Occidental y las Montañas Rocallosas son las regiones donde se forman dichos ríos, más allá de los límites del Noroeste. En Baja California Sur, igual que en la costa de Hermosillo y algunos otros sitios, son de vital importancia las aguas subterráneas, que compensan parcialmente la falta de corrientes poderosas y permiten el progreso agrícola.

Los ríos más importantes del Noroeste por su escurrimiento anual en millones de metros cúbicos, son el Fuerte (4363), Culiacán(3595), Yaqui(2726), Sinaloa(2061), Colorado(1850), volumen que corresponde a México según el Tratado Internacional de Aguas de 1944. Estos ríos por sus corrientes obstaculizaron durante siglos la incorporación de comunicaciones terrestres en el noroeste; sin embargo las poblaciones que se formaron en sus cercanías fueron los más prósperos económicamente, por lo que fueron de las zonas mejor comunicadas del noroeste.

Un aspecto básico en la evaluación de los **recursos naturales** de la región es igualmente la existencia de vastos recursos marinos, a los cuales se tiene acceso por medio de extensas costas que se calculan en 4150 Km., correspondiendo 2400 a la Península, aproximadamente 900 a Sonora, 600 a Sinaloa y 250 a Nayarit. El Golfo de California, 900 a Sonora, 600 a Sinaloa y 250 a Nayarit. Entre las especies más abundantes en las aguas del

Noroeste se pueden contar la langosta y el camarón entre los crustáceos, los abulones, ostión y ostras perlíferas por lo que toca a los moluscos, y en peces hay una variedad enorme, mereciendo no obstante, recalcarse la importancia de los atunes, totoaba, macarela y sardina, bonito, lisa, etcétera. En la zona se reproduce la ballena gris y se pueden observar grupos numerosos de ellas, tanto al occidente de la Península como en el Golfo de California(21). Estos recursos marinos influenciaron para que estas zonas tuvieran comunicación hacia las ciudades consumidoras del noroeste, así como al interior y exterior del país. Otras riquezas de las aguas locales son las tortugas de distintas clases, igual que concentraciones de algas y sargazo de gran importancia para las industrias alimenticia, química y la medicina.

La región Noroeste del país, al igual que las otras siete restantes, se conforman no sólo por sus rasgos geográficos, también, por su historia. En el Noroeste tenemos *grandes trazos de su evolución* a través del tiempo que son precisos. Excepto en Nayarit, no existieron en el Noroeste grandes culturas mesoamericanas. Sin embargo, a la llegada de los españoles la región la constituían "islas" con numerosa población indígena. La Conquista y Colonización fueron grandes epopeyas de relieve, que se complementaron con la obra misionera en las Californias y en Sonora, principalmente. Los indígenas esclavizados, fueron diezmados o se mezclaron con gente venida del Centro-Occidente y de España. Se constituyó, entonces, una economía minera y agrícola, basada en el uso del agua de los ríos (y la lluvia de Nayarit-Sur de Sinaloa) y la explotación de minerales de oro y plata en Álamos, Cosalá y muchos otros puntos de la Península y la Sierra Madre. La relación con Jalisco(Nueva Galicia) se acentúa con el tiempo, constituyendo el Noroeste un "corredor" que se transita sobre todo de sur a norte, para poder conquistar la difícil naturaleza regional y llegar cada vez más al interior de las tierras norteamericanas(22).



Lo más importante de la historia en el Noroeste, en el S. XIX, fueron dos aspectos, ligados entre sí. Uno lo constituyó la abierta agresión armada de Estados Unidos, que culminó con la segregación de la Alta California, casi toda Arizona y partes de Nevada y Utah (sólo por lo que toca a las regiones de la actual frontera de Sonora y Baja California Norte) en 1848 y del territorio de la Mesilla, Arizona, en 1853, abarcando suelo al sur de Gila. La zona perdió, entonces, enormes riquezas de petróleo, minerales metálicos, bosques, agua del Colorado, etcétera, que le habrían permitido un mayor desarrollo posterior, y también a miles de colonos mexicanos que vivían en esas tierras. Sonora tenía 190 mil millas cuadradas y le quitaron 113 mil el siglo pasado(23).

El otro aspecto decisivo lo constituyeron las tentativas, armadas o no, que los propios Estados Unidos, Francia o grupos de norteamericanos y europeos, hicieron para quedarse con partes o con toda la Baja California, igual que con Sonora y el norte de Sinaloa. Los siguientes datos dan muestra de ello: 1) En 1854 el aventurero Rousset de Boulbon penetra en Sonora y después de varias batallas, entre ellas la de Caborca, es derrotado totalmente y fusilado. 2) Se rechaza en 1854 la expedición de H. Grabb en Sonora, que intentaba apoderarse de ese Estado, igual que W. Walker. 3) Invasión francesa de 1865-66; captura de Tepic, Mazatlán, La Paz, Culiacán, Guaymas y otros sitios del noroeste. Guerra de guerrillas en todo el "corredor" continental. Acciones de tropas de Jalisco contra Lozada, conservador, en Nayarit. Expulsión de los franceses. 4) Owen y sus colonos socialistas en el Valle del Fuerte intentan consolidar su colonia, esta termina en un fracaso total. 5) Desde 1868 se otorgan concesiones y permisos de colonización a extranjeros. Penetración en el Valle de San Quintín, en el sur de la Península y Sonora. 6) Comienza en la década del 1880 la explotación comercial de los recursos del Noroeste; cobre, sal, agua, suelos, riquezas marinas. El Ferrocarril Guaymas-Nogales une los valles del Yaqui, Mayo, Fuerte y Culiacán, para explotar los productos agrícola-ganaderos(24).

En términos generales este es el estudio de la conformación de la Región Noroeste del país que, nos da a conocer el relieve, climas, suelos, recursos hidrológicos, recursos forestales, energéticos, minerales, marinos y el papel del hombre como transformador de esta región. Podemos deducir como los lugares beneficiados por la madre naturaleza tuvieron una inmejorable situación económica y como consecuencia estuvieron mejor comunicados, como fue el caso de los centros mineros y agrícolas. Por otro lado tenemos los poblados, con falta de infraestructura de comunicaciones y transportes, por las barreras naturales y por la pobreza de sus recursos naturales como las zonas desérticas. El anterior análisis, conjuntamente con los antecedentes históricos, nos servirá de base para estudiar el papel importante que jugó el Servicio Postal Mexicano en la comunicación interna y externa de la región (página 135), al instalarse en los sitios de bonanza por su inmejorable situación geográfica, así como los lugares aislados por su conformación geográfica, que dificultó la presencia de los modernos medios de comunicaciones y transportes.

## NOTAS DEL CAPITULO 2.

(1) Los títulos suprimidos de la Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y Demás Ramos Agregados a la Superintendencia General de 1979 fueron: I. De la Superintendencia General; II. De la Real y Suprema Junta; III. De los Directorios Generales; IV. De la Junta de Gobierno; V. Del Asesor; VI. Del Fiscal; VII. Del Secretario de Gobierno; VIII. Del Escribano Principal; IX. De la Contaduría General; X. De la Tesorería General; XI. De los Oficiales de Parte y Correos de Gabinete.

(2) Ninguno de los estados de la Región Noroeste del país, objeto de esta investigación, tenían una Administración General.

(3) Decreto del 16 de noviembre de 1824, "Arreglo de la Administración de Hacienda Pública", en : Manuel Dublán y José María Lozano, Legislación Mexicana o Colección Completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la Independencia de la República. México, 1876, No. 437.

(4) Ley del 23 de enero de 1830. "Aumento de correos y que el Gobierno proponga medios para surtirlos de caballerías en beneficio público" en: José Arrillaga, Recopilación de Leyes, Decretos, Bandos, Reglamentos, Circulares, y Providencias de Supremos Poderes y otras autoridades de la República Mexicana, México, 1832, Enero-Diciembre, pp. 99-101.

(5) Circular No. 2 del 4 de Enero de 1834, Documento s/control, No. orden 2. Biblioteca Correos.

(6) Artículo del 1 al 3 del Decreto.

Domínguez. Norberto, Estado que Guarda el Servicio Postal Mexicano al Inaugurarse en la Ciudad de México el Nuevo Edificio de Correos, Tipografía de Bouligny & Schmidt Sucesores, México, 1907, p. 21.

- (7) Carrera. Stampa Manuel, Historia del Correo en México, S.C.T., México, 1970.
- (8) Diario del Imperio, México, 1865, 4 de diciembre, p. 1068.
- (9) Circular No. 32 del 5 de Noviembre de 1862, Documento s/control, No. orden 2. Biblioteca de Correos.
- (10) Payno. Manuel, Los Bandidos de Río Frío, Promociones Editoriales Mexicanas, México, 1979, 2 Vol.
- (11) Carrera. Stampa Manuel, op. cit. p. 52.
- (12) Pérez. Herrero Pedro, (comp.), Región e Historia en México (1700-1850), UAM, INSTITUTO MORA, México, 1991, p. 9.
- (13) Bataillon. Claude, Las Regiones Geográficas de México, S. XXI, México, 1969, p. 335.
- (14) Bassols. Batalla Angel, México Formación de Regiones Económicas, UNAM, México, 1972, p. 117.
- (15) Bassols. Batalla Ángel, El Noroeste de México, UNAM, México, 1972, p.117
- (16) Tamayo L. Jorge. Geografía Moderna de México, Trillas, México, pp. 43-49.

(17) Ibid. p. 128

(18) Secretaría de Gobernación y Gobierno del Edo. de Sin. Los Municipios de Sinaloa, México, 1988, p.13

(19) Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Baja California. Los Municipios de Baja California Sur, México, 1988, p. 9

(20) Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Nayarit, Los Municipios del Estado de Nayarit, México, 1988, p. 8

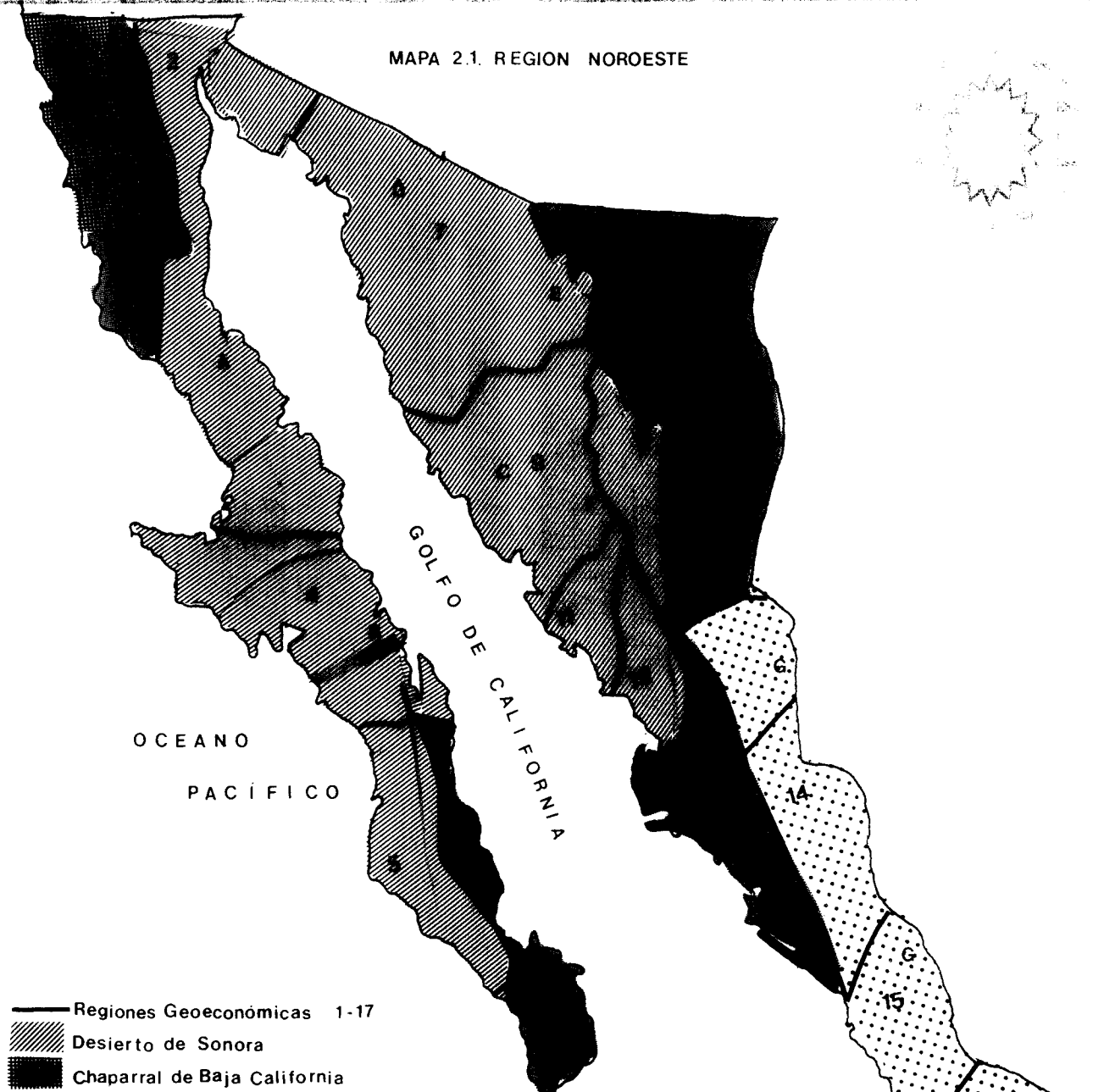
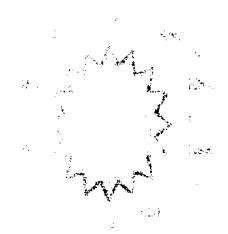
(21) Tamayo L. Jorge, op. cit. p. 32

(22) García Martínez Bernardo. "Condiciones Geográficas" en: Historia General de México, COLMEX, México, 1987, pp. 58-59.

(23) Mungaray. Alejandro. " La Formación Histórica de la Frontera Norte de México", en Economía Informa, No. 124, enero de 1985.

(24) Barry Car " Las Peculiaridades del Norte Mexicano 1880-1927. Un Ensayo de Interpretación", en: Historia Mexicana, Vol. XXII. Núm. 87, enero-marzo.

MAPA 2.1. REGION NOROESTE



- Regiones Geoeconómicas 1-17
- ▨ Desierto de Sonora
- Chaparral de Baja California
- Regiones Semiáridas
- Regiones Tropicales
- Regiones Montañosas
- Regiones Montañosas de Altura
- A) Desierto del Colorado
- B) Desierto Vizcaino-Magdalena
- C) Desierto de la Costa del Golfo
- D) Desierto de Yuma
- E) Desierto de Sahuaro
- F) Planicies y Estribaciones de Sonora
- G) Sierra Madre Occidental
- H) Cordillera Volcánica
- I) Sierra de Juárez y Sn. Pedro Mártir
- J) Sierra de la Laguna

FUENTE: BASSOLS, BATALLA ANGEL  
GEOGRAFIA ECONOMICA DE MEXICO, p.417.

# ***CAPÍTULO 3o.***

# ***CAPÍTULO TERCERO.***

## ***LAS RUTAS POSTALES EN LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867-1911.***

A continuación vamos a analizar los hechos postales y las reformas que se fueron dando en el Correo desde 1867 hasta 1911 y que dieron sus frutos durante el Porfiriato. Asimismo la reconstrucción de las rutas postales que nos ayudarán a demostrar cómo estos itinerarios sirvieron para comunicar intra y extraregionalmente al noroeste. Para demostrar nuestra hipótesis planteada, dichas reformas y rutas las periodizamos de la siguiente manera: rutas postales de 1867 a 1883 (reorganización); rutas postales de 1884 a 1900 (crecimiento) y de 1901 a 1911 (expansión).

### **3.1. LAS RUTAS POSTALES DE 1867 A 1883.**

Junto a la inquietud de conocer el trazo de las rutas postales, cuyo antecedente data desde 1857(1), y las distancias entre los lugares comunicados, surge el interés de formar un plano de demarcaciones, con pormenores de las administraciones principales. Por lo anterior, Benito Juárez, el 18 de abril de 1871, solicita los datos fundamentales para construir la carta postal del país. Antonio García Cubas colecta, en 1873, los resultados de sus investigaciones genéricas, y las específicas del Correo en su "Carta Geográfica y Administrativa de los Estados Unidos Mexicanos", formada con presencia de los datos más exactos y recientes, uno de sus apartados refiérese al ramo postal.

Ya como trabajo especial de la Administración General de Correos, durante 1874, surge el "Croquis para la formación de una carta postal de la República Mexicana", acompañando al informe que el propio Administrador presenta al ministro de Gobernación el



8 de septiembre de este año. Finalmente, en la "Memoria del Ramo" el 15 de septiembre de 1875 se editó la Carta que representa las líneas de Correos, administraciones principales, estafetas y agencias en toda la República Mexicana (2).

El Itinerario de las rutas postales en este período se basó en el de 1856, donde se estableció como "**Carreteras Generales**" todas las que partían de México a las capitales de los Estados o Territorios, a los puertos de mar, a los límites con naciones vecinas y a las cabeceras de distrito, de partido y otros pueblos notables. Como "**Carreteras Transversales**" a las que partían de capitales, territorios ó las des sus limitrofes, tanto nacionales como extranjeras; y como "**Vecinales**", unas que partían de las capitales o territorios a las cabeceras respectivas de sus distritos, partidos, municipios; otras, las que partiendo de un Estado o Territorio, iban a otro punto del mismo o fuera de él sin tocar a la capital. Estos itinerarios, para la mejor explicación de la investigación, los clasificamos según su medio de conducción en: Correos a pie, caballo, diligencias, ferrocarril y compañías navieras. A continuación analizamos los principales sucesos postales que se dieron de 1867 A 1883 y los derroteros que se dieron de acuerdo a dichos medios de conducción.

### **3.1.1. CORREOS A PIE Y A CABALLO: 1867-1883.**

Los Correos a pie y a caballo para entrar de guardia en espera de su turno o para hacer un servicio debían tener el título expedido a su favor por la Administración General, un ejemplar del Reglamento, y la libreta reglamentaria. En esta se escribían detalles semejantes a los que contenían las partes o licencias y demás "notas" buenas o malas, por la forma en que se había hecho el Servicio. La omisión de cada "nota" se castigaba con multa de 1 a 2 reales si fuese favorable, y hasta de 5 pesos en caso contrario (3).

8 de septiembre de este año. Finalmente, en la "Memoria del Ramo" el 15 de septiembre de 1875 se editó la Carta que representa las líneas de Correos, administraciones principales, estafetas y agencias en toda la República Mexicana (2).

El Itinerario de las rutas postales en este período se basó en el de 1856, donde se estableció como "**Carreteras Generales**" todas las que partían de México a las capitales de los Estados o Territorios, a los puertos de mar, a los límites con naciones vecinas y a las cabeceras de distrito, de partido y otros pueblos notables. Como "**Carreteras Transversales**" a las que partían de capitales, territorios o las de sus limitrofes, tanto nacionales como extranjeras; y como "**Vecinales**", unas que partían de las capitales o territorios a las cabeceras respectivas de sus distritos, partidos, municipios; otras, las que partiendo de un Estado o Territorio, iban a otro punto del mismo o fuera de él sin tocar a la capital. Estos itinerarios, para la mejor explicación de la investigación, los clasificamos según su medio de conducción en: Correos a pie, caballo, diligencias, ferrocarril y compañías navieras. A continuación analizamos los principales sucesos postales que se dieron de 1867 a 1882 y los derroteros que se dieron de acuerdo a dichos medios de conducción.

### **3.1.1. CORREOS A PIE Y A CABALLO: 1867-1883.**

Los Correos a pie y a caballo para entrar de guardia en espera de su turno o para hacer un servicio debían tener el título expedido a su favor por la Administración General, un ejemplar del Reglamento, y la libreta reglamentaria. En esta se escribían detalles semejantes a los que contenían las partes o licencias y demás "notas" buenas o malas, por la forma en que se había hecho el Servicio. La omisión de cada "nota" se castigaba con multa de 1 a 2 reales si fuese favorable, y hasta de 5 pesos en caso contrario (3).

Los Maestros de Postas revisaban antes de salir los Correos. Se prohibió el abuso existente de hacer el Servicio de Correos por medio de substitutos. Causas de separación del servicio de los Correos extraordinarios eran: 1) por reincidencia al no presentarse al llamamiento que se les hiciera para ponerse en marcha; 2) por conducir correspondencia que no constara en el parte(pase); 3) negligencia en el servicio; 4) eludir el pago de los fletes; 5) desobediencia y falta de respeto a sus superiores; 6) por embriaguez. Para el despacho de las correspondencias que habrían de transportar los Correos o mensajeros, era necesario que las Administraciones Principales y las subalternas dieran las licencias de estilo o el parte, a fin de que les suministraran los caballos que necesitaban, previo el pago de ellos. El parte debía contener el nombre del Correo, la vecindad y la clase; el nombre del destinatario, lugar de destino, pliegos o cartas que conducía, día y hora de salida. De arraigo antiguo el parte se estableció desde 1580. Se fijó un arancel para el cobro de los derechos de los partes, según lo mandaba la Ordenanza General de Correos de 1794 y los Reglamentos que se fueron sucediendo. Las partes eran detalladas para poder llevar así, las Administraciones, el control de los Correos o mensajeros que se despachaban y recibían.

En las paredes de las oficinas de Correos y en sitios bien visibles estaban fijadas diversas clases de aranceles y tarifas: las de derechos de licencias o partes; las de pagos o portes de la correspondencia; carteles con los días y las horas de partida de los Correos ordinarios y de la hora en que se recibían las cartas, que era media hora antes de la partida de los Correos. Durante estos treinta minutos se formaban los paquetes y se hacían las intervenciones de su valor, según el reglamento interior de la oficina. Las correspondencias que llegaban después de la media hora establecida antes de la partida del Correo, quedaban para el día siguiente. Tomando como referencia estas reformas en los medios de conducción, las rutas a pie y a caballo fueron las siguientes (4):

RUTAS A PIE (VER MAPA 3.1):

CUADRO 3. SONORA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración principal de Ures a la agencia de San Javier.	Del centro del estado al sur-suroeste de los Estados Unidos.	Extrarregional.
De la administración principal de Ures a la agencia de Pitiquito.	Del centro al nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De la administración principal de Ures a la estafeta de Uarachi (Chih.)	Del centro del estado al oeste-noroeste de Chih.	Extrarregional.
De la agencia de Cedros a Álamos.	Sur del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE:</b> Administración de Correos, <u>Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1874-1883</u> , Imprenta de Díaz de León y White, México.		

CUADRO 4. SINALOA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la estafeta de Sinaloa a la agencia de Bacubirito (Chih.)	Del Norte del estado con el oeste de Chihuahua.	Extrarregional.
De la administración general de Mazatlán a la estafeta de Cosalá, agencia de Cópala, agencia de los Reyes (Dgo.) y San Ignacio.	Del Sur del estado y suroeste de Durango.	Extrarregional.
<b>FUENTE:</b> IBID.		

CUADRO 5. TEPIC.

<i>PUNTOS EXTREMOS.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Tepic a Unión de Tula, Atenquillo, Ypala (Jal.)	Del Norte del territorio con Jalisco.	Extrarregional.
<b>FUENTE:</b> IBID.		

**PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. NO TIENE RUTAS A PIE.**

RUTAS A CABALLO (VER MAPA 3.1):

**CUADRO 6. SONORA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración principal en Ures a la agencia de Altar.	Del centro al nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración principal de Ures a la agencia de Moctezuma.	Del centro al nor-noreste	Intrarregional.
De la administración principal de Ures a la agencia de San Antonio.	Norte.	Intrarregional.
De la estafeta de Guaymas a la estafeta de el Fuerte (Sin.)	Del litoral oeste del estado al Norte de Sinaloa.	Extrarregional.
FUENTE: IBID.		

**CUADRO 7. SINALOA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la estafeta del Fuerte a la administración principal de Culiacán.	Del Norte al centro	Intrarregional.
De la administración principal de Culiacán a la administración principal de Mazatlán.	Del centro al litoral suroeste.	Intrarregional.
De la agencia de la Unión a la agencia de Escuinapa. (Tepic).	Del Norte del estado con el Sur de Tepic.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

CUADRO 8. TEPIC.

<i>PUNTOS EXTREMOS.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la estafeta de Acaponeta a la administración principal de Tepic.	Del norte al noroeste.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

CUADRO 9. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA.

<i>PUNTOS EXTREMOS.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la agencia de Santo Tomás a la agencia de San Bartolomé.	Del noroeste al Oeste.	Intrarregional.
De la agencia de San Bartolomé a la agencia de San Luis.	Del oeste al este-sureste	Intrarregional.
De la agencia de San Luis a la administración principal de la Paz.	Del este-sureste al sureste.	Intrarregional.
De la agencia de San Luis a Loreto.	Del este-sureste al este	Intrarregional.
De la administración principal de la Paz a la agencia de San Lucas.	Del este-sureste al sur-suroeste.	Intrarregional.
De la administración principal de la Paz a la agencia de el Triunfo.	Del este-sureste al sur.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

Estos cuadros que nos presentan la reconstrucción de la rutas postales nos ayudan a comprender la importancia de las rutas a pie y a caballo, que eran las que tenían más presencia en la región tanto para comunicar al interior como al exterior ante la falta de modernos medios de comunicaciones y transportes como es el caso del ferrocarril.

### 3.1.2. CORREOS POR DILIGENCIAS: 1867-1883.

Con respecto a las diligencias generales, otro importante medio de conducción de la materia postal se sabe que Don Manuel Escandón de "excepcional energía y ánimo resuelto", según dijo de él Manuel Payno, quien lo conoció y trató, y de "una capacidad para el trabajo extraordinaria", adquirió el negocio, organizándolo de tal forma con el nombre de Diligencias Generales. En este período dos carruajes tipo "Concord" fabricados en Troy, Nueva York, partían de la ciudad de México de la Casa de Diligencias, situada en el Callejón de Dolores (hoy primera calle de Independencia), a las cuatro de la mañana. Antes de la partida, el Administrador veía si los tiros de las dos diligencias estaban completos, los cuales eran de 6 a 8 mulas, generalmente dos en el frente, tres en medio y dos atrás del repuesto (5).

El empresario Escandón traspasó la empresa a Don Anselmo de Zurutuza, extendió el servicio a todas las principales ciudades del país y estableció una serie de mesones, posadas y hoteles de diligencias propiedad de la empresa. Tuvo que crearlo todo: postas, paraderos, lugares de descanso, posadas, mesones, ventas, hoteles y cocheras. Sitios que coadyuvaban a hacer más rápidos y efectivos y menos incómodos los trayectos entre las poblaciones de las rutas, en un territorio casi sin caminos, plagado siempre de fuerzas militares y de partidas de bandoleros y forajidos. Lo anterior sirvió para regularizar más la transportación de la correspondencia.

De los caminos que se habían construido durante la Colonia con piedra de laja del río, no quedaba ninguno en buenas condiciones, en la región noroeste, pues por las luchas militares se descuidaron y su condición se empeoró sensiblemente. Otros eran brechas, que no caminos. Por todos ellos transitaban las diligencias de Zurutuza, a quien le sucedió más tarde Don Isidro Adone.

La empresa de Diligencias Generales tenía varias rutas o líneas que servía transportando correspondencias. La de Veracruz a México era la más frecuentada. El viaje se hacía en tres días y medio. La "línea del interior" cubría de México a Morelia. **Al puerto de San Blás** (principal línea extrarregional del noroeste con el centro del país), salía por Tlanepantla y pasaba sucesivamente por: Tepejí (descanso, comida), Arroyo Zarco (oficina de Correos), San Juan del Río (descanso, comida), Querétaro (idem), León (idem), San Juan de los Lagos (idem), Pegueros (oficina de Correos), Jal. (comida, descanso), Tequila, Tajo de Michichilte (oficina de Correos), Uzata (comida, descanso), **Tepic** (idem), **San Blás**. Nueve días de traqueteo, polvo, peligro de romperse los muelles del carruaje e irse al precipicio y, sobre todo esas cosas, la de sufrir el asalto de los bandoleros. Toda esa parte del Occidente del país no tenía otro puesto que el **de San Blás**, por donde se realizaban un contrabando de artículos ingleses, particularmente, y en consecuencia los asaltos menudeaban.

También se transportó correspondencias por la empresa norteamericana Wells Fargo Express Co. Si en un principio lo hizo por la vía marítima de San Francisco a **La Paz, Baja California**, y a Salina Cruz, Oaxaca, tocando sus barcos otros puertos del Pacífico, más tarde, usando los ferrocarriles, pero también por medio de diligencias, de Batopilas a Juárez, Jiménez a Guadalupe, Chalchihuites a Fresnillo, **San Blás** a Etzatlán Jalisco que era una de las más importantes rutas de comunicación exterior del noroeste, y de Córdoba a Coscomatepec, ya dos o tres veces a la semana, ya dos veces al mes, y en fin, cuando el caso lo requería (6).

Las líneas de diligencias aumentaron con el tiempo, estableciéndose en distintos rumbos del país hasta que con la instauración del ferrocarril fue paulatinamente acabando con ellas, que no fue el caso de **Sonora, Sinaloa, Territorio de Tepic y el de Baja California** en donde las rutas marítimas, a caballo, a pie, y las mismas diligencias siguieron teniendo un papel preponderante en la región. Lento era en verdad el Servicio, pues la llegada y salida de los Correos se verificaba cada dos o tres días, ya que eran muy pocas las rutas por donde las diligencias hacían viaje diario, como Puebla y Querétaro. Y aún en ese



caso, la correspondencia se detenía 24 y 48 horas en esta última ciudad, porque de allí partían las diligencias para el Interior y el Norte en días ordinarios, suspendiéndose las salidas los domingos.

Había caminos en que no transitaban las diligencias, como el de **Mazatlán** a Jalisco, ruta prioritaria para comunicar un litoral del noroeste con el occidente del país, en los que se combinaban varios medios de transporte: la diligencia, después el caballo o la mula, para atravesar la peligrosa y abrupta zona del temible Manuel Lozada "El Tigre de Alica"(7), o para bajar a Manzanillo, en donde se tomaba el barco, el que dos días después llegaba a **Mazatlán**, por entonces el principal puerto mexicano del Pacífico. O de Durango a Chihuahua, o de **Culiacán a Hermosillo**. Las rutas por diligencias en el noroeste, inmersas en los mínimos avances de este período, fueron las siguientes (8):

RUTAS POR DILIGENCIAS (VER MAPA 3.1):

**CUADRO 10. SONORA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración principal de Ures al Puerto de Guaymas.	Del centro al este .	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

**CUADRO 11. TEPIC.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la Ciudad de México a el Puerto de San Blás. Pasaba por Qro., Gto., Ags., Jal. y Tepic.	Del centro del país con el Noroeste.	Extrarregional (la más importante.)
Del Paso de el Norte a Tepic. Pasaba por Chih., Dgo., Zac., Ags., Jal. , y Tepic.	Del norte de Chihuahua con el Noroeste de Tepic.	Extrarregional.
FUENTE: IBID.		

**PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. NO TIENE RUTAS POR DILIGENCIAS.**

**SINALOA. NO TIENE RUTAS POR DILIGENCIAS.**

La reconstrucción de los itinerarios postales por medio de carruajes nos demuestra, que aunque eran pocos en comparación con las rutas a pie y a caballo, cubrían grandes distancias y eran las vías que se comunicaban al noroeste con el resto del país.

### **3.1.3. CORREOS POR FERROCARRIL EN EL PAÍS: 1867-1883.**

Por lo que se refiere al Correo por medio del ferrocarril tenemos que en el noroeste no existió en este período, por lo que brevemente señalaremos el desarrollo de los “camino de hierro” en estos años, como antecedente útil en el resto del trabajo.

En 1876, los ferrocarriles de concesión federal contaban con 666 km. de vía, que en su mayor parte correspondían a la línea de México-Veracruz, cubierta por el Mexicano y sus ramales. Era preciso fomentar al coste que fuese la construcción ferroviaria, tanto para dotar al país de los medios de comunicación que le eran imprescindibles para su incipiente vida económica. Hasta 1878 se habían otorgado 15 concesiones diferentes a los gobiernos locales, y para 1880 habían construido 1 070 kilómetros construidos (9).

Los asuntos ferroviarios eran atendidos por el Ministerio de Fomento, que había creado en 1877 la Oficina de Inspección de Ferrocarriles. El 1o. de julio de 1883 se expidió el Reglamento Sobre la Construcción y Explotación de Vías Férreas, que en su parte técnica fue modificado mediante Decreto del 25 de octubre de 1894. En verdad se estaban dando

avances en el ideario de introducir ferrocarriles para la integración nacional y regional; sin embargo en el noroeste todavía no llegaban estos beneficios al no tener, en este periodo, ferrocarril alguno.

### **3.1.4. CORREOS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS: 1867-1883.**

De las compañías navieras tenemos que hacia 1863 la Compañía Wells Fargo Co., creada en 1852 en Nueva York, extendió sus operaciones de transporte express al litoral del Pacífico Mexicano, empezando a operar con la Compañía "Wilcox and Pacific Mail SS", del Capitán Wilcox, entre San Francisco California, **La Paz, Baja California**, ruta de comunicación del noroeste con la costa estadounidense y **Salina Cruz, Oaxaca**. Para el pago de este servicio usó de sobres con estampillas de los Estados Unidos, y el sello con la leyenda " PAID, Wells Fargo & Co. Over our California and Coast Routes, Paid over our Mexican Coast and California Express".

En términos generales las rutas marítimas eran las más que las terrestres. Las estampillas americanas usadas en los sobres era de la tercera emisión de los Nesbitts (3,10,25,35 y 70 centavos), franqueadas con un valor más alto, ahora muy difíciles de encontrar, particularmente las canceladas en **Salina Cruz, Acapulco y La Paz**.

La Wells Fargo Co. continuó con el servicio de conducción postal hasta finales de siglo. Fue un lucrativo negocio para esa empresa; por mucho tiempo un auténtico contrabando. A este respecto decía el Director General de Correos, don Pedro de Garay y Garay, en su Informe al Secretario de Gobernación de 1876:

**"Por lo que respecta a la correspondencia extranjera también se hace un contrabando perjudicial al Correo, particularmente por varios puertos del Pacífico que están situados en Baja California, pues los buques que allí tocan traen regular servicio de cartas, que por no tener el Ramo manera de recogerlas a bordo, son entregadas fraudulentamente a los interesados. Hay una empresa de buques, las de los Wells Fargo Co., que tiene hasta estampas de franqueo de los Estados Unidos del Norte y ha establecido en puertos mexicanos empresas por su cuenta para recibo y entrega de la entrega fraudulenta."(10).**

Esto nos demuestra como la desorganización administrativa en la que se encontraba el Correo no podía evitar estos fraudes. En efecto; lo exiguo del Erario no permitía tener un servicio regular en los puertos del Pacífico, y la Wells Fargo Co., conociendo tal situación, procedía con todas las ventajas inherentes a ella, a su provecho. Con el código postal de 1884, todos estos servicios se regularizarían.

Otras compañías de vapores transportaban correspondencias entre ellas, "La línea acelerada del Golfo de Cortés", que conectaba los puertos de **Guaymas, Altata, La paz, Mazatlán, Manzanillo, San Blás y Chimetla**. Cubriendo de esta manera la región noroeste del país. La " Línea acelerada del Pacífico", que tocaba los puertos de **Ensenada a todos los Santos, Mazatlán, Manzanillo, San Blás**, Acapulco, Salina Cruz, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito (Chiapas), hacía un lucrativo comercio transistmico, desde Panamá a San Francisco, el atractivo y bullente puerto. Imán poderoso durante más de medio siglo, que atrajo a miles de seres atacados de la "fiebre del oro" californiana. Esto nos demuestra que las líneas navieras cubrían las rutas que comunicaban la región noroeste y les daba salida, no sólo al interior del país, sino que también con el extranjero.

Con el correr de los años se establecieron nuevas empresas que hacían un servicio de cabotaje por el litoral del Pacífico americano tocando puertos mexicanos, entre ellas las compañías japonesas de "Yetsu Sen", que partiendo de Seattle, Estados Unidos, llegaban a

Corinto, Nicaragua; la "Compañía Oriental de Navegación Toyo Kisiu" que cruzando el Hawai a **Mazatlán** y otros puertos mexicanos. La "Compañía Naviera del Pacífico", que tocaba San Diego, California y **Mazatlán**, y tenía ocho líneas navieras en el Golfo de California. La "Southern Steamship and Importing Company", la S. Walter Kerburne Walls, cuyos vapores iban de Salina Cruz a Vancouver, Canadá; la Lloyd de México, desde ese Puerto a San Francisco: y otras más, todas conduciendo correspondencias (11). Por consecuencia podemos ver que los puertos del noroeste como Mazatán eran utilizados como escalas en la comunicación del norte de América.

A partir de 1867 el gobierno de la República a través de la Administración General de Correos, aplicó la política de subvencionar varias líneas navieras para que transportaran correspondencias, tocando los puertos del Golfo de México y del Océano Pacífico. La siguiente tabla muestra lo que el Estado Mexicano gastaba en subvenciones en el lapso de 1868 y 1877 (12).

**CUADRO 12. SUBVENCIONES A COMPAÑÍAS NAVIERAS**

AÑOS	SUBVENCIONES (\$)	EXENCIONES (\$)	MONTO (\$)
1868-69	42,600	7296	53496
1872-73	37,300	5470	42870
1876-77	74,800	74,800	89670

**FUENTE:** Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1878, p 25

Por termino medio, a los vapores de Nueva York se les daba una subvención de \$48,000 pesos anuales; a los de Nueva Orleans \$43,000; para los de via acelerada del Pacífico que tocaba dos veces al mes en Acapulco, **Mazatlán**, Manzanillo y **Cabo San Lucas** \$24000; y así por el estilo, conforme los años fueron pasando y las compañías subvencionadas fueron cambiando, según los intereses de la Dirección General de Correos. Lo anterior nos demuestra los movimientos administrativos que se hacían para comunicar la región noroeste con el país y con el extranjero, por ser rutas de singular importancia. La rutas postales marítimas fueron las siguientes (13):

RUTAS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS (VER MAPA 3.1):

CUADRO 13. SONORA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración de puerto de Guaymas a la administración de Mazatlán (Sin.).	Del litoral oeste de Sonora al litoral suroeste de Sinaloa.	Intrarregional.
De la administración del puerto de Guaymas a la administración del puerto de La Paz (P.B.C.)	Del litoral oeste de Sonora al litoral suroeste de la Península de Baja California.	Intrarregional.
<b>FUENTE:</b> Administración de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos, 1874-1883, Imprenta de Díaz de León y White, México.		

CUADRO 14. SINALOA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración principal de Mazatlán a la agencia de Loreto (P.B.C.)	Del litoral suroeste del estado al litoral este de la Península de Baja California.	Intrarregional.
De la administración principal de Mazatlán a la administración principal de el puerto de la Paz (P.B.C.).	Del litoral suroeste de el estado al litoral sureste de la Península de Baja California:	Intrarregional.
De la administración principal de Mazatlán a la administración principal de San Lucas (P.B.C.)	Del litoral suroeste de el estado a el litoral sur de la Península de Baja California.	Intrarregional.
<b>FUENTE:</b> IBID		

CUADRO 15. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la agencia de Loreto a la administración principal de La Paz.	Del este a el sureste.	Intrarregional.
De la administración principal del Puerto de La Paz a la administración principal de Mazatlán.	Del litoral sur de la P B. C. al litoral suroeste de Sin.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

Estas rutas marítimas nos demuestran claramente los esfuerzos administrativos del Correo como es el de subvencionar dichos itinerarios para lograr una comunicación al interior y hacia el exterior del noroeste.

### 3.2.- LAS RUTAS POSTALES DE 1834 A 1900.

De 1867 a 1883 se hicieron serios esfuerzos para modernizar al Correo y así cumplir el objetivo de apoyar la comunicación regional y nacional, sin embargo años después se empezarian a ver los resultados al surgir lineamientos más sistemáticos como los contenidos en el Código Postal de 1884 en donde aparecen las rutas postales fijas, o sea el tránsito obligado de los conductores de correspondencia, donde se define que ruta postal es toda vía designada por la administración general para la conducción de dicha correspondencia, sea por tierra, o por agua. En este entonces, el administrador general es quien determina el trazo de la ruta postal, de acuerdo con las circunstancias que privan y la experiencia anterior adquirida en el manejo de itinerarios. Periódicamente, las rutas aparecen en la Guía Postal, conservando su carácter en tanto ella se mantiene. Tales rutas pueden ser de tres naturalezas: a) **las generales**, que partiendo de la capital o de un punto sobre una ruta general, terminan en alguna oficina de cambio con el extranjero, así como las que recorren líneas de vapores desde el puerto mexicano de partida hasta el de su destino en el extranjero, mientras

naveguen los barcos en aguas territoriales mexicanas; **b) las particulares**, asignadas para el transporte de las valijas entre dos oficinas distribuidoras; y **c) las especiales**, las que con idéntico objeto ligan dos o más oficinas repartidoras, o una distribuidora con otra de las repartidoras (14).

Las condiciones prevalecen a la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891. El Administrador General propone nuevas rutas, ampliaciones o derivaciones de ellas. Las rutas especiales más bien son modificadas por los inspectores de zona, de acuerdo con los administradores respectivos. Las Guías Postales prosiguen su tarea de comunicar cambios o aperturas de rutas, y de vez en cuando relacionan las distancias existentes entre México y las principales administraciones de Correos, anotando también los tiempos usualmente empleados en los recorridos. El Sistema de Transportes Postales por vía de superficie se modificó radicalmente por la entrada en vigor del Código Postal en 1884, que recogió las disposiciones relativas a la conducción de correspondencias por medio del ferrocarril, y reestructuró los otros medios de transporte postal por vía de superficie existentes.

Las rutas por vía superficie (terrestres, marítimas y fluviales) se servían por contratos o contratatas como se les designa por el Presupuesto de Egresos de la Federación y por los documentos postales de la época, con particulares. Al lado de ellas había otras rutas servidas por empleados del Correo. Las rutas por vías de superficie por contratatas con particulares, eran servidas por Correos a pie, de a caballo o en carruajes (15). Los conductores tenían un distintivo y llevaban consigo la patente original o copia autorizada para acreditar su empleo.

En el Correo se empiezan a ver los lineamientos que buscarían sacar adelante al Correo por lo que el código de 1884 recogió los viejos preceptos que estipulaban delictuosa la detención o aprehensión del conductor de valija o saco, sancionando con 1 a 3 años de cárcel en caso de violación de correspondencia. Igualmente se sancionaron los retrasos de los Correos en las llegadas o salidas de las oficinas. Para los efectos legales, el contratista y sus



dependientes se consideraban como empleados del Correo, estando sujetos no únicamente a sus Contratos sino a las disposiciones del Código Postal, Circulares, etc., y las de la Dirección General, Inspectores o Administradores locales, en su caso. A continuación abordaremos los hechos postales que influenciaron en la creación de rutas postales en el periodo de 1884-1900 y que las clasificamos, al igual que en el apartado anterior en : Correos a pie, caballo, diligencias, ferrocarril y compañías navieras.

### **3.2.1. CORREOS A PIE Y A CABALLO: 1884-1900.**

Los Correos pedestres continuaron transportando los envíos postales, cargando carretas o bolsas de vaqueta. La conducción por medio del caballo se empleó para el transporte de valijas o sacos, como indistintamente se les llama. Lo accidentado de nuestro territorio impuso este medio de conducción, empleando únicamente en las rutas que comunicaban oficinas de Correos de bastante movimiento de correspondencia y carecían de rutas, caminos, ferrocarriles o vías fluviales como es el caso del noroeste. La conducción de a caballo estaba limitada a lo que el conductor podía llevar en la cartera o saco en el mismo caballo que montaba (16). La transportación de las correspondencias, efectuada indistintamente con tiros de caballos, se consideró para la estadística interior, tirada por caballo, siguiendo lo dispuesto por la Unión Postal Universal, en la concentración de los datos que deberían remitirse a la Oficina Internacional de la Unión (17). Claramente se ven las modificaciones administrativas que se dieron durante este período a partir de la derogación de las Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos de 1794 y que fueron reemplazadas por el primer Código Postal. En estos cambios se instauraron las siguientes rutas (18):

RUTAS A PIE (VER MAPA 3.2):

CUADRO 16. SONORA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la agencia de Babispe a Batuc.	Del noreste al norte.	Intrarregional.
De la administración local de Sahuaripa a la agencia de Trinidad.	Del este al este-sureste.	Intrarregional.
<p><b>FUENTE:</b> Administración General de Correos, <u>Guía Postal de la República Mexicana 1886,1887,1889</u>, Bouligny and Schmidt Sucesores, México.</p> <p>Administración General de Correos, <u>Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1884,1886</u>, Imprenta de Díaz de León y White, México.</p> <p>Administración General de Correos, <u>Boletín Postal de la Administración General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888,1891,1893,1899,1900</u>, Tipografía de Bouligny and. Schmidt Sucesores, México.</p>		

CUADRO 17. SINALOA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Mocorito a la agencia de Playa Colorada.	Del norte al noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Culiacán a la agencia de Badirahuato.	Centro del estado.	Intrarregional.
De la administración local de Culiacán a Chinipas (Chih.)	Del centro del estado al oeste-noroeste de Chihuahua.	Intrarregional.
De la administración local de Culiacán a la agencia de Guanaseví (Dgo.)	Del centro del estado al noroeste de Durango.	Extrarregional.
De la administración local de Cosalá a la agencia de Flota.	Del este-sureste al suroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Cosalá a la administración local de Durango.	Del este-sureste del estado al Sur de Durango.	Extrarregional.

De la administración local de Concordia a la administración local de Durango.	Del sur del estado al sur de Durango.	Extrarregional.
De la administración local de Concordia a la agencia de Unión.	Sur del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 18. TEPIC.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
Del sur-suroeste a la administración local de Elzatlam (Jal.)	Del sur-suroeste del territorio a el oeste de Jalisco	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. NO HAY RUTAS A PIE.**

RUTAS A CABALLO (VER MAPA 3.2):

**CUADRO 19. SONORA**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Altar a la agencia de Caborca.	Nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Altar a la agencia de Quitovaquita.	Nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Altar a la agencia de Sasabe.	Nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Altar a Saric.	Nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Nogales a la agencia de Sasabe.	Del norte al nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Nogales a Ures.	Del norte al centro.	Intrarregional.

De la administración local de Ures a Fronteras.	Del centro al norte.	Intrarregional.
De la administración local de Ures a la administración local de Sahuaripa.	Del centro al estenoreste.	Intrarregional.
De la administración local de Ures a la administración local de Álamos.	Del centro al sur	Intrarregional.
De la administración local de Sahuaripa a la administración local de Moctezuma.	Del este-noreste al norte	Intrarregional.
De la administración local de Moctezuma a Babiacora.	Norte	Intrarregional.
De la administración local de Hermosillo a la agencia de San Javier.	Del oeste-noroeste al centro.	Intrarregional.
De la administración local de Hermosillo a Noria de Valles.	Del oeste-noroeste al oeste.	Intrarregional.
De la administración local de Guaymas a la agencia de Bayoreca.	Del oeste al sur.	Intrarregional.
De la administración local de Álamos a la administración local de El Fuerte.	Del norte de el estado al sur de Sinaloa.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 20. SINALOA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de El Fuerte a la agencia de Higuera de Zaragoza.	Del norte al nor-noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de El Fuerte a la agencia de Choix.	Del norte al nor-noreste.	Intrarregional.
De la administración local de Sinaloa a la agencia de Brecha.	De el norte al noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Sinaloa a la agencia de Bacubirito.	Norte.	Intrarregional.
De la administración local de Mocorito a la agencia de Capirato.	Centro.	Intrarregional.

De la administración local de San Ignacio a la agencia de Flota.	Sur.	Intrarregional.
De la administración local de el Rosario a Plomosas.	Sur.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 21. TEPIC.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Tepic a la administración de Acaponeta.	Norte del territorio.	Intrarregional.
De la administración de Tepic a San Blás.	Del centro al suroeste del territorio.	Intrarregional.
De la administración de Tepic a Compostela	Del centro al sur del territorio.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 22. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Tijuana a la agencia de San Telmo.	Del nor-noroeste al noroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Mulejé a San Ignacio.	Del este al centro.	Intrarregional.
De la administración local de Mulejé a la administración local de la Paz.	Del este al sureste.	Intrarregional.
De la administración local de la Paz a la agencia de Rosario.	Del sureste al noreste.	Intrarregional.
De la administración local de la Paz a la administración local de San José del Cabo.	Del sureste al sur.	Intrarregional.

De la administración local de San José del Cabo a la administración local de Cabo San Lucas	Del sur al sur-suroeste.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

La reconstrucción de los itinerarios, nos demuestran de que, al igual que en el período anterior, los Correos tradicionales continuaron siendo significativos. De 1884 a 1900 incrementaron su presencia, no los demuestra los cuadros anteriores.

### **3.2.2. CORREOS POR DILIGENCIAS: 1884-1900.**

Las comunicaciones y el transporte terrestre en este período registraron un fuerte impulso con el establecimiento de un sistema ferroviario de carácter nacional, que no benefició en gran medida a la región noroeste, es por lo anterior que los caminos y transportes tradicionales, como las diligencias, siguieron coexistiendo junto a esta innovación.

Los transportes y comunicaciones fueron precarios; sin embargo, había la preocupación de los gobiernos estatales y municipales de reparar, mejorar y construir caminos. Al comenzar la década de 1880, había en el país un total aproximado de 9 mil Kilómetros de carreteras federales donde más de la mitad eran transitados por animales de carga alternados con algunos carruajes. Las carreteras totalmente transitables por diligencias eran las de la región central del país y las que comunicaban con algunos puertos, por ejemplo: la vía México- Querétaro- San Luis Potosí, con ramales en Guanajuato y Jal. Jal.- **San Blás** que representaba una vía de comunicación del noroeste con el centro del país; Cuautitlán - San Juan del Río; México-Toluca-Morelia; México-Puebla-Tehuacán-Esperanza. Jalisco-San Marcos; Amozoc-Veracruz, etc.

Entre 1877 y 1884 el gobierno federal destinó para mejoras y construcciones de caminos federales entre 130 mil pesos y 270 mil pesos anuales. También hubo aportes de fondos estatales de trabajo de los municipios y de particulares para llevar a cabo labores tanto a nivel local como regional; sin embargo, los logros fueron reducidos. Entre las obras llevadas a cabo en estas fechas se hallan los trabajos de reparación y apertura de caminos e las siguientes rutas: Jal. a Tepic; Tepic a San Blás, Paso de Parras a San Marcos; Chapa de Corso a la Frontera con Guatemala; Mazatlán a Culiacán, Tepic a Álamos; Tepic a San Marcos; México a Toluca; México a Puebla; Guaymas a Jal.; Iguala a Chilpancingo; Chilpancingo a Acapulco; etc. (19). La reparación y apertura de estos caminos representa la prioridad de los ciudades grandes y litorales de gran riqueza marítima, dejando a un lado a las demás subregiones, que fueron cubiertas, dentro de sus limitaciones y alcances, por las oficinas postales.

Los fondos destinados a los caminos se redujeron, a mediados de la década de 1890 eran de menos de 20 pesos anuales. El desarrollo de los ferrocarriles había interrumpido los planes de mejoramiento caminero; sin embargo, los transportes tradicionales como los carruajes fue complementaria al ferrocarril. En este marco el desarrollo de los carruajes lo describimos a continuación (20).

#### RUTAS POR DILIGENCIAS (VER MAPA 3.2):

CUADRO 23. SONORA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Ures a la administración local de Hermosillo.	Centro.	Intrarregional.
De la agencia de Horcasitas a la agencia de Villa Ignacio Pesqueira.	Centro.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.		

**CUADRO 24. SINALOA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local el Fuerte a la administración local de Acaponeta (Tepic). Recorre las administraciones locales de Sinaloa, Mocorito, Culiacán, Mazatlán y Rosario.	Comunica transversalmente todo el estado y llega al el territorio vecino de Tepic. Esta ruta de diligencias alternada con la ruta a caballo llega hasta el centro del país.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 25 TEPIC.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la agencia de Amatlán a Hostotipaquillo (Jal.)	Del sur-sureste del territorio al norte de Jalisco.	Extrarregional
<b>FUENTE: IBID.</b>		

<b>PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. NO HAY RUTAS POR DILIGENCIAS.</b>
--

Los cuadros anteriores nos demuestran que los Correos a pie y a caballo siguen siendo los que más presencia tienen; sin embargo, los que cubren largos trayectos son las diligencias que suplen la ausencia del ferrocarril y que a su vez sirven para conectarse con los pocos tendidos de fierro que existen en la región, como lo veremos en el siguiente punto.

### **3.2.3. CORREOS POR FERROCARRIL: 1884-1900.**

En este periodo, solamente en Sonora y Sinaloa se instaló la conducción de la correspondencia por vía del ferrocarril, el contexto es el siguiente: el establecimiento de la red ferroviaria nacional se realizó básicamente con capitales extranjeros, pequeños aportes de



empresarios nacionales y apoyo de los gobiernos federales y estatales a través de subvenciones y franquicias. La participación gubernamental fue limitada y se restringió a dar garantías a las compañías constructoras, pero no erigió un programa básico de construcciones y ni siquiera las reglas mínimas para su establecimiento. Debido a esto existió una gran heterogeneidad en los equipos usados y trazado de los ferrocarriles. Hasta mediados de la década de 1890 persistió esa anarquía, fecha en que se empezó la construcción de los nuevos ferrocarriles, sin embargo las líneas fundamentales ya estaban trazadas. Díaz al abrir el Congreso sus sesiones, el 1o de abril de 1891 decía:

**"En virtud de la autorización que el Congreso se sirvió conceder al Ejecutivo, se ha negociado con arreglo a las bases fijadas por la ley relativa, un empréstito de seis millones de libras esterlinas, para consolidar y convertir la deuda que reporta el erario por subvenciones a empresas ferrocarrileras. Varias casas de Europa y de los Estados Unidos, todas respetables, hicieron proposiciones para realizar la operación, y se dio preferencia a la proposición que se estimó más ventajosa para el país, formalizándose el convenio respectivo?" (21).**

Tomando en cuenta lo anterior las vías férreas en este periodo fueron las siguientes (22):

RUTAS POR FERROCARRIL (VER MAPA 3.2):

**CUADRO 26. SONORA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la oficina de cambio en Guaymas a la administración local de Nogales. Pasa por las administraciones locales de Hermosillo y Magdalena.	Del oeste al norte. De aquí sale la ruta de comunicación extrarregional con la administración local de Benson en los Estados Unidos.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 27. SINALOA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la administración local de Culiacán a la oficina de cambio de Altata.	Del centro al litoral oeste-noroeste	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**TEPIC. NO TIENE RUTAS POR FERROCARRIL.**

**PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. NO TIENE RUTAS POR FERROCARRIL.**

La instalación de estas únicas vías en el noroeste nos ayuda a comprobar nuestra hipótesis al señalar que estos tendidos daban preferencia a la comunicación de los principales centros económicos como es el caso del Guaymas y Nogales para conectarse a la administración de Benson, E.U.A. También podemos ejemplificar la importante ciudad de Culiacán que se comunicaba, por medio del ferrocarril, a un puerto de gran actividad económica como Altata.

### **3.2.4. CORREOS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS: 1883-1900.**

Continuando con el análisis de los hechos trascendentes del Correo y que sirvieron como marco para el crecimiento de las rutas postales, en este caso tenemos que a nivel nacional las vías marítimas se mantuvieron durante este periodo como una de las rutas fundamentales del comercio exterior y cabotaje. El número de navíos que realizó el servicio de transporte externo creció en este periodo siendo mas visible a partir de 1898. No obstante el notorio incremento del tráfico marítimo, el volumen total de la carga transportada por esta

via representó una proporción menor que la registrada en años anteriores debido a la fuerte competencia que significó la instalación de los ferrocarriles.

Las marinas mercantes extranjeras mantuvieron el control del tráfico exterior debido al insuficiente desarrollo de la marina mercante nacional. A esto contribuyeron también las franquicias y primas que otorgó el gobierno federal a las compañías navieras extranjeras al llegar a México. No obstante del apoyo que se dio a la navegación nacional, todavía no estaba en condiciones de competencia. Los costos, seguridad, capacidad y eficacia son atributos de las compañías extranjeras sobre las nacionales. Las subvenciones se iniciaron desde la República Restaurada y se ampliaron durante el Porfiriato. Estas compañías eran procedentes de la costa atlántica norteamericana, europeas y asiáticas.

Las obras portuarias que se realizaron en estos años tendieron a favorecer también al sector externo. Casi todas ellas se hicieron en los principales puertos del comercio exterior (Veracruz, Tuxpan, Coatzacoalcos, **Mazatlán**, Manzanillo, Salina Cruz, Isla del Carmen, **San Blás**, etc.) La construcción de las obras estuvo a cargo de las compañías ferrocarrileras, en el caso de los puertos terminales de sus líneas (Tampico); del gobierno federal (Veracruz, Tuxpan, Manzanillo, Isla del Carmen, **Mazatlán**, etc.) y de algunas compañías extranjeras que hicieron contrato con el gobierno para llevar a cabo algunas mejoras (Coatzacoalcos, Salina Cruz.) Las obras realizadas consistieron principalmente en muelles, diques, varaderos, rompeolas, edificios de almacenes, aduanas, oficinas de Correos, etc. En este contexto, las vías marítimas que transportaban correspondencia fueron las siguientes (23):

RUTAS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS (VER MAPA 3.2):

CUADRO 28. SONORA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la oficina de cambio en Guaymas a la oficina de cambio en Mazatlán (Sin.)	Del litoral oeste del estado al litoral suroeste de Sinaloa.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

CUADRO 29. SINALOA.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la oficina de cambio en Altata a la oficina de cambio en Mazatlán.	Del litoral oeste-noroeste a el litoral suroeste.	Intrarregional.
De la oficina de cambio en Mazatlán a la oficina de cambio en San Blás.	De litoral suroeste del estado al litoral oriente de Tepic.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

CUADRO 30. TEPIC.

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la oficina de cambio en San Blás a la administración local de Tapachula (Chis.) El recorrido pasa por la oficina de cambio de Acapulco y la de Tehuantepec.	Del litoral oriente del territorio al litoral sur-suroeste de la República Mexicana.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**CUADRO 31 PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA.**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De la oficina de cambio de La Paz a la oficina de cambio de Guaymas.	Del litoral oeste de Territorio al litoral oeste de Sonora.	Intrarregional.
De la oficina de cambio de La Paz a la oficina de cambio de Mazatlán (Sin.)	Del litoral oeste del Territorio al litoral suroeste de Sinaloa.	Intrarregional.
De la administración local de Cabo San Lucas a la oficina de cambio de Mazatlán (Sin.)	Del litoral sur-suroeste del Territorio al Territorio suroeste de Sinaloa.	Intrarregional.
De la administración local de Cabo San Lucas a la administración local de la Bahía de la Magdalena.	Del litoral sur-suroeste a el litoral suroeste.	Intrarregional.
De la administración local de Cabo San Lucas la oficina de cambio de el Puerto de Todos los Santos	Del litoral sur-suroeste a el litoral noroeste.	Intrarregional.
De la oficina de cambio de el Puerto de Todos los Santos a las costas de los Estados Unidos.	Del litoral noroeste a las costas de los Estados Unidos.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

Como lo demuestran los itinerarios presentados en los cuadros, en este período, las rutas postales marítimas fueron un factor decisivo para la comunicación del noroeste, al vencer los obstáculos naturales del Golfo de California y poder comunicar a la Península de Baja California con el Continente. Asimismo al tener comunicación con el litoral sur-suroeste de la República Mexicana y con el litoral noroeste de los Estados Unidos.

### ***3.3.- LAS RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911.***

El último periodo que va de 1901 a 1911, fue de gran relevancia al Servicio Postal al darse un gran crecimiento de las rutas postales, que solo sería detenido por la Revolución Mexicana, debido al gran impulso que le dio Díaz a los medios de comunicación como el Correo, como un mecanismo que coadyuvara a la comunicación del país. Por consecuencia es en este año de 1901, cuando aparecen los Itinerarios de las rutas postales de la República Mexicana, ordenados por la propia Dirección, texto importante que refleja claramente el avance del servicio postal. La obra contiene los principales datos referentes a las rutas: en primer lugar, un listado alfabético de los lugares por donde pasan los Correos, nombre y categoría de las poblaciones, estado o territorio al cual pertenecen, y clase de oficina postal allí existente; en segundo término, cuatro cuadros o resúmenes por cada clase de ruta, con extensión de la ruta, kilómetros recorridos al año, costo total por año y costo medio por kilómetro recorrido. Para cumplir con los requisitos fijados por la Dirección General, las rutas llevan una clasificación: 1) terrestres servidas por medio de contrato; 2) terrestres servidas por empleados de Correos, excepción hecha por los ferrocarriles que, debido a su organización forman un grupo especial; 3) terrestres en ferrocarriles, servidas por empleados del Correo; 4) terrestres servidas por medio de carros de la propiedad del Correo; 5) fluviales servidas por medio de contrato; y 6) marítimas de cabotaje servidas por medio de contrato. La tercera parte del libro contiene el derrotero para la comunicación postal entre la ciudad de México y las principales ciudades del mundo, con expresión de distancia y tiempo medio de conducción. (24).

Las rutas postales, por tanto, se subdividieron en líneas **generales de comunicación** en diversos tramos, que se designaron con números en orden progresivo, aplicando la numeración a cada uno de los grupos siguientes: **Rutas terrestres; 1)** conducción por medio de contrato del 1 al 2999 en 1908, **2)** Rutas sobre ferrocarriles, servicio ambulante del 3000 al 3599 en 1908; **3)** Rutas fluviales, conducción por medio de contratos del 3601 al 3699 en 1908; **4)** Rutas marítimas territoriales conducción contratada del 3701 al 3899 en

esa fecha; 5) Ruta marítimas internacionales, conducción por subvenciones del 3901 al 3999 en igual fecha; 6) Rutas terrestres, conducción por medio de mensajeros del 4001 al 6999 en igual año; 7) Rutas terrestres, conducción por empleados y en vehículos de propiedad del Correo (25). A continuación analizaremos, al igual que en los apartados anteriores, los principales sucesos del periodo y los medios de conducción que los dividimos en: Correos a pie, caballo, diligencias, ferrocarril y por compañías navieras.

### 3.1.1. CORREOS A PIE Y A CABALLO: 1901-1911.

En este periodo a pesar que el ferrocarril estaba viviendo su tiempo de auge, en la región noroeste todavía no llegaba este "progreso", y lo que es más, los caminos que se habían encomendado a los gobiernos locales su mejoramiento era imposible su mantenimiento por falta de recursos. Es por lo anterior que se usa más el transporte por medio del caballo y a pie, como lo representa la siguiente reconstrucción de rutas (26):

RUTAS A PIE :

CUADRO 32. SONORA (VER MAPA 3.3A).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Imuris a estación F.C. Sonora.		Norte del estado.	Intrarregional.
De Magdalena y estación F.C. Sonora		Norte del estado.	Intrarregional.
De Nogales y estación F.C. Sonora		Norte del estado.	Intrarregional.
De Santa Ana y estación F. C. Sonora.		Norte del estado.	Intrarregional.

De Fronteras a estación F.C. Nacozari.		Norte del estado.	Intrarregional.
De Ortiz a el F.C. Sonora.		Centro del estado	Intrarregional.
De Carbó a estación F. C. Sonora.		Centro del estado.	Intrarregional.
De Torres a estación F. C. Sonora.		Centro del estado.	Intrarregional.
De Torres a Minas Prietas.		Centro del estado.	Intrarregional.
De La Colorada a estación F.C. Torres a Minas Prietas.		Centro del estado.	Intrarregional.
De Álamos a Promontorios.	17	Sur de el estado.	Intrarregional.
De Movas a Nuri.	21	Sur de el estado.	Intrarregional.
De Trinidad a Moris (Chih.)	92	De el este-noreste de estado a suroeste de Chih.	Extrarregional.
De Potam a los Algodones	18	Sur-suroeste	Intrarregional.
<b>FUENTES:</b>			
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, <u>Anales de la S.C.T. 1902-1908</u> , S.C.T., México. varios años.			
Dirección General de Correos, <u>Boletín Postal de la D.G.C. de los E.U.M., 1901-1911.</u>			
Dirección General de Correos, <u>Itinerarios de Rutas Postales de la República Mexicana</u> , D.G.C. , Tipografía de Bouligny and. Schmidt Sucesores, México, 1901.			
Dirección General de Correos, <u>Guía Postal de la República Mexicana 1901-1911.</u>			
Dirección General de Correos, <u>Cartas Postales de Sinaloa, Sonora, Territorio de Baja California y Territorio de Tepic</u> , D.G.C., México, 1908.			

CUADRO 33. SINALOA (VER MAPA 3.3B).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Altata agencia de vapores a estación de el ferrocarril occidental.		Oeste del estado.	Intrarregional.
De Culiacán a estación del F.C. Occidental.		Centro del estado.	Intrarregional.



De Navolato a estación de el F.C. Occidental.		Oeste del estado.	Intrarregional.
De Badiraguato a Comanito.	33	Centro del estado.	Intrarregional.
De Badiraguato a Copalquín (Dgo.)	126	Centro del estado al nor-noroeste con Durango.	Extrarregional.
De Badiraguato a San Javier.	94	Del centro a nor-noroeste.	Intrarregional.
De Comanito a Pericos.	8	Centro.	Intrarregional.
De Culiacán a Tamazula	85	Del centro del estado al noroeste de Durango.	Extrarregional.
De San Ignacio a San Dimas(Dgo.)	108	Sur del estado con suroeste de Durango.	Extrarregional.
De San Ignacio a San Juan.	36	Sur.	Extrarregional.
De Bacubirito a San Javier (Chih.)	166	Del norte del estado al suroeste de Chihuahua.	Extrarregional.
De Culiacán a San Fernando (Dgo.)	148	De l centro del estado a el nor - noreoeste de Durango.	Extrarregional.
De Badiraguato a San Luis Gonzaga.	116	Centro al noreste.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID</b>			

**CUADRO 34. TEPIC (VER MAPA 3.3B).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Ahuacatlán a Jala.		Sur del territorio.	Intrarregional.
De San Blás a el lugar donde atracan los vapores.		Oeste-suroeste de el estado.	Intrarregional.
De Ahuacatlán a Amatlán de las Cañas.	62	Sur del territorio.	Intrarregional.
De Ahuacatlán a San Sebastián (Jalisco).	72	Sur del territorio con el norte de Jalisco.	Extrarregional.

De Compostela a San Pedro Lagunillas.	18	Sur del territorio.	Intrarregional.
De Ixtlán del Río a Amatlán de las Cañas.	50	Sur del territorio.	Intrarregional.
De Ixtlán del Río a Yesca.	105	Del Sur del territorio a sur-suroeste.	Intrarregional.
De Santiago Ixcuintla a Mezcantitlán.	32	Sur al suroeste.	Intrarregional.
De Santiago Ixcuintla al Mineral del Zopilote.	59	Sur del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 35. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA (VER MAPA 3.3A).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Santa Rosalía, la Ensenada y el Muelle.	Este-sureste del territorio.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>		

**RUTAS A CABALLO:**

**CUADRO 36. SONORA (VER MAPA 3.3A).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
Del Quiriego a San Antonio de las Huertas.	151	Sur de el estado.	Intrarregional.
De Granado a Bacadehuachic.	21	Este-noreste del estado.	Intrarregional.
De Arizpe a Cananea.	116	Norte del estado.	Intrarregional.
De Cocoric a Cumuripa.	77	Sur del estado.	Intrarregional.
De Nacori Chico a Bacadehauchic.	30	Este-noreste del estado.	Intrarregional.
De Granados a Oputo.	38	Este-noreste del estado.	Intrarregional.

De Minas Prietas a Zoyapa.	189	Centro del estado.	Intrarregional.
De Moctezuma a Bavispe.	155	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De Moctezuma a Jepachisis.	39	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De Zahuaripa a Mulatos.	92	Este del estado.	Intrarregional.
De Zahuaripa a Zoyapa.	83	Este del estado.	Intrarregional.
De Zahuaripa a Trinidad.	83	Este del estado.	Intrarregional.
De Santa Ana a Ciénega.	112	Norte del estado.	Intrarregional.
De Ures a Arizpe.	168	Norte del estado.	Intrarregional.
De Ures a Magdalena.	171	Norte del estado.	Intrarregional.
De Ures a Zoyapa.	150	Centro del estado.	Intrarregional.
De Suaqui Grande a Tecoripa.	27	Sur del estado.	Intrarregional.
De Colonia Oaxaca a Pilares de Teras.	24	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De la Trinidad a la Dura.	89	Este-sureste del estado.	Intrarregional.
De Rayón a Horcasitas.	42	Centro del estado.	Intrarregional.
De Bavispe a Colonia Oaxaca	42	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De Navojoa a Camoa.	18	Sur del estado.	Intrarregional.
De Navojoa a Huatabampo.	22	Suroeste del estado.	Intrarregional.
De Frontera a Pilares de Teras.	45	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

CUADRO 37. SINALOA (VER MAPA 3.3B).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Mocorito a Playa Colorada.	56	Del norte a la costa oeste-noroeste.	Intrarregional.
De Concordia a Rosario.	58	Sur del estado.	Intrarregional.
De Concordia a Tepuxta.	31	Sur del estado.	Intrarregional.

De Cosalá a San Andrés de la Sierra.	168	Del este-sureste de el estado al Norte de Durango.	Extrarregional.
De Escuinapa a Tecapan.	42	Sur-suroeste del estado.	Intrarregional.
Del Fuerte a Yecorato.	67	Del norte al noreste.	Intrarregional.
Del Fuerte a Choix.	58	Del norte al noreste.	Intrarregional.
Del Fuerte a Agua Caliente de Baca.	66	Del norte al noreste.	Intrarregional.
De Zoquititán a Cosalá.	42	Este-sureste del estado.	Intrarregional.
De Mazatlán a San Marcos.	75	De la costa sur-suroeste al sur.	Intrarregional.
De Mocorito a Bacubirito.	42	Norte del estado.	Intrarregional.
De Mochicahui a Higuera de Zaragoza.	52	Nor-noreste del estado.	Intrarregional.
Del Rosario a Chametla.	21	Sur-suroeste del estado.	Intrarregional.
De San Ignacio al Limón.	33	Sur del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 38. TEPIC (VER MAPA 3.3B).**

<i><b>PUNTOS EXTREMOS</b></i>	<i><b>DISTANCIA EN KM</b></i>	<i><b>ZONA COMUNICADA</b></i>	<i><b>TIPO DE RUTA</b></i>
De Acaponeta a Huajicori.	52	Nor-noroeste del territorio.	Intrarregional.
Tepic a Compostela.	156	Sur del territorio.	Intrarregional.
De Acaponeta a Pueblito de Quimichis.	37	Noroeste del territorio.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 39. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA ( VER MAPA 3. 3A).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
Del Triunfo a Cabo San Lucas.	210	Sur de la Península.	Intrarregional.
De Santa Rosalía a San Ignacio.	105	Este-sureste de la Península.	Intrarregional.
Del Triunfo a Todos Santos.	59	Sur de la Península.	Intrarregional.
De Loreto a Purísima.	148	Del sur-suroeste al sur-sureste.	Intrarregional.
De San Ignacio a Calmalli.	133	Este-sureste de la Península.	Intrarregional.
De la Paz a Bahía Magdalena.	377	Del sur-sureste al sur-suroeste.	Intrarregional.
De La Paz a San José de el Cabo.	250	Del sureste al sur.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

Como se puede observar en los cuadros, las rutas postales tradicionales se incrementaron cubriendo zonas que estaban incomunicadas tanto en el sur, este-sureste, sur-suroeste y este-sureste de Baja California; el sur, este-noreste, norte, centro, nor-noroeste y este de Sonora; el norte, sur, este-sureste y sur-suroeste de Sinaloa; y el nor-noreste, sur-noreste de Tepic. Asimismo siguieron coexistiendo con los modernos medios de comunicaciones y transportes y como complemento, en caso concreto, del ferrocarril para comunicar interna y externamente a la región.

### **3.3.2. CORREOS POR DILIGENCIAS: 1901-1911.**

La transportación de la correspondencia terrestre por medio de los carruajes continuó siendo importante, éste medio sirvió para comunicar toda la región transversalmente dando

salida al exterior de la región, ya sea hacia el norte o el sur, lo anterior los podemos observar en la siguiente demarcación de rutas por medio de carruaje (27):

### RUTAS POR DILIGENCIAS:

CUADRO 40. SONORA (VER MAPA 3. 3A):

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Álamos a Agiabampo.	105	Sur del estado.	Intrarregional.
De Álamos a Guaymas.	151	Del sur-sureste al sur-suroeste.	Intrarregional.
De Altar a Caborca.	302	Noroeste del estado.	Intrarregional.
De Altar a Santa Ana.	29	Del nor-noroeste al norte	Intrarregional.
De Altar a Saric.	75	Del nor-noroeste al norte.	Intrarregional.
De Nogales a Santa Cruz.	64	Norte del estado.	Intrarregional.
De Ures a Arizpe.	168	Centro del estado.	Intrarregional.
De Aguaprieta a Douglas (E.U.A.).	115	Del nor-noroeste del estado a el Sur de los Estados Unidos.	Extrarregional.
De Aguaprieta a estación del F.C. de Nacozari.	5	Norte del estado.	Intrarregional.
De Hermosillo a estación del F.C. Sinaloa.	1	Centro del estado.	Intrarregional.
De Guaymas con el F.C. de Sonora.	11 5	Suroeste del estado.	Intrarregional.
De Guaymas al Muelle.	2	Suroeste del estado.	Intrarregional.
De Nacozari a estación de F.C. de Nacozari.	41	Nor-noroeste del estado.	Intrarregional.
De Agiabampo a la Playa.	4	Sur del estado.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 41. SINALOA (VER MAPA 3.3B).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Elota a Guadalupe de los Reyes.	84	Suroeste del estado.	Intrarregional.
Del Fuerte a Mochicahui.	75	Del Norte al nor-noroeste.	Intrarregional.
De Mazatlán a La Noria.	42	Del suroeste al sur.	Intrarregional.
De Mazatlán a San Marcos.	42	Del suroeste al sur.	Intrarregional.
De Mochicahui a Topolobampo.	52	Nor-noroeste.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 42. TEPIC.(VER CUADRO 3.3B)**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De San Blás a Tepic.	63	Del suroeste al sur.	Intrarregional.
De Tepic a San Marcos (Edo. Jal.)	147	Del sur del territorio a el sur de Jalisco.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 43. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA (VER MAPA 3.3A).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De La Paz a el Triunfo.	75	Sur-suroeste del territorio.	Intrarregional.
De Ensenada a el Álamo.	52	Nor-noroeste	Intrarregional.
De Ensenada a el Rosario.	284	Noroeste al oeste.	Intrarregional.
De Ensenada a Tijuana.	126	Noroeste al nor-noroeste.	Intrarregional.
De La Paz a El Embarcadero.	48	Sureste del territorio.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

Las rutas por diligencia, en este período, cubrieron el sur, sur-sureste, sur-suroeste, nor-noroeste, norte, centro, sur de los Estados Unidos y el suroeste de Sonora; el suroeste, norte, nor-noroeste y nor-noreste de Sinaloa; el suroeste, sur de Tepic; el sur-suroeste, nor-noroeste, oeste, noroeste y sureste de la Península de Baja California.

La mejor administración, en este periodo, nos permite conocer los datos de las distancias de las rutas postales. Por ejemplo tenemos que la ruta interna más larga de Sonora cubre una distancia de 105 km. que va de Álamos a Agiabampo; y la ruta más larga con el exterior, es la de Aguaprieta a Douglas, E. U. con 115 Km. de longitud. En el caso de Sinaloa tenemos la ruta de Elota a Guadalupe de los Reyes con 84 km. Para Tepic el recorrido más largo es del que va de Tepic a San Marcos, Jalisco cubriendo 147 Km. de ruta extrarregional. Por último, el itinerario más largo de la Península de Baja California va de Ensenada a el Rosario con 284 Km. Estas rutas apoyaron la comunicación regional y nacional al conectarse a los tendidos de ferrocarril instalados en el noroeste, como lo veremos a continuación.

### **3.3.3. CORREOS POR FERROCARRIL: 1901-1911.**

Para finales de este período de nuestra investigación, el sistema ferroviario tenía cerca de 20 mil km. de extensión. Ante la preocupación de homogeneizar el sistema y dar reglas básicas para la construcción de nuevos ferrocarriles, en 1908 se creó la compañía gubernamental denominada Ferrocarriles Nacionales de México. Las línea ferroviarias cruzaron las principales poblaciones económicas, por lo que los tendidos ferroviarios fueron los siguientes(28):



## RUTAS POR FERROCARRIL.

CUADRO 44. SONORA. (VER MAPA 3.3A)

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Nogales a Guaymas (Ferrocarril de Sonora).	426	De la Frontera con los Estados Unidos al litoral suroeste.	Intrarregional.
De Torres a Minas Prietas (Torres a Prietas).	21	Centro	Intrarregional.
De Naco a Cananea (Cananea, Río Yaqui y Pacífico).	62	Noroeste al oeste.(Conexión con el sistema ferroviario de los E. U.	Intrarregional.
De Aguaprieta a Cos (Nacozari).	89	Nor-noroeste.	Intrarregional.
De Guaymas a Navojoa.		Del oeste a el sur.	Intrarregional.
De Navojoa a Álamos.		Del sur al sur-sureste.	Intrarregional.
De Navojoa a Agiabampo.		Del sur al sur-suroeste.	Intrarregional.
De Agiabampo al Fuerte (Sin.)		Del sur-sureste al norte de Sinaloa.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.			

CUADRO 45. SINALOA (VER MAPA 3.3B).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Culiacán a Altata (Occidental.)	62	Del centro al oeste-noroeste.	Intrarregional.
Del Fuerte a Culiacán.		Del norte al centro.	Intrarregional.
Del Fuerte a Topolobampo.		Del Norte al nor-noroeste.	Intrarregional.
FUENTE: IBID.			

**CUADRO. 46. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA. (VER MAPA 3.3A)**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Tijuana a San Diego (E.U.)		Del nor-noroeste del Territorio al sur-suroeste de los Estados Unidos.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**TEPIC. NO TIENE RUTAS POR FERROCARRIL.**

Como lo señalamos en nuestra hipótesis el ferrocarril priorizó su paso por las áreas de recursos materiales hacia aduanas de salida al exterior como es el caso del tendido de Guaymas a Nogales, de Cananea a Naco, y de Tijuana a Diego. Asimismo de litorales con riquezas marinas hacia los principales poblados de la región como es el caso de la ruta de Guaymas a Navojoa y de Culiacán a Altata, por lo que las demás áreas tuvieron que cubrirlas los tradicionales medios de conducción de la materia postal.

### **3.3.4. CORREOS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS: 1901-1911.**

Las compañías navieras vieron reducido su tonelaje de transportación debido a la competencia del ferrocarril; sin embargo, continuó siendo una ruta de comunicación primordial en la región ya que cubrían grandes recorridos para la comunicación en el interior de la región, así como hacia el exterior, ya fuese con el resto del país o con el extranjero. Las rutas son las siguientes (29):

## RUTAS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS.

CUADRO 47. SONORA (VER MAPA 3.3A).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Guaymas a Santa Rosalía (Península de B.C.)	139	Del litoral oeste-suroeste del estado al litoral este de la Península de B.C.	Intrarregional.
De Guaymas a La Paz (Península de B. C.)	407	Del litoral oeste-suroeste del estado al litoral sureste de la Península de B.C	Intrarregional.
De Guaymas a Agiabampo.	241	De la costa oeste-suroeste a la costa sur-suroeste.	Intrarregional.
De Guaymas a Altata (Sinaloa).	490	Del litoral oeste-suroeste de el estado al litoral oeste de Sinaloa.	Intrarregional.
De Agiabampo a Altata (Sinaloa).	283	De la costa nor-noroeste del estado a la costa oeste de Sinaloa.	Intrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

CUADRO 48. SINALOA (VER MAPA 3.3A).

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Mazatlán a San José de el Cabo (Península de Baja California).	314	Del litoral suroeste del estado al sur de la Península de Baja California.	Intrarregional.
De Altata a Mazatlán.	222	Del litoral oeste del estado al litoral suroeste.	Intrarregional.
De Mazatlán a La Paz (Península de B.C.)	460	Del litoral suroeste del estado al sur-sureste de la Península de B.C.	Intrarregional.

De Mazatlán a San Blás (Territorio de Tepic).	135	Del litoral suroeste del estado al litoral noroeste de Tepic.	Intrarregional.
De Topolobampo a Altata.	197	Del litoral nor-noroeste al noroeste.	Intrarregional.
De Topolobampo a Agiabampo (Sonora).	241	Del nor-noroeste del estado a el nor-noroeste de Sonora.	Intrarregional.
De Topolobampo a Guaymas (Sonora.)	380	Del nor-noroeste al oeste-suroeste de Sonora.	Intrarregional.
Mazatlán a San Francisco (E.U.)		Del litoral suroeste del estado a los Estados Unidos.	Extrarregional.
De Mazatlán a Panamá.		Del litoral suroeste del estado a Panamá.	Extrarregional.
De Mazatlán a Colombia.		Del litoral suroeste del estado a Colombia.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 49. TEPIC. (VER MAPA 3.3B)**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DISTANCIA EN KM</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De San Blás a Mazatlán (Sin.)	250	Del litoral oriente del territorio al sur-suroeste de Sinaloa.	Intrarregional.
De San Blás a Manzanillo (Colima)	417	Del litoral oriente del territorio a Manzanillo, Col.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

**CUADRO 50. PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA (VER MAPA 3.3A).**

<i>PUNTOS EXTREMOS</i>	<i>DIS TANCIA EN KM.</i>	<i>ZONA COMUNICADA</i>	<i>TIPO DE RUTA</i>
De Ensenada a San Quintín.	232	Del noroeste al oeste-noroeste.	Intrarregional.
De Ensenada a Bahía Magdalena.	1038	Del noroeste al suroeste.	Intrarregional.
De Bahía Magdalena a San José del Cabo.	352	Del suroeste al sur.	Intrarregional.
De Santa Rosalía a Guaymas.	139	Del este de la Península con el suroeste de Sonora.	Intrarregional.
De Santa Rosalía a Loreto.	230	Del este de la Península.	Intrarregional.
De Loreto a La Paz.	186	Del este al sureste.	Intrarregional.
De La Paz a San José de el Cabo.	250	Del sureste al centro.	Intrarregional.
De La Paz a Guaymas.	407	Del sureste del territorio al suroeste de Sonora.	Intrarregional.
De Ensenada a San Francisco(E. U.A.).		Del noroeste de la península a San Francisco.	Extrarregional.
De Ensenada a San Diego (E.U.A.).		Del noroeste de la península a San Diego.	Extrarregional.
<b>FUENTE: IBID.</b>			

La reconstrucción de rutas marítimas, plasmadas en los cuadros anteriores, nos demuestra la trascendencia de éstas para la comunicación interna y externa del noroeste, recorriendo largas distancias en los diferentes itinerarios. Por ejemplo tenemos que en Sonora la ruta mas larga fue la de Guaymas a Agiabampo con 241 Km. En Sinaloa la de Mazatlán a la Paz recorría 460 Km. En Tepic a de San Blás a Manzanillo con 417 Km. fue la más representativa. Por último la de Ensenada a Bahía Magdalena en la Península de Baja California tenía un enorme recorrido de 1038 Km. lo que nos permite vislumbrar la trascendencia de la cobertura de dichas rutas.

Resumiendo este capítulo podemos afirmar que las Leyes de Reforma quedaron inscritas en la Constitución de 1857 en donde se buscaba reorganizar a la sociedad entera y que tuvo que esperar la República Restaurada para poderse aplicar. En esta Constitución se ratificó al Correo como monopolio del Estado y se iniciaron las modificaciones administrativas para que el Servicio Postal Mexicano fuera en realidad un servicio público que beneficiara a la población.

Sin embargo el camino no fue fácil ya que la limitada apertura, ampliación y mejoramiento de las vías y medios de comunicación se debió a que el gobierno federal no podía solventar estos gastos y delegaba funciones en los poderes locales o particulares, por lo que las comunicaciones y transportes dependieron más del interés de los particulares por realizarlas, que de un plan general de gobierno. De los esfuerzos que desarrollaba el gobierno federal para la construcción y reparación de caminos está la aprobación del Congreso de la Unión del ejercicio fiscal de 1868-1869, la cantidad de 1 millón 200 mil pesos (30).

El transporte terrestre mexicano se basó en la fuerza animal, aproximadamente hasta 1873, fecha cuando se introdujo el vapor como fuerza motriz en el transporte ferroviario. Sin embargo, el tradicional traslado de mercancías ó de la materia postal en caballos o en vehículos arrastrados por estos mismos animales, continuó predominando en el transporte mexicano hasta fines del siglo XIX, aunque con algunas modificaciones importantes que beneficiaron en gran forma al Servicio Postal Mexicano. Los cambios a la arriería que se convirtió en un sistema de diligencias, la instauración de los primeros ferrocarriles, así como la relevancia de la navegación en la comunicación interior y exterior del país, son la base que se dio de 1867 a 1883, para que en pleno Porfiriato, el Correo mexicano, inmerso en estos cambios jugara, un papel más importante en la comunicación regional y extrarregional como lo señalamos en nuestra hipótesis y que se fue demostrando a lo largo de este capítulo.

En los apartados anteriores abordamos las tres etapas en las que se desarrolló el Correo (1867-1883, 1884-1900 y 1901-1911) con sus respectivos cambios, así como la reconstrucción de las rutas postales (a pie, caballo, diligencia, compañías navieras y ferrocarril) en cada uno de los poblados que conforman la región noroeste del país. En el siguiente apartado señalaremos las principales poblaciones de mayor desenvolvimiento económico que propició la instalación de rutas postales para cubrir las necesidades de la población, hipótesis planteada en el capítulo primero.

### **3.4. PANORAMA ECONÓMICO DE LAS PRINCIPALES POBLACIONES DEL NOROESTE COMUNICADOS POR LAS RUTAS POSTALES: 1867-1911.**

El noroeste se caracterizó por que en el periodo de la República Restaurada, hubo un movimiento económico lento, debido a la inestabilidad que vivía el país. A partir del Porfiriato mejoró la economía en lugares con existencia de recursos naturales para su explotación como es el caso de: Guaymas, Hermosillo, Cananea, Nacozari, El Fuerte, Mocorito, Mazatlán, Altata, Culiacán, San Blás, Acaponeta, Ensenada, La Paz, etc.

Estas ciudades crecieron debido al apoyo que les dio el Porfirio Díaz a los caudillos regionales como: Ignacio Pesqueira, Francisco Cañedo, Leopoldo Romano. Los directamente beneficiados, fueron las familias cercanas a estos gobernadores, marginando de beneficios a la mayoría de la población.

Asimismo, con la intervención del capital extranjero que, hay que reconocer, sirvió de base del crecimiento regional. Como ejemplo de estas compañías tenemos: San José de las

Bocas Mining Company, Anglo Mexican Mining Company, Delius Company y Lower California Company, entre otras.

La recesión de la región vino con la caída del General Díaz para levantarse, nuevamente, después de la lucha armada. Considerando a la región noroeste como un solo bloque económico, político, social y geográfico que presenta aspectos en común, es conveniente hacerlo por cada territorio para aclarar más esta investigación; por lo que a continuación presentamos dicho análisis.

José María Pérez Hernández (31), militar de origen cubano nos hace una semblanza de **Sonora** hacia 1870 y dice que el movimiento industrial del Estado fue lento, que casi no se percibe. La ocupación fabril y manufacturera estuvo reducida a una fábrica de hilados y tejidos de algodón, a imperfectos telares de zarapes y cobertores de lana, a cuatro talleres de carrocería, a otros cuatro de talabartería, al tejido de esteras y sombreros de palma nativa y al cordaje del henequén.

La situación del estado fue difícil que aunque rico en oro y plata, buscó los productos de la industria fuera de su suelo. Las verdaderas causas del estancamiento fue debido a los sacudimientos políticos en donde cerrado el capítulo de la intervención. Ignacio Pesqueira se propuso restaurar el orden en Sonora. La guerra de guerrillas la había desbastado durante dos años y las condiciones que imperaban en el estado eran críticas. En las últimas etapas de la guerra, Ignacio Pesqueira no prestó gran ayuda a las fuerzas juaristas, porque necesitaba a sus hombres y recursos en Sonora. Al final de la guerra el gobernador se encontraba con un problema difícil de resolver: el de un estado en bancarota.

Rodolfo Acuña (32) reafirma la importancia del Guaymas al decir que la única fuente de ingresos constantes resultó ser la aduana federal del puerto de Guaymas que desde el año de 1867, el gobierno federal reasumió el control de la aduana que servía para los fines de la administración del gobernador Ignacio Pesqueira durante la intervención francesa y que



buscó continuar manejando a la salida del ejército invasor. En el mapa 3.1 podemos ver la importancia de Guaymas de acuerdo al trazo de las rutas postales.

Entre 1885 y 1910 el crecimiento en Sonora se fue dando gracias a que el ferrocarril había unido los valles del sur del Yaqui y del Mayo, corazón para una nueva aventura en la agricultura de exportación, hacia el puerto de Guaymas y de ahí a Hermosillo, la capital, y finalmente a los Estados Unidos. Una línea más corta comunicó Sonora con Douglas en Arizona ( ver mapa 3.3A). En las ruedas del ferrocarril llegó el auge de la minería a los distritos del norte, casi todos ellos exportadores de cobre hacia mercados americanos. En el sur, audaces empresarios ocuparon las tierras en los fértiles valles del Yaqui y el Mayo, y comenzaron a cultivar tomate, cítricos, y garbanzo para la exportación. Los norteamericanos, mientras tanto, ayudaban a alimentar la maquinaria del cambio construyendo el ferrocarril Sud Pacífico (“padre” del ferrocarril de Sonora) abriendo las gigantescas minas del cobre (Cananea y Nacozari, dos de las empresas), invirtiendo dólares, adquiriendo tierras en las regiones del Yaqui y el Mayo, y comprando las exportaciones de Sonora. De esta actividad surgió un mundo nuevo y diferente, más urbano que rural. Mientras que la “ciudad” más grande tenía menos de 30,000 habitantes, la vida en Sonora, en sus esferas económicas, políticas e intelectuales, tomó forma en los pueblos y ciudades. Ures, Hermosillo, Guaymas y Alamos fueron el corazón de este universo. Los mapas 3.2 y 3.3A nos indican el recorrido de las rutas postales de estos lugares al interior de la región, con el resto del país y con el extranjero.

Los distritos vecinos a Chihuahua y en el norte era el habitat del “cawboy”, parafraseando a Héctor Aguilar Camín (33), donde el revólver muchas veces dictaba la justicia. Poco de eso sucedió por accidente, o simplemente porque don Porfirio ordenó que así se hiciera desde la ciudad de México. Obviamente, Sonora contaba con un liderazgo vigoroso. Las familias pudientes sabían lo que querían, el triunvirato en la mansión del gobernador, Torres-Corral-Izabal, hicieron sus mandados y actuaron también en su propia representación. Luis Emeterio Torres, cacique entre caciques, y sus aliados, cerraron fuerzas

con la ciudad de México, alentaron las inversiones norteamericanas, ayudaron a que los magnates mineros se establecieron, trajeron el ferrocarril a Sonora y organizaron su propias empresas mercantiles, comerciales y financieras. A niveles locales otros jugaron papeles más importantes. En Álamos, escenario de las primeras actividades, las familias Salido y Almada enseñaron el camino, como lo hicieron los Maytorena en Guaymas, mientras que en Ures, lo hacían la familia Morales e Ignacio Pesqueira.

La fórmula de cambio adoptada por los dirigentes de Sonora tenían ciertas características especiales. Reparando en la importancia de sus pueblos, hicieron hincapié en el comercio la ciudad-puerto de Guaymas y su almacén Hermosillo, centro de la ruta entre el sur de Sonora y Arizona, se convirtieron en el bastión del imperio comercial. Desde el principio, los políticos mercantiles que manejaban Sonora, ávidamente buscaron enlace con el capital y el mercado norteamericano. La minería, piedra angular de la economía local, floreció con hombres y capital del otro lado de la frontera. Los obstáculos que se presentaron en el camino de la fórmula para el éxito fueron destruidos sin miramientos; las víctimas entre otros, fueron los yaquis y los mayos.

Finalmente, el resultado fue una rebelión que acabó con el gobierno de Díaz. Sus caciques, figurativamente los hijos de don Porfirio, habían nacido y crecido en el norte; los victoriosos rebeldes sonorenses manejaron la política nacional hasta 1935.

En lo que respecta a **Sinaloa** al terminar la invasión extranjera, las actividades de los franceses se constriñeron a la zona sur; sin embargo las revueltas políticas internas, bandolerismo y agresiones de agentes extranjeros hicieron que Sinaloa tuviera problemas de todo tipo. Las poblaciones más importante y que estuvieron consideradas como prioritarias para la instalación de rutas postales tenemos las señaladas por Eustaquio Buelna (34), como es el caso de Mocorito y el Fuerte al tener excelentes pastos para el ganado. Las minas de cobre, plomo, estaño, azogue y otros metales, poco se explotaban, con excepción de las de

cobre en el distrito del Fuerte. Las de oro y plata tenían su principal producción en la ciudad del Rosario, Concordia, San Ignacio, Cosalá, Badirahuato y Mocorito (ver mapa 3.1).

El comercio exterior que se hacía por el puerto de Mazatlán fue de importancia. En el año fiscal de 1872 a 1873 recibió mercancías extranjeras por valor de \$ 3 003 112, siendo su valor de plaza \$ 3 794 034, y los derechos de importación \$ 621 757. La exportación en el propio año fue de \$ 2 276 100; y puesto que \$ 2 539 937 fueron en oro y plata, se deduce que sólo \$ 186 163 importaron los demás artículos del país exportados, de los cuales \$ 64 000 fueron de piedra mineral, \$ 58 000 de pieles finas, \$ 26 000 de cueros de otras clases, \$ 4 500 de brasil, y así de otras cosas (35). No sólo el Estado de Sinaloa era el que consumía los efectos extranjeros importados por Mazatlán, también surtió a Chihuahua, Durango, Jalisco y aún a Zacatecas por lo que Mazatlán fue una excelente ruta extrarregional del noroeste (ver mapa 3.1).

El comercio interior de Sinaloa fue sin duda mucho más importante que el exterior, no hay muchos datos para fijar su importe. Solo diremos, que por Altata entran más de 30 000 bultos de mercancías nacionales y nacionalizadas, a repartirse en los distritos y Estados vecino; y que hecho el cálculo del expendio del mezcal por la iguala que paga, se infiere que se fabrican a lo menos 10 000 barriles de ese aguardiente, con un valor de \$ 120 000 a 150 000 (36).

Los lugares de más activo consumo, a donde fueron de preferencia a venderse los efectos elaborados en el Estado, son Mazatlán y Culiacán, plaza comercial de mucho porvenir, situada casi en el centro del territorio sinaloense, y a donde confluyeron muchos caminos aun de los Estados vecinos. (ver mapa 3.1).

En enero de 1876, el general Porfirio Díaz elevó al gobierno de Sinaloa al general Francisco Cañedo quien nunca presentó batallas memorables, pero su amistad con Díaz lo subió al poder y durante su mandato sucedió lo siguiente: En las últimas décadas del siglo

XIX, la minería explotada desde la conquista española fue la principal industria sinaloense; en el norte los distritos mineros de El Fuerte donde se explotaron las célebres minas de Sivirioja, San Antonio, los criaderos de oro nativo de Choix y más de cincuenta fundos mineros. Asimismo el famoso mineral de San José de Gracia, con la mina Jesús María propiedad de la Anglo Mexican Mining Company; en Bacubirito los minerales de la Joya y; en Mocorito, contábase con varios criaderos de oro plata y minas como Cerro Agudo y la Palmario Mining an Miling Company. Los itinerarios postales en estos poblados fueron de gran relevancia para apoyar su actividad (ver mapa 3.2).

En la parte central del estado, Culiacán, con el mineral de San Lorenzo y la Quebrada Honda donde se trabajaron más de cincuenta minas de plata; en Cosalá, Guadalupe de los Reyes, La Estaca, La Republicana, La Rastra, Nuestra Señora, explotadas por San José de las Bocas Mining Company; en San Ignacio, las fabulosas minas de San Vicente, Candelero y San Luis; en Concordia, la negociación minera de Pánuco, con numerosos fundos mineros en sus tres cordilleras, la principal Cópala, con más de cincuenta y cinco minas (37). Los beneficiados fueron una pseudo aristocracia, sin títulos de nobleza de hombres enriquecidos al amparo del porfirismo y una autocracia, forjada por el nepotismo del General Cañedo, quien colocaba en los puestos públicos a su compadres y parientes. Estas poblaciones con ingresos económicos altos están señalados las rutas postales en los mapas 3.2 y 3.3B.

En lo que se refiere a **Tepic** tenemos que su puerto más importantes fue el de San Blás desde su apertura en el siglo XVIII y su auge provocado durante la guerra de independencia por la decadencia de Acapulco, estimuló notablemente la economía del occidente a lo largo de un eje Guadalajara-Tepic. La actividad del puerto de San Blás se debió entonces a la presencia en Tepic de numerosos extranjeros venidos de todos los países de Europa y América: españoles, alemanes y británicos fueron los más importantes pero no faltaron los americanos, franceses, belgas e italianos. Tan pronto como estos extranjeros amasaron gran fortuna, se transformaron en vicecónsules o cónsules de su país, o de cualquier otro. La función consular proporcionó una protección comprobada a los negocios. “Todos son

cónsules, todos son cosmopolitas, todos hacen de todo, incluido el contrabando...” (38). De ahí que las rutas a pie, a caballo, en carruaje y por medio de compañías navieras comunicaran al puerto con el noroeste, con el interior y el exterior del país (ver mapa 3.2).

Estos negociantes invirtieron en la agricultura y la industria, donde la textil de Tepic fue más importante que la de Guadalajara porque gozaba de la proximidad del puerto de San Blas; tanto el algodón ecuatoriano como las máquinas importadas le resultaban más baratos y, después, el cultivo de algodón se desarrolló en Santiago Ixcuintla y Acaponeta. Así la manta de algodón de Jauja y la tapiqueña resultaron famosas en todo el país.

La lucha entre las elites económicas de las dos ciudades del Occidente, Guadalajara y Tepic, lucha entre madre e hija, de cierta manera, lucha por la emancipación económica pasa por la emancipación política, y es cuando interviene Lozada y los lozadeños. Tepic para independizarse de Guadalajara se aprovecha de la existencia de Lozada. No se puede decir que estos comerciantes como la casa Barrón y Forbes tienen el genio político e histórico de utilizar a Lozada. Lo mismo se puede decir de Lozada y su gente, hubo una especie de pacto, de convenio entre dos partes que tenían interés en luchar contra Guadalajara.

La minería que era una de las industrias más ricas del distrito, despertó del letargo en que se hallaba sumida, explotándose varios minerales, de los que presentan bonanza considerable en número, ubicados en los términos de Ixtlán, Ahuacatlán, Santa María del Oro, Compostela. Las diversas rutas postales la podemos ver en el mapa 3.2.

Convertido el distrito militar de Tepic antiguo séptimo cantón del estado de Jalisco, en territorio de la federación mexicana, por disposición del Presidente de la República, el General Leopoldo Romano continuó en calidad de jefe político hasta el 14 de mayo de 1897, día en que falleció. Durante su gestión, la antigua tendencia de avasallar a las comunidades indígenas para quitarles sus tierras, que se había visto frustrada por las rebeliones anteriores, acabó por alcanzar un rotundo éxito, en beneficio tan sólo de unas cuantas familias, criollas

antiguas o de sajones y franceses recién llegados. Su privilegiada y comodísima situación se convirtió en símbolo del “progreso” también típico del Porfiriato.

De esta manera, al finalizar el siglo XIX, de 80 haciendas que había en el territorio solamente cuatro seguían en poder de indígenas: una en Mexcaltitán, y tres en el municipio de Ahuacatlán, pero muy arriba de la sierra (39).

Entre los propietarios destacaba muy especialmente el propio General Romano, quien llegó a poseer nueve haciendas -dos en las inmediaciones de Compostela y el resto por el rumbo de San Blás-, aparte de otra cerca de Santiago Ixcuintla. Otra empresa comercial dueña también de varias haciendas fue Delius y Compañía, de origen alemán. Sus terrenos estaban en la costa por San Blás y Miramar, además de las tierras salineras de Ixtapa, cercanas a Compostela.

En total había en todo el territorio 27 minas registradas alrededor del año de 1900, ocho en La Yesca, cinco en Jala, cuatro en Compostela, tres en Santiago Ixcuintla, dos en Acaponeta, dos en Huajicori, dos en Santa María del Oro y una en San Pedro Lagunillas (40). La relevancia de estas poblaciones mineras las podemos corroborar al ver la diversidad de rutas postales instauradas (ver mapa 3.3B).

De la **Península de Baja California** tenemos que la inmigración de extranjeros, especialmente norteamericanos, a la península, fue causa de temor de que Baja California se convirtiera en otro Texas, pero continuó el dilema de población adecuada para producir el erario necesario que mantuviese al gobierno y a la defensa. Tal vez estas inquietudes contribuyeron al enigmático pronunciamiento del plan de El Triunfo hecho en 1878 por el General Manuel Márquez de León. Este movimiento antiporfirista no tuvo grandes repercusiones, por lo que Manuel Márquez tuvo que trasladarse a Sinaloa.

Los avances económicos fueron evidentes en la década de los ochenta con la revitalización de las minas de plata de El Triunfo y el aumento de población urbana se reflejó en la rápida expansión del periodismo y la imprenta. Con excepción de las relativamente nuevas zonas mineras, estos poblados, todavía muy reducidos, ocuparon los sitios de las antiguas misiones, mientras que la mayoría de los bajacalifornianos seguían viviendo en sus dispersos y aislados ranchos (41). Como consecuencia podemos ver las pocas rutas postales, que fueron mínimas en comparación con los demás territorios del noroeste (ver mapa 3.2).

No obstante el desarrollo industrial minero que atrajo un buen número de pobladores, la geografía de la península continuó su dominio sobre los esfuerzos del hombre. El caso del intento colonizador de la Lower California Company en la Bahía Magdalena, demostró la ironía de la geografía peninsular y las dificultades confrontadas por los colonizadores. Durante el mismo periodo, en la costa del golfo, el descubrimiento de yacimientos de cobre al norte de Mulegé justificó la construcción de un acueducto con una longitud de más de cuarenta kilómetros para abastecer el nuevo poblado industrial de Santa Rosalía que, explotado por la compañía francesa de el Boleo, rápidamente llegó a ser el pueblo más grande de la península.

Como sucedió antes en la Alta California, el descubrimiento de vetas de oro en las sierras de Juárez y San Pedro Mártir en el Partido Norte atrajo a pobladores de todas partes a los nuevos asentamientos de Real del Castillo y el Álamo. Los 1500 habitantes de Real del Castillo en 1875 justificaron el traslado de la subprefectura política a ese pueblo desde Santo Tomás y dio principio al desarrollo de la Ensenada de Todos los Santos como puerto de entrada y abastecimiento de las zonas mineras. Este rápido crecimiento inesperado produjo una marcada falta de seguridad, un aumento de bandolerismo y frecuentes conflictos entre los mineros sobre sus derechos a las minas, creando la necesidad de mejores comunicaciones con un gobierno estable. La transferencia de la sede de gobierno a Ensenada y el desarrollo del Puerto fue la clave para la apertura del Partido Norte y, aunque fracasó la Compañía

Internacional en sus proyectos de urbanización, logró el establecimiento de una base par la formación de una nueva ciudad. La apertura de las minas de Real del Castillo de Ensenada también dio ímpetu al desarrollo gubernamental y a la urbanización de Tijuana (42). (ver mapa 3.2).

La Península de Baja California adquirió nueva importancia al abrir el siglo XX. La significación estratégica del puerto de la Paz fue demostrada en la concesión a una carbonera estadounidense en Pichilingue, como las que se establecieron en Guantánamo y bahía Magdalena para el abastecimiento de combustible a dos escuadras norteamericanas. El puerto de Ensenada también alcanzó nueva importancia con un segmento de la población notablemente cosmopolita de alemanes, ingleses, judíos y chinos, y las llegada de rusos pacifistas que abrieron al cultivo los campos abandonados de la exmisión de Guadalupe. La importancia del puerto provocó que se instalaran las rutas marítimas que atravesaron el Golfo de Cortés para unir la península con el macizo continental (ver mapa 3.3A).

Las anteriores poblaciones abordadas de los diferentes territorios del noroeste, nos muestran las zonas de mayor desarrollo en la industria, agricultura, comercio, minería, pesca, etc. Estos lugares tuvieron la instalación de los más desarrollados medios de transportes y comunicaciones y fueron apoyados por las rutas postales para poder colaborar, como lo señalamos en nuestra hipótesis, a comunicar al noroeste como un factor importante de integración para poder crear un mercado regional que, al articularse con las demás regiones, buscó la instauración de un mercado nacional, de acuerdo al proyecto Porfirista.



## NOTAS DEL CAPÍTULO 3.

(1) "Desde los años de 1857 se dispuso la formación de un plano postal de la República Mexicana, pero no pudo tener efecto entonces la medida por las revoluciones que se fueron sucediendo en la Nación .El Servicio de Correos en la Actualidad es innegable que ha hecho rápidos adelantos, sin embargo las dificultades inmensas con que se tiene que luchar por falta de medios de transporte en los lugares apartados del centro, y en esas comarcas donde se hace más difícil el servicio por falta de población, mal estado de los caminos y demás circunstancias que se oponen a la regularidad del Correo"

Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1874, Imprenta de Díaz León Y White, México, 1875, pp. 18-21

(2) Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1875, Imprenta de Díaz León Y White, México, 1875, pp. 54-67

(3) "FORMULARIO DE CONTABILIDAD"

Hernández. y Dávalos Juan E., Directorio para las oficinas del Servicio Público de Correos de la República Mexicana. Ligeros apuntes para la historia del establecimiento de Correos en México, Imprenta de José María Sandoval, México, 1876, Sexta Parte, pp.CXLVI-CXLVII.

(4) Administración de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1874-1883, Imprenta de Díaz de León y White, México Varios años.

(5) Garcia. Cubas Antonio, El Libro de Mis Recuerdos, México, 1904, pp. 197-198

(6) Haller. Austin P., "Wells Fargo of México", Mexicana, México, 1970, No. 2, pp. 566-371.

(7) Este movimiento tiene sus acciones desde 1854 y culmina su parte más activa con la muerte de Manuel Lozada en 1873.

Reina. Leticia, "El Tigre de Álica: 1857-1881" en: Las Rebeliones Campesinas en México 1819-1906, S. XXI, Mexico, p. 185.

(8) Administración de Correos. Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos: 1874-1883, op. cit.

(9) De Arrillaga. Francisco, Proyecto del primer camino de hierro de la República Mexicana en: Jorge Garcia Lacroix, Bibliografía Mexicana de Ferrocarriles, México, 1956, pp. 441-442.

(10) Administración General de Correos, Informe Presentado por el C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1876, op. cit. pp. 23

(11) Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1881, op. cit. pp. 15-17.

(12) Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1878, op. cit. p. 25

Las leyes de presupuestos de Ingresos y Egresos de la Federación de 1871 en adelante, traen los nombres de las Compañías subvencionadas y el monto individual de cada una de ellas.

(13) Administración de Correos. Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos: 1874-1883, op. cit.

(14) Administración de Correos. Código Postal de la República Mexicana. Su Reglamento y Tarifas. Vigente desde enero de 1804, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1884, pp. 37-38

(15) Administración de Correos. Guía Postal de la República Mexicana 1899, Tipografía Bouligny and Schmidt Sucesores, México, pp. 207-210.

(16) Existían caballos propiedad del Correo y de propiedad de particulares, estos últimos servían por contrato con las instituciones. A fines de esta etapa había 102 caballos de tiro propiedad del Correo y 919 particulares. La extensión postal de las distancias que recorría no era mayor de 299 Km.

Velarde. José. et. al. Apuntes y Documentos para la historia del Correo en México. Tomo I, Imprenta de Ignacio Escalante, México, 1908, p. 212.

(17) Ibid. pp. 212-243.

(18) Construcción de las rutas postales tomando en cuenta las siguientes fuentes:

Administración General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana 1886,1887,1889, Bouligny and Schmidt Sucesores, México, Varios años.

Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1884,1886, op. cit.

Administración General de Correos, Boletín Postal de la Administración General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888,1891,1893,1899,1900, Tipografía de Bouligny and. Schmidt Sucesores, México, Varios años.

(19) Herrera. Canales Inés, "La Circulación (Comercio y Transporte en México entre los años 1880-1910)" en : Ciro Cardoso (Coordinador), México en el Siglo XIX 1821-1910. Historia Económica y de la Estructura Social, Nueva Imagen, 1902, pp. 438-439.

(20) Administración General de Correos, Boletín Postal de la Administración General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888,1891,1893,1899,1900, op. cit.

(21) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de la Presidencia, México a través de los Informes Presidenciales, México, 1976, t. 8 p. 58

(22) Administración General de Correos, Boletín Postal de la Administración General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888,1891,1893,1899,1900, op. cit.

(23) ibid.

(24) Dirección General de Correos, Boletín Postal de la Dirección General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos, Suplemento al No. 5, Nov. 1907, pp. 3-18.

(25) Carrera. Stampa Manuel, Historia del Correo en México, S. C. T. , México, 1970, p. 184.

(26) Datos obtenidos de :

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anales de la S.C.T. 1902-1908, S.C.T., México. varios años.

Dirección General de Correos, Boletín Postal de la D.G.C. de los E.U.M., 1901-1911, op. cit.

Dirección General de Correos, Itinerarios de Rutas Postales de la República Mexicana, D.G.C. , Tipografía de Boulligny and. Schmidt Sucesores, México, 1901.

Dirección General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana 1901-1911, op. cit.

Dirección General de Correos, Cartas Postales de Sinaloa, Sonora, Territorio de Baja California y Territorio de Tepic, D.G.C., México, 1908.

(27) Ibid.

(28) Ibid.

(29) Ibid.

(30) Ramos. Raymundo, "El nacimiento de los transportes y las comunicaciones en México" en : México a través de los Informes Presidenciales, S. C.T., S. P., México, 1976, t. 8, p. XXX

(31) Pérez. Hernández José María, "Industria, comercio, instrucción pública, beneficencia, razas, idiomas y religión" en Sonora. Textos de su Historia, Instituto de Investigaciones José Luis Mora /SEP/ Gobierno de Sonora, México, 1989, T.I. pp. 464-465.

(32) Acuña. Rodolfo, "Fines de la Década de 1860" en: ibid. p. 372.

(33) Aguilar. Camín Héctor, La Frontera Nómada. Sonora y la Revolución Mexicana, México, S. XXI, p.107.

(34) Buelna. Eustaquio, “El Estado de Sinaloa en 1877” en: **Sinaloa. Textos de su Historia** Instituto de Investigaciones José Luis Mora /SEP/ Gobierno de Sinaloa, México, 1987, T.II. p. 39.

(35) **Ibid.** p. 44.

(36) **Ibid.** p. 46.

(37) Olea. Héctor R. , “La Herencia de Tuxtepec” en: **ibid.** p. 118.

(38) Meyer. Jean, “ La Casa Barrón, Forbes y Compañía: Formación y desarrollo de una empresa en México en el siglo X IX” en: **Navarit: del Séptimo Cantón al Estado Libre y Soberano,** Instituto de Investigaciones José Luis Mora /SEP/ UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, México, 1990, T.I. p. 281.

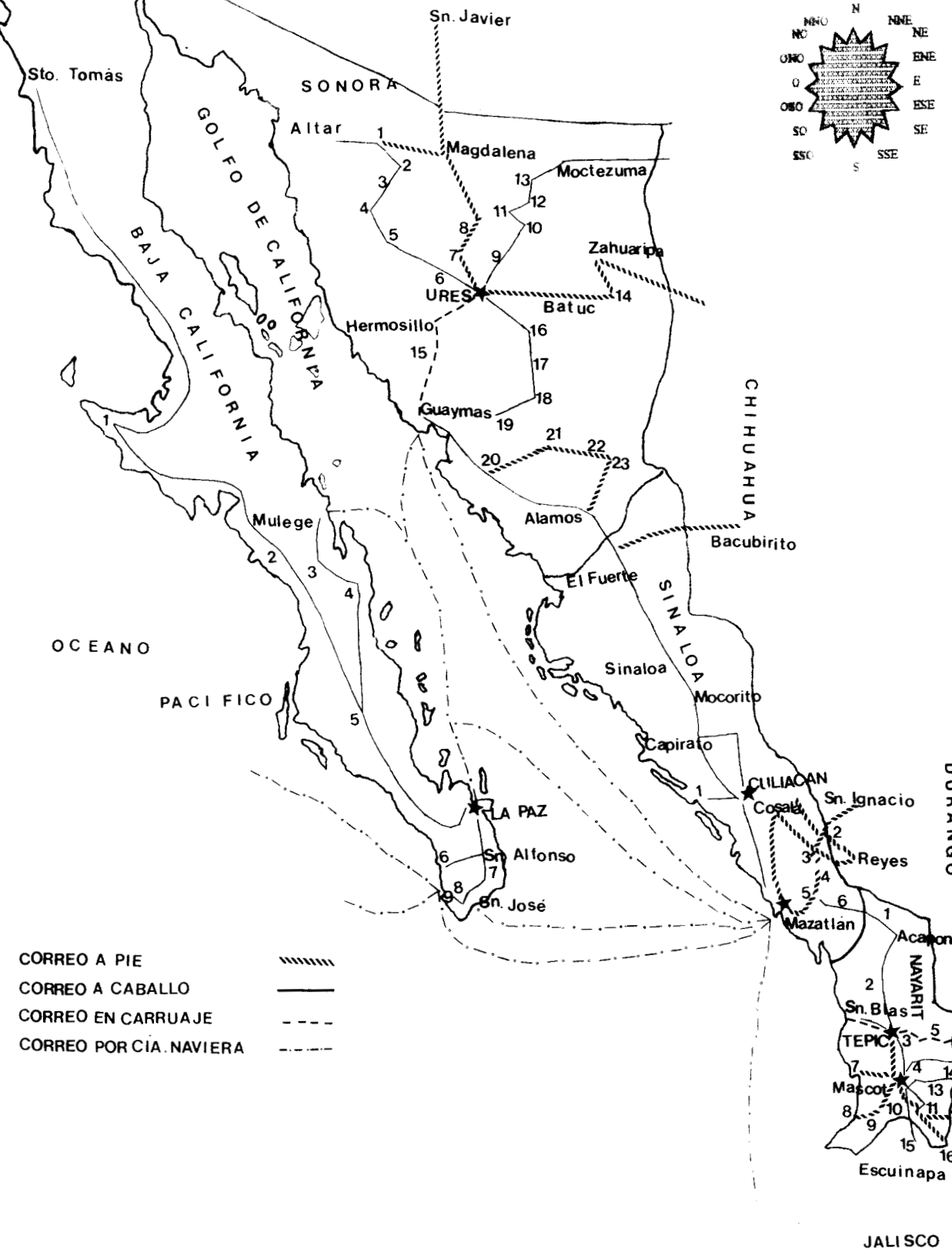
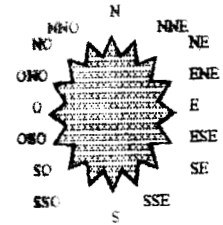
(39) José María Muriá y Pedro López González (compiladores) : **Navarit: del Séptimo Cantón al Estado Libre y Soberano,** Instituto de Investigaciones José Luis Mora /SEP /UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, México, 1990, T.II. p. 171.

(40) **Ibid.** p. 1739

(41) Miguel Mathes (compilador), : **Baja California. Textos de su Historia** Instituto de Investigaciones José Luis Mora /SEP/ Gobierno de Baja California, México, 1988, T.II. p. 9.

(42) **Ibid.** p. 11

MAPA 3.1. RUTAS POSTALES DE 1867A 1883



- CORREO A PIE                    / / / / /
- CORREO A CABALLO            ———
- CORREO EN CARRUAJE        - - - - -
- CORREO POR CIA. NAVIERA    ·····

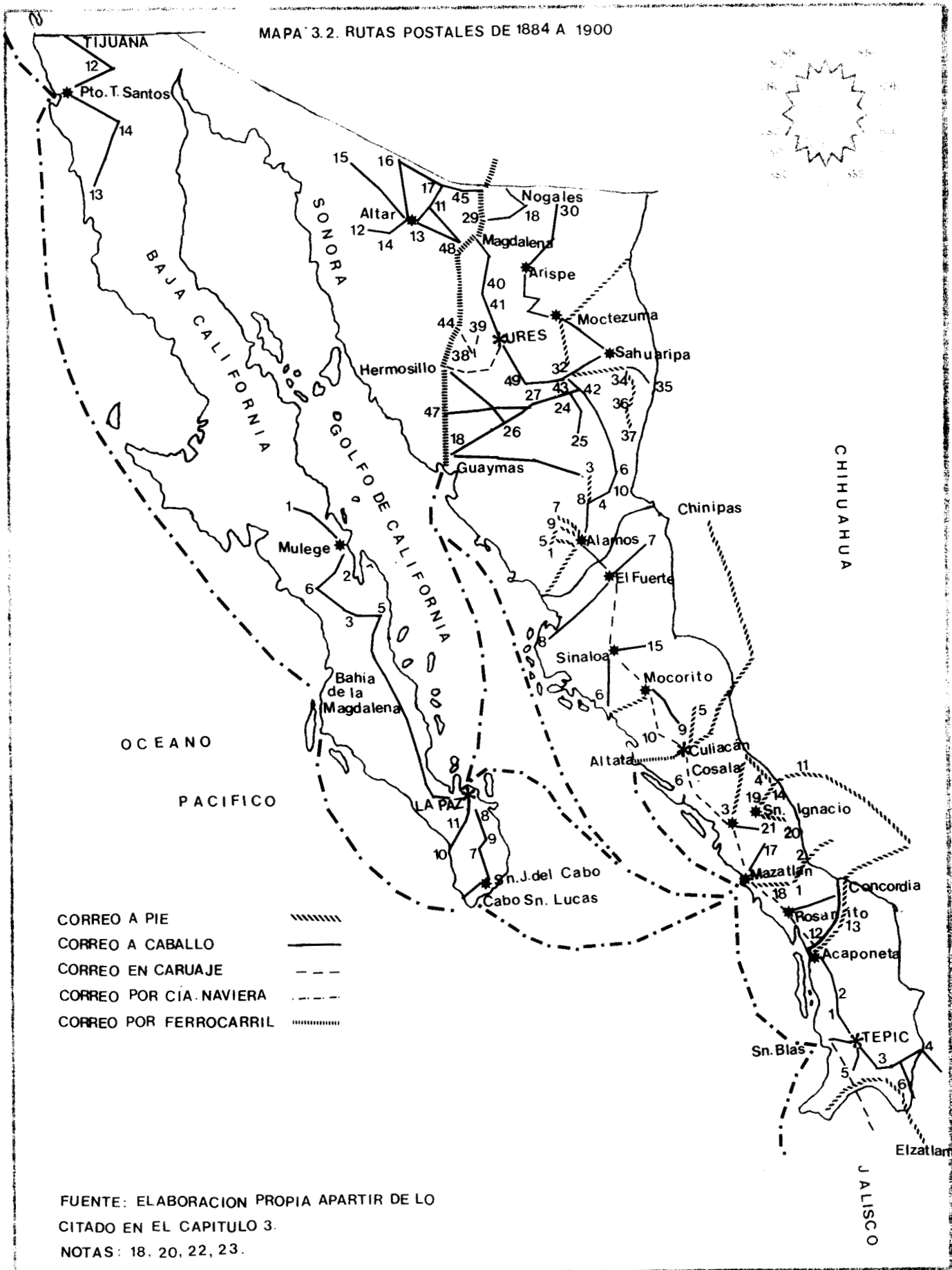
FUENTE: ELABORACION PROPIA APARTIR DE LO CITADO EN LA NOTA 4,8y 13. CAPITULO 3.

RUTAS POSTALES DE 1867 A 1883 (COMPLEMENTO. MAPA 3.1)

BAJA CALIFORNIA	SONORA	SINALOA	TEPIC
1. SAN BARTOLOMÉ. 2. PURÍSIMA. 3. COMANDÚ. 4. LORETO. 5. SAN LUIS. 6. TRIUNFO. 7. MIRAFLORES. 8. SANTIAGO. 9. SAN LUCAS. 10. SAN JOSÉ..	1.PIQUITO. 2. CABORCA. 3. TUBUTANA.4. SAN ANTONIO. 5. ÁNGELES. 6. HORCASITAS. 7 RAYÓN. 8. OPODEPE. 9. BABIACORA. 10. ACONCHI. 11. HUEPAC. 12. BONAINICHE. 13. ARIZPE. 14. PESQUEIRA. 15. LA PALMA 16. NACORI. 17 PIMAS. 18. QUIRIEGO. 19. SAN ANTONIO. 20. CEDROS. 21. SOYAPA. 22. BAROLLECA. 23. BRONCES.	1. ALTATA. 2. PÁNUCO. 3.- CÓPALA. 4. CONCORDIA. 5. UNIÓN. 6. ROSORIO.	1. ESCUINAPA. 2. SANTIAGO. 3. COMPOSTELA. 4. IXTLÁN. 5.AHUACATLÁN. 6. ATENGUILLO. 7. SAN SEBASTIÁN. 8. YAPALA. 9. TOMATLAN. 10. CUALE. 11.TALPA. 12. UNIÓN DE TULA. 13. TECOTOTLÁN. 14 COCULA. 15 AUTLAN. 16. TAPALPA. 17. TENUMASTLÁN.



MAPA 3.2. RUTAS POSTALES DE 1884 A 1900

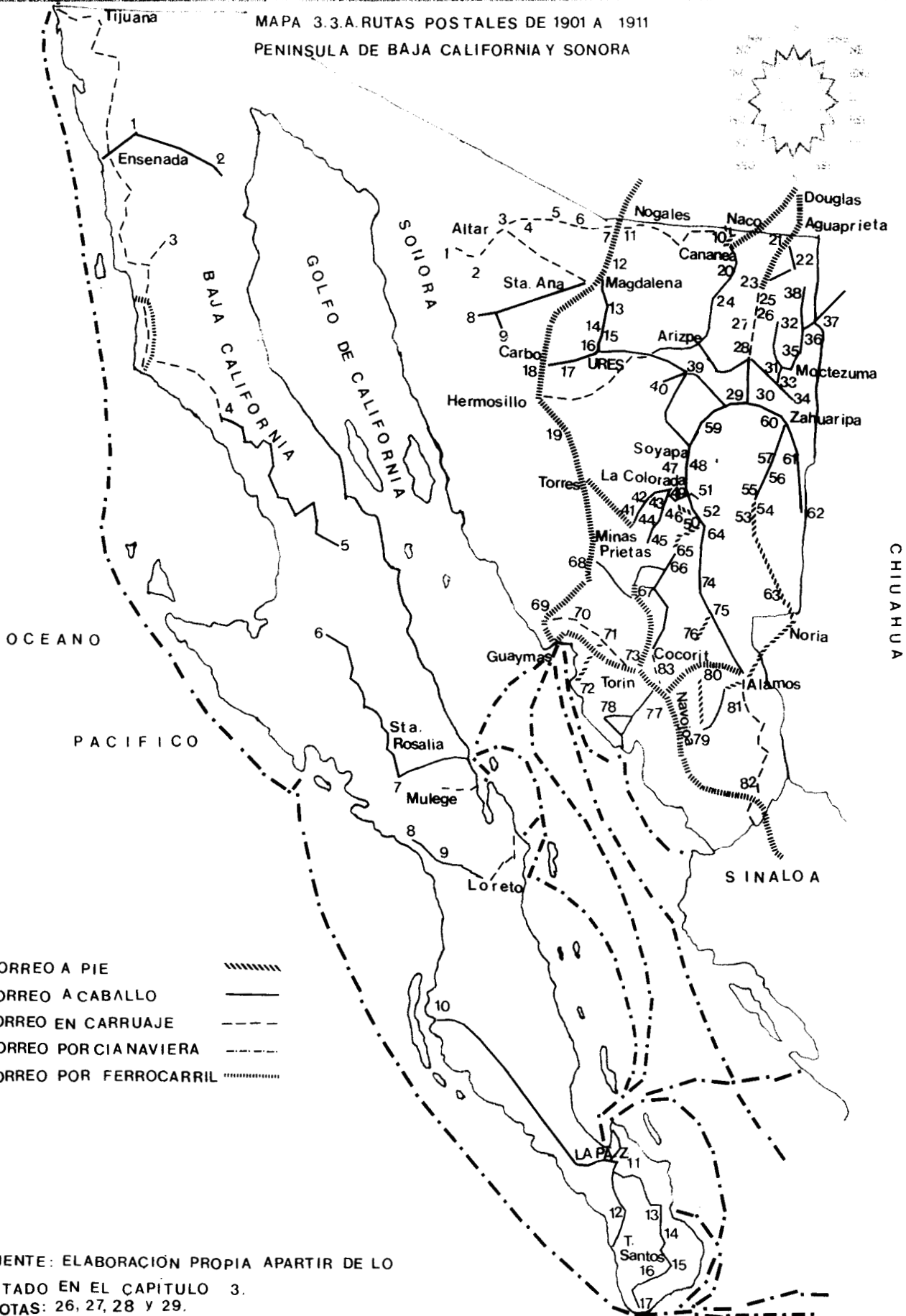


FUENTE: ELABORACION PROPIA A PARTIR DE LO CITADO EN EL CAPITULO 3.  
 NOTAS: 18, 20, 22, 23.

RUTAS POSTALES DE 1884 A 1900 (COMPLEMENTO MAPA 3.2)

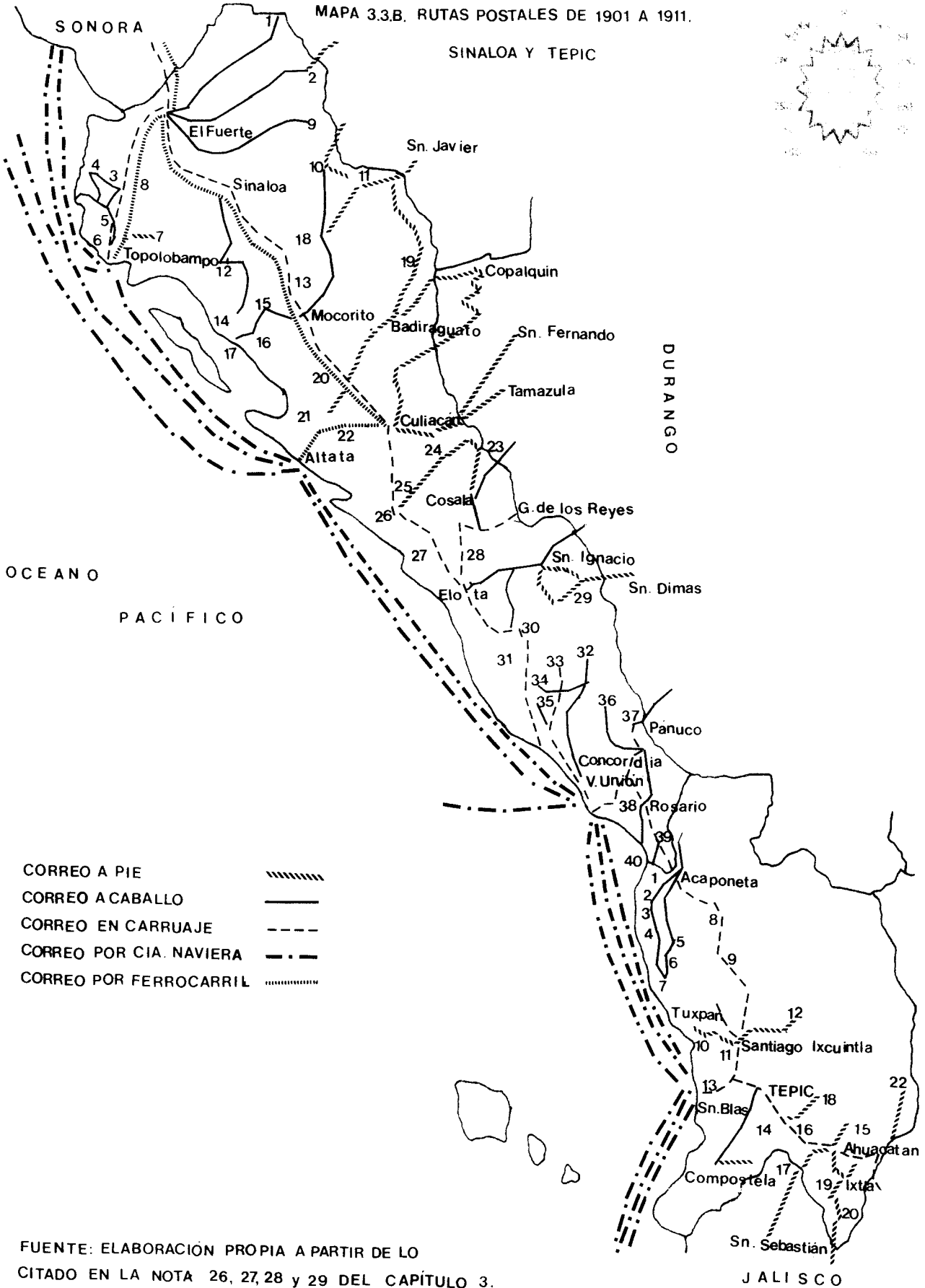
PENÍNSULA DE BAJACALIFORNIA.	SONORA.	SINALOA	TEPIC.
1. SANTA AGUEDA. 2. SAN JOSÉ. 3. COMANDÚ. 4. SAN IGNACIO. 5. LORETO. 6. PURÍSIMA. 7. MIRAFLORES. 8. SAN ANTONIO. 9. SANTIAGO. 10. TODOS SANTOS. 11. TRIUNFO. 12. REAL DEL CASTILLO. 13. SAN TELMO. 14. SANTO TOMÁS.	1. ADUANA. 2. AGIABAMPO. 3. BAYORECA. 4. CEDROS. 5. MINAS NUEVAS. 6. MORAS. 7. NAVOJOA. 8. QUIRIEGO. 9 PROMONTORIOS. 10. ROSARIO. 11. ATIL. 12. CABORCA. 13. AQUITOA. 14. PITIQUITO. 15. QUITOVAQUITA. 16. SASABE. 17 TUBUTANA. 18. NORIA DE VALLES. 19 ACONCHI. 20 BABIACORA. 21 BACUACHIC. 22 FRONTERAS. 23 HUEPAC. 24 BRONCES 25 SAN JAVIER. 26. SAN MARCIAL. 27 TECORIPA. 28. SANTA CRUZ. 29. IMURIS. 30. SAN PEDRO PALOMINAS. 31. BABISPE. 32. BATUC. 33. GRANADOS. 34. ARIVECHI. 35. MULATOS. 36. TACUPETO. 37. TRINIDAD. 38. ÁNGELES. 39. HORCASITAS. 40 . OPODEPE. 41. RAYÓN. 42. SAN ANTONIO DE LAS HUERTAS. 43. SOYAPA. 44. VILLA PESQUEIRA. 45. SARIC. 46. BANAMICHI. 47. TORRES. 48. SANTA ANNA. 49 NACORI.	1- COPALA. 2. PÁNUCO. 3. FLOTA. 4. GUADALUPE DE LOS REYES. 5. BADIRAHUATO. 6. QUILÁ. 7. CHOIX. 8. HIGUERA DE ZARAGOZA. 9. CAPIRATO. 10 PERICOS. 11. PLAYA COLORADA. 12. ESCUINAPA. 13. PLOMOSAS. 14. JOCUIXTITA. 15. BACUBIRITO. 16. BRECHA. 17. NORIA. 18. UNIÓN. 19. SAN JAVIER. 20. SAN JUAN. 21. IXPALINO.	1. IXCUINTLA. 2. TUXPAN. 3. AHUATLÁN. 4. AMATLÁN. 5. COMPOSTELA. 6- IXTLÁN.

MAPA 3.3.A. RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911  
PENINSULA DE BAJA CALIFORNIA Y SONORA



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA APARTIR DE LO  
CITADO EN EL CAPÍTULO 3.  
NOTAS: 26, 27, 28 Y 29.

MAPA 3.3.B. RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911.



RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911 (COMPLEMENTO. MAPAS 3.3A Y 3.3B)

PENINSULA DE BAJA CALIFORNIA	SONORA.	SINALOA	TEPIC.
1. REAL DEL CASTILLO. 2. ÁLAMO. 3. SAN TELMO. 4. ROSARIO. 5. SANTA CATARINA. 6. CALIMALLÍ. 7.- SAN IGNACIO. 8.- PURÍSIMA. 9.- LA MISIÓN. 10.- BAHÍA DE MAGDALENA. 11.- MEZQUITITO. 12. SAN ANTONIO. 13. BELLA VISTA. 14. SANTIAGO DE LAS CASAS. 15. MIRAFLORES. 16. SANTA CATARINA. 17.- CABO SAN LUCAS.	1. CABORCA. 2. PITIQUITO. 3. OQUITOA. 4. ATIL. 5. TUBUTAMA. 6. REFORMA. 7. SARIC. 8. CIÉNEGA. 9. LA YAQUIL. 10. SANTA CRUZ. 11. IMURIS. 12. SAN IGNACIO. 13. CUCURPE. 14. TUAPE. 15. OPODEPE. 16. RAYÓN. 17. HORCASITAS. 18. PESQUEIRA. 19. SERIS. 20. CHIVATERA. 21. FRONTERAS. 22. COL. MORELOS. 23. COS. 24. BACOACHI. 25. CHURINIVARI. 26. NACUZARI. 27. CUMPAS. 28. YECORI. 29. TEPACHIC. 30. GRANADOS. 31. HUASABAS. 32. HUASABAS. 33. BACADEHUACHIC. 34. NACORI CHICO. 35. BASERAC. 36. BAVISPE. 37. COL. OAXACA. 38. PILARES DE TERAS. 39. NACORI GRANDE. 40. MAZATLÁN. 41. SAN JOSÉ DE PIMAS. 42. MARCIAL. 43. TECORIPA. 44. SAN ISIDRO. 45. SUAQUI GRANDE. 46. SAN JAVIER. 47. LA BARRANCA. 48. SAN ANTONIO DE LA HUERTA. 49. ONAVAS. 50. LA DURA (CONCENTRACIÓN). 51. TEPOCA. 52. LA BUFA. 53. SANTA ROSA. 54. TRINIDAD. 55. GUISAMOPA. 56. TACUPETO. 57. ARIVECHI. 58. BATUC. 59. SUAQUI. 60. BACANORA. 61. TARACHI. 62. MULAROS. 63. YECORA. 64. MOVAS. 65. NURI. 66. CUMURIPA. 67. BUENAVISTA. 68. EST. ORTÍZ. 69. SAN JOSÉ DE GUAYMAS. 70. LAS GUÁSIMAS. 71. POTAM. 72. MEDANO DE LOS ALGODONES. 73. BACUM. 74. ROSARIO. 75. QUIRIEGO. 76. BAYORECA. 77. ECHOJOA. 78. HUATABAMPO. 79. PROMONTORIOS. 80. ADUANA. 81. BUENAVISTA. 82. AGIABAMPO. 83. ESPERANZA.	1. AGUA CALIENTE DE BACA. 2. CHOIX. 3. TEROQUE. 4. HIGUERA DE ZARAGOZA. 5. AHOMÉ. 6. MOCHIS COLONIA. 7. MOCHIS HACIENDA. 8. MOCHICAHUL. 9. YECORATO. 10. SAN JOSÉ DE GRACIA. 11. ROSARIO. 12. GUASAVE. 13. CIÉNEGA. 14. BRECHA. 15. SALITRE. 16. ANGOSTURA. 17. PLAYA COLORADA. 18. BACUBIRITO. 19. SAN LUIS CONZAGA. 20. COMANITO. 21. PERICOS. 22. NAVOLATO. 23. SAN JOSÉ DE LAS BOCAS. 24. SANTA CRUZ. 25. SAN LORENZO. 26. QUILA. 27. ABUYA. 28. LIMÓN. 29. SAN JUAN. 30. LIMÓN. 31. QUELITE. 32. SAN MARCOS. 33. NORIA. 34. CAPULE. 35. SAN AGUSTÍN. 36. TEPUXTA. 37. VERDE. 38. CACALOTAE. 39. ESCUINAPA. 40. CHAMETLA. 41. SANTA LUCÍA	1. SAN JOSÉ. 2. SAN FELIPE. 3. SAYULA. 4. CAMALOTITA. 5. AGUA VERDE. 6. TECOALA. 7. QUIMICHIS. 8. SAN FELIPE. 9. ROSA MORADA. 10. MEXCATTLÁN. 11. SENTISPAC. 12. MINERAL DEL ZOPILOTE. 13. NAVARRETE. 14. JALISCO. 15. JALA. 16. JAZMINES. 17. SAN PEDRO LAGUNILLAS. 18. SANTA MARÍA DEL ORO. 19. BARRANCA DEL ORO. 20. GARABATOS. 21. AMATLÁN DE LAS CAÑAS. 22. YESCAS.

# ***CAPÍTULO 4o.***

# ***CAPÍTULO CUARTO.***

## ***LAS OFICINAS DE CORREOS EN LA REGIÓN NOROESTE DE EL PAÍS: 1867-1911.***

Para entender el papel de las oficinas como factor de comunicación intra y extrarregional, a continuación presentamos un análisis sobre las macrorregiones durante el Porfiriato.

México contaba con tres grandes macrorregiones: La **primera** macrorregión nortea ganadera y minera se encontraba aislada y mal comunicada, por lo que entre otras causas, perdió, la Alta California, casi toda Arizona y partes de Nevada y Utah en 1848 y del territorio de la Mesilla, Arizona, en 1853, abarcando suelo al sur de Gila. En consecuencia una región no integrada al país.

La **segunda** macrorregión de México en el Sur del país, con ciertas similitudes a la del norte en lo que se refiere a la incomunicación. Región de difícil acceso y población predominante indígena, de economías locales muy cerradas.

La **tercera** macrorregión de México es el centro, la cual cuenta con la mayor concentración demográfica del país. Esta zona de alto desarrollo económico, cultural político y social, a diferencia de las otras, es el eje o punto de partida obligado de crecimiento en el Porfiriato(1). Sobre esta desigualdad se inicia el régimen Porfirista. Es por lo anterior que se busca la comunicación regional y nacional, como un elemento indispensable para la integración nacional y de esta manera poder crear un mercado interno.

En estas condiciones, el Porfiriato comenzó a construir los primeros lazos de unidad, que se vislumbran desde la República Restaurada, con la introducción de la infraestructura ferrocarrilera a escala nacional al tender la impresionante red de vías férreas que creció a lo largo y ancho de todo el territorio nacional, que de 1 074 Km. de vías que existían en 1880 creció a 19 280 Km. en 1910. El régimen Porfirista trató de vincular geográficamente el centro con el norte y el sur. Esta obra trascendente se complementa con las importantes tareas de construcción y perfeccionamiento de los puertos marítimos, la instalación del telégrafo, la red telefónica, y la modernización del Correo Mexicano para estar a la altura de estos cambios. Por lo anterior los avances del Correo, que se venían legislando desde las etapas anteriores, tiene una dinámica interesante: En 1878, México ingresa a la Unión Postal Universal, lo que permitiría un intercambio tecnológico, administrativo y la facilidad de la circulación de la correspondencia por el mundo. En 1884 entró en vigor el primer Código Postal que rompió con los lineamientos coloniales plasmados en las Ordenanzas de Correos de España del 8 de junio de 1874. En 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que agilizó las vías de comunicación en el país, y tomó en sus manos al Servicio Postal. En 1895 entró en vigor el segundo Código Postal que introdujo más lineamientos operativos, administrativos y de prestación de servicios para el crecimiento del Correo. Y para 1901 se conformó, por fin, la Dirección General de Correos con una moderna organización, para sus tiempos, con el objetivo de cumplir como un servicio público en poder del estado.

En síntesis es en este periodo cuando se incluyó al Correo, como lo mencionamos en nuestra hipótesis, como parte primordial del proyecto Porfirista en la comunicación regional y nacional; aunque lo complejo de la meta rebasó los esfuerzos de dicha comunicación entre las grandes regiones del país. La orientación de las vías ferroviarias, casi en su totalidad construidas por compañías extranjeras, favoreció los lazos entre el norte y el sur y abrió México a Estados Unidos. Las rutas férreas respondieron casi siempre a la localización de las minas cuya intercomunicación fue una prioridad(2). A continuación analizaremos los



hechos y reformas postales que influenciaron en la instalación de Oficinas Postales, en los periodos de: 1867 a 1883, de 1884 a 1900 y de 1901 a 1911.

#### **4.1.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1867 A 1883.**

La instalación de las oficinas postales en todo el país, y en particular en la **Península de Baja California, Sonora, Sinaloa y Tepic**, estuvieron subordinadas a la Secretaría de Relaciones Exteriores y Gobernación, decretada por Benito Juárez en San Luis Potosí el 3 de septiembre de 1863(3).

Dividido en dos como estaba para su mejor funcionamiento administrativo ese Ministerio, quedaron los Correos como subalternos de Gobernación y como ramo conexo. Se ratificaron las disposiciones anteriores en cuanto a las facultades del Administrador General para el nombramiento de Administradores Principales y Subalternos. Dando cuenta al Gobierno para su aprobación, concediéndoles, además, algunas otras facultades que no tenían ninguno de los demás jefes de oficinas de la federación. De acuerdo con ellas, posteriormente se crearon oficinas de correos en poblaciones que por su importancia agrícola, comercial, o por convenir a la liga de comunicaciones, fue preciso su establecimiento, sin dar cuenta en cada caso al Ministro, sino tan sólo en los Informes anuales. En el caso del noroeste se instalaron en los principales puertos, centros mineros, y en lugares aislados en donde no había vías de comunicación.

Se tuvieron que vencer innumerables dificultades de distintas índole: administrativas, burocráticas, políticas, y económicas para poder reorganizar el Correo, en vista del desarreglo en que se encontraba desde la guerra extranjera. Simplificó hasta donde le fue posible el papeleo y las operaciones contables y administrativas, conciliando con la

economía del trabajo la necesidad de establecer una contabilidad más firme, moderna, ordenada y uniforme que las que existía. Para ello mandó hacer un "formulario" más conveniente y adaptable a la organización de las oficinas del Ramo, ordenando su vigencia desde el 1o. de julio de 1872 (5).

Este importante formulario para la contabilidad que deberán llevar las Administraciones Principales de Correos, terminando el 18 de marzo de 1872 constaba de 14 artículos en los que se precisaba de una manera clara y terminante, la forma de llevar y de unificar la contabilidad de todas las oficinas del Correo, desechando el viejo sistema colonial del debes y haber(6).

Queriendo todavía que las operaciones contables de todo el Correo se ejecutara en una forma más moderna, se ordenó que la contaduría de la administración general concentrara cada mes las cuentas de las Oficinas Principales, y que éstas lo hicieran a su vez, de las Subalternas y Agencias, señalándose los plazos en que debían remitirse como estaba establecido, haciéndose los asientos respectivos previa la glosa y debida comprobación, en los libros tradicionales de: Diario Mayor, Caja, Sueldos, y demás. Hacia 1876 eran 119 libros los que se llevaban. Además, se ordenó que cada año fiscal se concentraran en la Administración General un inventario valorizado de bienes raíces, muebles y útiles y enseres de cada oficina, y los estados del movimiento de correspondencia, y que las Oficinas Principales reunieran los fondos existentes según los cortes de caja, tratando de evitar que estuviesen diseminados en todo el país, facilitando que la Administración General pudiese girar a cargo de las Principales lo necesario y efectuar los pagos con exactitud; daba, además, una mayor vigilancia del manejo de los productos, evitándose acumulaciones innecesarias del numerario en las oficinas postales, y aún posibles desfalcos. Gracias a este reordenamiento administrativo-contable logramos encontrar los siguientes datos que nos hablan de la importante presencia de las oficinas postales en el noroeste(7).

**CUADRO 51. IMPORTANCIA DE LAS ADMINISTRACIONES DE LA REGIÓN NOROESTE DE 1867 A 1883.**

ADMÓN.	ADMÓNES. DEPENDIENTES.	LUGAR QUE OCUPA	NO. EMPLEA DOS.	LUGAR QUE OCUPA	SUBIDOS.	LUGAR QUE OCUPA	GASTOS DE OFICIO.	LUGAR QUE OCUPA	SUELDOS DE CORREOS ORDINARIOS.	LUGAR QUE OCUPA	VALOR TOTAL DE PRESUPUESTO.	LUGAR QUE OCUPA
URES( SON.)	51	10.	58	20.	\$7560	50.	504	80.	\$2640	510.	\$8700	16
MAZATLÁN (SPO)	25	140.	30	140.	\$6466	90.	\$ 288	180.	\$4420	110.	\$12240	100.
LA PAZ (P.B.C.)	16	230.	19	220.	\$3670	200.	\$168	280.	\$3960	220.	\$8386	170.
TEPIC.	9	340.	9	340.	\$1808	320.	\$96	390.	\$2640	500.	\$2170	

FUENTE: Administración General de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1877.

Imprenta de Díaz de León y White, México, 1877. Documento No. 20

Lo anterior nos permite ver la importancia que tenían las Administraciones principales del noroeste, como la de Ures (Sonora), quien ocupó el primer lugar en importancia de 53 Administraciones Principales que había en todo el país, por tener 51 administraciones dependientes. Por el número de empleados ocupó el segundo lugar. Por sueldos el quinto y en el caso de Mazatlán (Sin.) el noveno. Por los gastos de oficio, Ures, tuvo el octavo lugar. Por los sueldos de correos ordinarios Mazatlán se ubicó en los 10 primeros lugares y la misma posición por el valor total del presupuesto. Por lo que los anteriores datos son indicadores del importante papel de las oficinas postales en el noroeste.

Siguiendo con estas reformas tenemos que el 30 de agosto de 1874 se ordenó que las Oficinas Federales de Hacienda, que anteriormente pagaban porte de correspondencia; facilitaran a las Administraciones de Correos que no tuvieran fondos para atenderlas, las cantidades necesarias, sin que se excedieran de lo que pagaban por porte de correspondencia; y en 1875 se mandó que en los lugares a donde no hubieran jefes de Hacienda, las autoridades políticas visaran los cortes de cajas de las oficinas de correos(8).

Con el propósito de evitar los fraudes de los fondos del Correo, que fueron muy frecuentes por el mismo estado de luchas y revueltas políticas que se sucedían y que eran obstáculos para que el Correo despegara, se les exigía a los empleados del Correo que tuvieran injerencia en ellos, una fianza suficiente a cubrir el valor que se hubiera asegurado. Para ello se usó de una "Instrucción" o "Formulario" ad hoc y se había mandado a observar desde el 20 de diciembre de 1826(9). Las personas que se afianzaban serían "legas y llanas, abonadas y mayores de veinticuatro años...", asegurándose por la cantidad que se les señalara: admitiéndose uno o varios fiadores de acuerdo con las estipulaciones contractuales a esta clase de documentos. Esa añeja disposición siguió vigente durante este periodo. Las anteriores se debieron a que, independientemente de las revueltas armadas, existía una serie de fraudes y un escandaloso contrabando que se le hacía al correo de distintas maneras,

como lo hacían constar los Directores Generales en sus Informes anuales que rendían a los Ministros, sus jefes superiores, y que las providencias tomadas eran incapaces de atajar(10).

Por otra parte, paulatinamente, a través de varias disposiciones económicas, la Secretaría de Gobernación fue introduciendo diversas modificaciones al Ramo Postal, que en el año de 1874 vivieron a quedar establecidas por la Ley de Ingresos y Presupuesto de Egresos de la Federación.

Con relativa facilidad, y en cada ejercicio fiscal, se adoptaron las modificaciones que, según el criterio del Administrador, eran las que más convenían. Por medio de ésta novedad introducida por dicha Ley, la Oficina del Administrador y del Contador, y las Secciones, podían reorganizarse con rapidez y poner en práctica todas las innovaciones que requiriera el Ramo. Otorgaba al director la libertad necesaria para ejercer más rápida y efectiva administración de acuerdo, claro es, con el presupuesto establecido para el Ramo en cada año fiscal.

Bajo las mismas condiciones, volvió a modificarse la organización de la Administración General en 1881-1882, siendo Presidente de la República el Gral. Manuel González y Administrador don Manuel J. Toro. Las modificaciones fueron de importancia: se separó la parte de Administración, que siempre había estado confundida con la Dirección propiamente dicha; se suprimieron tres secciones: las de Correspondencia, Estafetas y Rezagos; se constituyó en forma la Oficina de Administrador y Contador Generales, y se transformó la Sección de Estafeta de México. Establecida la Sección de Estafeta en 1874, era la encargada directamente de las **Administraciones Principales Subalternas**, a las que se les llamó desde esa época, **Estafetas y Agencias**. Entendía de todo lo referente a la correspondencia del público y a la correspondencia oficial, envíos de paquetes y valijas, cobros de libranzas, etc. Con tan sencilla reforma quedó enteramente separada la Administración de la Dirección, que siempre habían estado reunidas en una misma, puesto

que la Sección de Contabilidad ejercía la fiscalización sobre la Estafeta de México, así como sobre las demás oficinas del país.

El despacho de la correspondencia extranjera, el archivo y los Visitadores, quedaron comprendidos en la Oficina del Administrador; la Oficina de Rezagos en la Estafeta; y en agrupación separada que se llamó Servicio se aglomeraron sin jefatura inmediata: el portero, las ordenanzas, el impresor y su ayudante, que pertenecían a la Dirección; y los portero, ayudantes, conductores de valijas, velador y mozos de correspondencia que pertenecían a la Oficina de Estafeta(11).

El Servicio Postal Mexicano estaba constantemente haciendo cambios, como lo señalamos en nuestra hipótesis, producto de la Administración de la República Restaurada que trataba de terminar con la inoperancia del Correo; se estaba dando una normatividad trascendente al ramo de Correos y que serviría de base para su crecimiento en el Porfiriato. De 1867 a 1883 las siguientes oficinas establecidas en el Noroeste del país trataban de sacar del aislamiento interior y exterior a la Península de la Baja California, Sonora, Sinaloa y Tepic. Aunque fue un periodo de mucha inestabilidad política, social y económica, se logró lo siguiente(12):

*OFICINAS DE CORREOS DE 1867 A 1884* (VER MAPA 4.1).

**TERRITORIO DE BAJA CALIFORNIA.**

**PRINCIPAL:** La Paz

**ESTAFETAS:** San Juan de los Lagos, Tecoltepec, Tepatitlán, Villa de la Encarnación.

**AGENCIAS:** Bahía de Magdalena, Comandú, Loreto, San Lucas, Santiago, San Ignacio, Triunfo.

## **SINALOA.**

*PRINCIPAL:* Mazatlán.

*ESTAFETAS:* Cosalá, Culiacán, Fuerte, Mocorito, Sinaloa, San Ignacio.

*AGENCIAS:* Altata, Bacubirito, Capirato, Concordia, Cópala, Choix, Escuinapa, Los Reyes, Pánuco, Rosario, Villa Unión.

## **TEPIC.**

*PRINCIPAL:* TEPIC

*ESTAFETAS:* Acaponeta, San Blas.

*AGENCIAS:* Ahuacatlán, Compostela, Hosotipaquillo, Magdalena, Santiago, Ixtlán.

## **SONORA.**

*PRINCIPAL:* Ures

*ESTAFETAS:* Álamos, Altar, Batuc, Guaymas, Hermosillo, Magdalena, Moctezuma, Sahuaripa.

*AGENCIAS:* Aconchi, Ángeles, Arivechi, Arizpe, Atil, Babiadora, Banamiche, Bayoreca, Bronces, Caborca, Cedros, Cucurpe, Horcasitas, Huepac, Nacori, Opodepe, Oquitiva, Pitiquito, Promontorio, Quiriego, Rayón, Rosario, San Antonio, San Javier, San Marcial, Saric, Soyapa, Tubutama, Tacupeto (Villa), Tecoripa, Trinidad (Mineral), Villa Pesqueira.

Estas oficinas postales, que eran los lugares de origen o destino de las rutas postales abordadas en el capítulo anterior, difícilmente lograron cubrir la extensión del noroeste; sin embargo su importancia radica en que el ferrocarril no tenía presencia en la región por lo que estos centros postales tuvieron que cumplir, con sus limitaciones, con el proceso de

comunicación regional y nacional. Las áreas comunicadas las vamos a ver más detenidamente en el inciso 4.4 de este capítulo (página 146).

## **4.2.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1884 A 1900.**

Una nueva era se inicia a partir del 1o. de Enero de 1884, en que comienza a regir el Código Postal promulgado el 18 de abril de 1883. El antiguo Sistema Postal al dejar de ser una renta del estado que buscaba ingresos sin importar que las clases pobres tuvieran acceso a este servicio, en los hechos cambió radicalmente y se constituyó en un servicio público, administrado y sostenido por el Estado; con libertad para el público en todos sentidos, sin otra restricción que el monopolio relativo a la conducción de cartas; con oficinas mejoradas y en número mayor, con un porte de 85% más bajo que la Tarifa mínima del periodo anterior y con una mayor multiplicación de sistemas y servicios.

En el Informe presentado al Secretario de Gobernación el 15 de septiembre de 1878, el Administrador General de Correos, don Pedro Garay y Garay impugnó la tesis de considerar al Correo como Renta o Ramo en vez de servicio público, tratando de persuadir al Gobierno de las incalculables ventajas que para la sociedad en general representaba que las comunicaciones fuesen baratas y con la mayor frecuencia y rapidez posibles(13).

Los Administradores Generales como Valentín Gómez Farias, Guillermo Prieto, Matías Romero y Pedro de Garay y Garay, y viejos empleados conocedores del Correo, como F. P. Romero y F. E. Hernández y Dávalos, buscaron el mejoramiento del ramo, tratando de implantar en México las innovaciones que se estaban dando en E. U. y Europa; sin embargo, no se logró tal cosa sino hasta 1883, año en que se promulgó el Código Postal.



Este es el primer Código Mexicano que trata en extenso de las funciones del Correo. La Comisión redactora, formada por personas muy conocedoras, tuvo como conclusión que el Correo es un servicio público que no se había practicado hasta entonces como era debido, pues se había dejado a la institución que subsistiera y mejorara con sus propios fondos, y como ya había llegado el tiempo para que las autoridades impulsaran directa y libremente el perfeccionamiento de un ramo de tanta importancia dentro de la Administración Pública, redactando el Art. 1o. del mismo en esta forma: "El Correo en los Estados Unidos Mexicanos es un servicio público federal, instituido para efectuar la tramitación de la correspondencia(14)."

Este Código Postal y su Reglamento, promulgados respectivamente el 18 de abril y el 1o. de octubre de 1883, para entrara en vigor el 1o. de enero de 1884, reformó radicalmente la institución del Correo mexicano en cuanto a organización, clasificación de artículos admisibles y prohibidos, tarifas, franqueo, sistemas de transporte, de certificación de la correspondencias, de apartado, de depósito, de entrega de giros, de editores, oficinas postales, etc.

El Código Postal y su Reglamento establecieron una categoría uniforme para todas las oficinas postales, señalando a cada una su órbita de acción bien definida y expedita, quedando con carácter de Subordinada o Dependientes de la Administración General de Correos. Se suprimieron las Oficinas Principales, Subalternas y las Agencias, así como la Sección de Estafeta, que dependía de la Administración General, estableciendo en lugar de esta última, una Administración Local en la ciudad de México. Con todo ello se decidió el delicado problema de la división postal, que traía aparejadas, en gran parte, continuas irregularidades en la consignación de la correspondencia. Esta nueva administración pudo recabar datos más fehacientes de la situación del Correo en el país, como el de calcular la distancia entre la capital del país y la región noroeste del país. Es por lo anterior que en este periodo se pudieron conocer estadísticas más precisas que nos dan idea de los grandes obstáculos en los procesos de comunicación regional y nacional, cifras que a continuación analizaremos(15).

**CUADRO 52. DISTANCIA ENTRE MÉXICO Y LAS  
PRINCIPALES ADMINISTRACIONES DE CORREOS Y TIEMPO  
QUE SE EMPLEA EN RECORRERLA.**

ADMINISTRACIÓN	KILÓMETROS	HORAS
ALAMOS, SONORA	1661	352
CULIACÁN, SINALOA	1377	200
TODOS LOS SANTOS, P. B.C.	3548	148
GUAYMAS, SONORA	2965	106
HERMOSILLO, SONORA	2683	99
LA PAZ, P. B. C,	3372	130
MAZATLÁN, SINALOA	1117	155
NOGALES, SONORA	1539	94
ROSARIO, SINALOA	1068	130
SAN BLAS, NAYARIT	922	78
TEPIC	849	67
URES, SONORA	2896	111

FUENTE: Administración General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana 1889, Tipografía Bouilligny and Schmidt Sucesores, México, 1889, pp. 207-209.

El cuadro anterior nos da la distancia entre el centro y las principales administraciones de Correos en el noroeste, lo que nos señala el recorrido en condiciones idóneas, no tomando en cuenta los retrasos por asaltos, cierre del camino por situaciones climatológicas. Además que estos recorridos no se hacían por tan solo un medio de conducción, se utilizaba primordialmente los carruajes, navíos, caballo y a pie; estos alternados en una sola ruta hacia el centro, lo que nos indica los grandes esfuerzos que realizó el correo para cumplir con su función.

Lo que sirvió al correo para estar acorde con su papel de comunicación, fue su participación, al lado de los países más adelantados, del beneficio y progreso que le reportaba ser miembro activo de la recién creada organización de la Unión Postal Universal(16), y organizó su Servicio Internacional de acuerdo con las estipulaciones señaladas por ella, para los intercambios de correspondencias con los países de la Unión, así como también con los que permanecían fuera de ella.

Puesto en práctica el nuevo Código Postal y su Reglamento, influyó en la mejor organización de las Oficinas Postales; sin embargo la nueva Ley encontró la resistencia en los empleados que se oponían al cambio. La Administración General, de acuerdo con las funciones puramente directivas que le asignó el Código Postal y su Reglamento, se dividió en Cuatro Secciones y un cuerpo auxiliar de Inspectores de Zona y visitantes Accidentales. Esto no da cuenta de la problemática que se oponía al desarrollo del correo aunado con problemas como el siguiente:

**"los males que pesaban sobre los pueblos de occidente, con la continua destrucción de la correspondencia de los sublevados de Tepic, se dispuso que las valijas destinadas a Sonora, Sinaloa, y Baja California encaminaran por la vía Durango, que aunque más dilatada presta mayor seguridad, y para el efecto aglomeró algunos elementos en aquella línea, a fin de poder trasladar toda la correspondencia con regularidad que fuera posible, en virtud de las circunstancias indicadas, asimismo se hizo y se hace uso de la vía Acapulco, siempre que puede aprovechar el paso de los buques que trafican en aquellos puertos(17)"**

En 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ante el imperativo del progreso alcanzado en materia ferrocarrilera que "...de un poco menos de 700 km. construidos hasta 1877, que correspondían en su mayor parte a la línea de México al puerto de Veracruz, la red de ferrocarriles creció a 6 mil Km. en 1885, 10 mil en 1890, cerca de 14000 km. en 1900 (18)."; por lo que el Correo pasó a depender de esta nueva Secretaría.

Como consecuencia de ello hubo necesidad de reformar la legislación postal hasta entonces vigente, el 23 de octubre de 1894 quedó reformado el Código Postal de 1883 y comenzó a regir el nuevo Código Postal el 1.º de Enero de 1895. El Reglamento relativo se promulgó hasta el 1.º de agosto del mismo año(19). Estos ordenamientos legales suprimieron algunas disposiciones y procedimientos vigentes que no afectaron los principios fundamentales sancionados por el primer Código Postal. Ambos códigos quitaron a la oficina directiva toda injerencia en la administración material y mecánica del Sistema Postal y la dotaron de principios, facultades y reglas necesarias para dirigir, sostener, acrecer, impulsar, facilitar y expeditar la administración. Sin embargo, no se encuentra fundado el título de Administración General que le dieron ambos cuerpos legales.

Con la misma organización permaneció la Administración General durante quince años, hasta que por la multiplicación de funciones fue necesaria una subdivisión de las cuatro secciones existentes. Por decreto de 26 de junio de 1897 se crearon siete secciones y tres departamentos, que tampoco resultaron suficientes, ampliándose la planta de nuevo por otro Decreto expedido el 1.º de noviembre de 1897, quedando organizada de la manera siguiente: Administrador General. Contaduría y las Secciones: Administrativa, Servicio Internacional, Transportes, Glosa y Situación de Fondos, Estadística y Rezagos, Giros de Editores, Archivo, Museo y Biblioteca; Almacén de Timbres Postales, Almacén de Muebles y Útiles, Registro de Propiedades y Caja.

Como ya lo mencionamos a partir del Código de 1883, las anteriores Administraciones Principales, las Subalternas y las Agencias, estas últimas dependientes de las primeras, se modificaron, organizándose todas con el carácter de Administraciones Locales o Sedentarias. Se unificó la designación de ellas en los presupuestos por orden alfabético de los estados(20), suprimiendo el anterior ordenamiento que tan engorroso era de manejar. La diferenciación entre una y otra la impuso la importancia (mayor o menor cuantía de su movimiento general), que tenían las de la capital de cada Estado con respecto de las que existían, y otras que más tarde se establecieron dentro de sus territorios. Naturalmente

que el movimiento general de cada una determinaba la diversidad de dotaciones de todo género (sueldos, mueble, útiles, etc.).

Asimismo, los sueldos de los empleados también se modificaron, aumentándose, que por el salario de que gozaban los distintos Administradores se advierte la importancia real de cada una de las Administraciones Locales. Al establecerse una misma categoría para todas las oficinas postales, se señaló a cada una de ellas una órbita de acción expedita, clara y bien definida. Se limitó la demarcación de entrega a la población misma en que radicaba la Administración, o cuando más, a pequeñas agrupaciones de pueblos inmediatos. Esto trajo como consecuencia una reducción del número de Administraciones, y la organización de Agencias Postales que anteriormente todo parecían menos oficinas destinadas a un servicio de tanta importancia como Correos.

Estaban sujetas todas las Administraciones a las mismas obligaciones y con los mismos derechos en sus relaciones recíprocas, sin más jurisdicción que la Ley de la Dirección General con la cual cada una estaba inmediata para la consulta y cuenta de todos sus procedimientos y vigiladas por medio de los inspectores respectivos.

Obedeciendo a lo estipulado por el Código Postal de 1895, se estableció una Administración de Correos en cada una de las capitales de los Estados y Territorios de la Federación, en los puertos habilitados para el comercio de altura, en las poblaciones fronterizas que tenían aduana establecida, y en las cabeceras de distrito, cantón o partido en que residía la autoridad política.

Para los fines del Servicio Interior y Exterior, se consideraron las Administraciones de correos locales bajo tres tipos diferentes, según su situación y atribuciones: **a)** Distribuidoras (o de tránsito descubierto), las que recibían envíos para su demarcación y para las Oficinas Intermedias, hasta otra Oficina Distribuidora o hasta la del término o fin de una ruta postal; **b)** Repartidoras, las que recibían correspondencia y objetos para su demarcación y paquetes

para otras Administraciones; y c) De Cambio en el extranjero, las establecidas en los puertos y lugares fronterizos de la República designados para ello.

Las Agencias Locales se establecieron en las poblaciones pequeñas y puntos poblados de algún movimiento, sometidas a la jurisdicción de las Administraciones. En las poblaciones demasiado pequeñas había Agentes del Correo, y sus funciones estaban limitadas al expendio de estampillas y al depósito de las correspondencias ordinarias de 1a. y 4a. clases del Servicio Interior y de las cartas, tarjetas postales, impresos, papeles de negocios, y muestras del Servicio Internacional. Certificaban y cambiaban Bultos Postales Interiores y con los Estados Unidos; recibían y despachaban correspondencias para las otras oficinas de correos, ya por conducto de la Administración de la cual dependían, o ya directamente, según sus situación en las rutas postales.

Había, además las Agencias Estacionarias (Agencias con Residencia fija en el Código de 1883), establecidas únicamente en determinadas estaciones del ferrocarril, en que se cruzaban los trenes para diversos rumbos. Dichos trenes llegaban a un mismo tiempo, y sin la intervención del Agente Estacionario, seguiría cada uno su marcha sin haberse cambiado recíprocamente los envíos que llevaban consigo. Es el caso del Ferrocarril de Sonora que iba de Guaymas a Nogales, en este período es el único tendido de vías en la región noroeste con 430 Kilómetros.

Se llevaba un registro de las valijas que recibían y entregaban, mandando una copia mensual al Administrador de que dependían. Tenían un buzón local y daban curso a las correspondencias y objetos depositados en él, entregándolos oportunamente a los empleados de carros-correo y a los mensajeros o conductores.

El simple encargo de los Agentes, creado por el Código Postal de 1883, fue exigiendo mayores atribuciones que obligaron a la Administración General a constituir tales encargos en verdaderas Oficinas de Correos como dependientes de Administraciones Locales. Con el

tiempo y debido a las necesidades del servicio, muchas Agencias se elevaron a la categoría de Administraciones Locales, con las facultades y obligaciones respectivas. También el incremento del Servicio determinó, en muchas ocasiones, que se autorizan a determinadas Agencias para el desempeño de alguna labor de las que correspondían a las Administraciones locales. Esto ocasionó que se incluyera en el Código Postal de 1894 la autorización a los Administradores para delegar en los Agentes, bajo su responsabilidad, las facultades pertinentes para el mejor servicio.

La política Porfirista de articular las comunicaciones entre las regiones, buscó mejoras en los medios y vías de comunicación, es por lo anterior que el Correo en esta dinámica tuvo las transformaciones arriba señaladas tomando como base el período anterior. En esta perspectiva la región noroeste modificó la cobertura de sus oficinas postales buscando salir de su aislamiento intra y extrarregional. La reconstrucción de las oficinas postales nos arrojan lo siguiente (21):

*OFICINAS DE CORREOS DE 1884 A 1900* (VER MAPA 4.2):

**PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA.**

**ADMINISTRACIÓN:** La Paz

**ADMINISTRACIONES LOCALES:** Tijuana, Bahía de la Magdalena, San José del Cabo, Cabo San Lucas, Mulege.

**ADMINISTRACIONES DE CAMBIO:** Puerto de Todos los Santos, La Paz.

**AGENCIAS:** Santa Agueda, San José, Comandú, San Ignacio, Loreto, Purísima, Miraflores, San Antonio, Santiago, Todos Santos, Triunfo, Real del Castillo, San Telmo, Santo Tomás.

## **SONORA.**

**ADMINISTRACIÓN DE LA CAPITAL DEL ESTADO:** Ures

**ADMINISTRACIONES LOCALES:** Altar, Nogales, Magdalena, Hermosillo, Guaymas, Hermosillo, Moctezuma, Sahuaripa, Álamos.

**ADMINISTRACIONES DE CAMBIOS:** Guaymas

**AGENCIAS:** Aduana, Agiabampo, Bayoreca, Cedros, Minas Nuevas, Moras, Navojoa, Quiriego, Promontorios, Rosario, Atil, Caborca, Aquitua, Pitiquito, Qutovaquita, Sásabe, Tubutana, Noria de Valles, Aconchi, Babiadora, Fronteras, Huepac, Bronces, San Javier, San Marcial, Tecoripa, Santa Cruz, Imuris, San Pedro Palominas, Babispe, Tuxtilla, Batuc, Granados, Aribechi, Mulatos, Tacupeto, Trinidad, Ángeles, Horcasitas, Opodepe, Rayón, San Antonio de las Huertas, Soyapa, Villa Pesqueira, Saric, Banamichi, Torres, Santa Ana y Nacori.

## **SINALOA.**

**ADMINISTRACIÓN DE LA CAPITAL DEL ESTADO:** Culiacán

**ADMINISTRACIONES LOCALES:** Fuerte, Sinaloa, Mocorito, Cosalá, San Ignacio, Concordia, Rosario.

**ADMINISTRACIONES DE CAMBIOS:** Altata, Mazatlán.

**AGENCIAS:** Cópala, Pánuco, Elota, Guadalupe de los Reyes, Badiraguato, Quilá, Choix, Higuera de Zaragoza, Capirato, Pericos, Playa Colorada, Escuinapa, Plomosas, Jucoistita, Bacubirito, Brecha, Noria, Unión, San Javier, San Juan, Ixpalino.

## **TEPIC.**

**ADMINISTRACIÓN:** Tepic.

**ADMINISTRACIONES LOCALES:** Acaponeta,

**ADMINISTRACIÓN DE CAMBIOS:** San Blas

**AGENCIAS:** Ixcuintla (Santiago), Tuxpam, Ahuatlán, Amatlán, Compostela, Ixilán (del Río)



Como podemos observar de las anteriores Administraciones Principales, Estafetas y Agencias, se paso a una administración más eficiente y eficaz, de acuerdo a los cambios administrativos arriba señalados, al clasificar las oficinas en Administraciones Principales, Administraciones Locales, Administraciones de Cambios y Agencias.

Las primeras ubicadas en las capitales, las segundas en los poblados estratégicamente colocados a lo largo y ancho de la región, las administraciones de cambio que correspondían a las salidas al extranjero y por último las agencias ubicadas en los lugares más aislados para que se interconectarán con el resto del noroeste y por consecuencia del país utilizando las rutas postales, en donde ya se encontraban trabajando, aunque mínimamente, los ferrocarriles en Sonora y Sinaloa, cuyos recorridos iban de Guaymas a Nogales y de Culiacán a Altata.

### **4.3.- LAS OFICINAS DE CORREOS DE 1901 A 1911.**

La situación en la que se desarrollaron las Oficinas de Correos durante este periodo estuvo enmarcada por el gran salto que dio al Servicio Postal al pasar a ser Dirección General de Correos, el 1 de julio de 1901. En esta nueva estructura, el contador es elevado al rango de Subdirector y el 16 de agosto se crea la Junta Consultora, instituida con el objeto de acelerar los estudios técnicos y concentrar aquellos que pertenecen a áreas diversas, amén de presentar las iniciativas que juzguen convenientes.

Manuel de Zamacona e Inclán deja el cargo de Director General de correos en las manos de Manuel García Goytia, quien actúa como interino durante unos cuantos meses de

1903. Al nombramiento el 11 de mayo de este año de Norberto Dominguez como titular, el propio García Goytia renuncia y hace entrega del puesto. El Ingeniero Tomás Torres actúa como subdirector de correos desde el 10 de julio siguiente(22). El nuevo funcionario, en la Dirección General hasta 1911, realiza una labor relevante. Estabiliza y crea, dando al servicio una reestructuración moderna, que le permite acrecer, en tanto los portes se conservan baratos.

En la Memoria de Comunicaciones y Obras Públicas; 1904-1905, que firma el ingeniero Leandro Fernández, explica que:

**"En los procedimientos para el desempeño de los diversos servicios que se ejecutan en las oficinas postales, se carecía de norma fija que informara todas y cada una de las labores que constituyen el despacho de dichas oficinas. Para subsanar esta falta, se ordenó la publicación de la obra titulada Práctica del Servicio Postal Mexicano, en la que se recopilan los datos relativos al objeto, detallándose los trabajos del ramo con escrupulosidad, y formando así un instructivo para todos los empleados, a fin de que sus labores se sujeten a un método general, uniforme y ordenado convenientemente..."(23).**

El 14 de noviembre de 1907, Porfirio Díaz firma el decreto donde se reforman la fracción II del artículo 174 y los artículos 180, 181, 182, 183, 187, 193, 345 y 346 del Código Postal de 23 de octubre de 1894, relacionados ellos con el franqueo, los timbres y los giros postales. El decreto comienza a regir el 1. de enero de 1908. También aparece el Reglamento respectivo, con idéntica fecha, y las instrucciones a las oficinas de correos, para la más exacta aplicación de las disposiciones contenidas en ambos(24).

Para 1909 la Dirección General tiene un mayor número de dependencias: oficina del Director General, que comprende la Secretaria Particular; la oficina del Subdirector y la de la Junta Consultora; 10 Secciones: Administrativa, Contabilidad y Glosa y Situación de Fondos, Transportes de Servicio Internacional, de Estadística y Rezagos, de Almacén, de

Servicio en Ferrocarriles y Vapores, de Timbres Postales, de Giros de Editores y la de Informes y Reclamaciones, 3 Departamentos: el de Archivo, el de Registro de Correspondencia y el de Caja, y la intendencia para el gobierno económico del edificio de Correos. En medio de estos cambios administrativos, las Oficinas de correos instaladas en este período buscaban la comunicación entre los poblados de las diversas regiones y su contacto con el exterior, siguiendo éste propósito la región noroeste tuvo los siguientes resultados(25):

*OFICINAS DE CORREOS DE 1901 A 1911. (VER MAPA 4.3A Y 4.3B):*

ADMINISTRACIONES	AGENCIAS
<b><u>SINALOA.</u></b>	
ALTATA	
BADIRAGUATO	
CONCORDIA:	Aguacaliente Del Garate, El Verde
CÓPALA	
COSALÁ	
CULIACÁN:	Comanito, Navolato, Pericos, Quila, San Lorenzo, Santa Cruz.
ELOTA:	Soquititán
FUERTE:	Aguacaliente de Baca, Ahome, Choix, Higuera de Zaragoza, Mochix, Mochicahui, Topolobampo, Yecorato.
GUADALUPE DE LOS REYES:	Noria, San Marcos, Quelite, Angostura, Congregación de Ciénega, El Salitre, Playa Colorada.
PÁNUCO:	Santa Lucia.
ROSARIO:	Cacalotán, Chametla, Escuinapa, Teacapam.
SAN IGNACIO:	El Limón de los Peraza, San Juan, San Vicente.
SAN JOSÉ DE GRACIA	
SINALOA:	Bacubirito, Brecha, Guasabe.
<b><u>SONORA.</u></b>	
ÁLAMOS:	Aduana, Agiabampo, Camoa, Concentración, Huatabampo, Novas, Navojoa, Nuri, Onavas, Promontorios, Quiriego, Rosario
ALTAR:	Atil, Caborca, La Reforma, Oquitoa, Pitiquito, Saric, Quitovac, Tubutama.

<b>ADMINISTRACIONES</b>	<b>AGENCIAS</b>
ARIZPE:	Aconchi, Bariamuchi, Baviacora, Bacoachi, Fronteras, Huepac, San Felipe, Sinoquipe.
GUAYMAS:	Batomotal, Estación Ortiz, La Misa, Las Guásimas, San José de Guaymas.
HERMOSILLO:	Carbo, Horcasitas, Pesqueira, Querobabi, Seris.
LA CANANEA	
LA COLORADA	
LAS PRIETAS:	La Barranca, San Antonio de la Huerta, San Javier, San José de Pimas, San Marcial, Suaqui Grande, Tecoripa.
MAGDALENA:	Cucurpe, Imuris, San Ignacio Terrenate
MOCTEZUMA:	Bacadehuachic, Bacerac, Bavispe, Colonia Oaxaca, Cumpas, Granados, Huasaba, Jecori, Lampazos, Los Placeritos de Nacozari, La Pera, Nacori Chico, Oputo, Pilares de Teras, Tepache.
NACO:	Santa Cruz
NOGALES:	Medano de los Algodones.
POTAM:	
SAHUARIPA:	Arivechi, Bacanora, Hisamopa, La Bufa, Mulatos, San Nicolás, Santa Rosa, Tacupeto, Tarachi, Trinidad, Yecora.
SANTA ANA (ESTACIÓN):	Ciénega, Estación Llano.
TORIN:	Vacum.
TORRES (ESTACIÓN)	
URES:	Batuc, Nacori, Opodepe, Pueblo de Suaqui, Rayón, Soyapa, Tuape, Villa Pesqueira.
<b><u>TEPIC.</u></b>	
ACAPONETA:	Agua Verde, Camalotita, Huajicori, Quimichis, Rosa Morada, San Felipe, San José, Sayula, Tacuala.
AHUACATLÁN:	San Felipe Hajar, Jala.
COMPOSTELA:	San Pedro Lagunillas.
IXTLÁN DEL RÍO:	Amatlán de las Cañas, Yesca.
SAN BLAS	
SANTIAGO:	Mexcaltitán, Mineral del Zopilote.
EXCUINTLA:	Sentispac.
TEPIC:	Los Jazmines, Navarrete, Santa Maria del Oro
TUXPAM.	

ADMINISTRACIONES	AGENCIAS
<u>PENÍNSULA DE</u>	
<u>BAJA CALIFORNIA.</u>	
ENSENADA:	Álamo, Real del Castillo, Rosario, San Quintín, San Telmo, Santo Tomás, Santa Catarina.
LA PAZ:	Bahía Magdalena, Miraflores, San Antonio, Santiago de los Coras, Todos los Santos.
MULEJE:	Comandú, Loreto, La Purísima.
SAN JOSÉ DEL CABO:	Cabo San Lucas, Santa Catarina.
SANTA ROSALÍA:	Bahía de los Ángeles, Calimalli, Santa Clara, San Ignacio.
TRIUNFO	
TIJUANA	

Estas oficinas de correos coexistieron y apoyaron los tradicionales medios de conducción de la correspondencia y al ligero incremento de las rutas por ferrocarril, tomando en cuenta la instalación en las otras regiones del país, quien ya estaba presente en Sonora, Sinaloa y la Península de Baja California. En el siguiente punto vamos a abordar más en detalle el impacto de las oficinas postales en la región noroeste.

#### **4.4.- EL PAPEL DE LAS OFICINAS POSTALES EN LA COMUNICACIÓN DE LA REGIÓN NOROESTE DEL PAÍS: 1867-1911.**

Los factores de índole natural determinaron en cierta forma la dificultad para comunicar al noroeste, como ejemplo tenemos la gran cadena montañosa que representa la Sierra Madre Occidental es indudablemente uno de los más interesantes aspectos de variada influencia sobre las comunicaciones. Por un lado, la Sierra Madre fue otro gran cordón

aislante, durante mucho tiempo evitó contactos firmes entre el Noroeste y las zonas norte y central del país, pues representaba enormes obstáculos para el trazo de caminos carreteros, de ahí que ningún ferrocarril pudo trasponer íntegramente la región, es por lo anterior como vimos en el capítulo anterior, las rutas postales a pie y a caballo llegaban a las oficinas postales instaladas en estas zonas, siendo la única comunicación. Oficinas como Terrenate, Villa Verde, Álamos, Higuera, Tavelo, Tanques, Promontorios, Aduana, Bayoreca, Quiriego, Nuri, Movas, La Barranca, Gavilán, en **Sonora** (VER MAPA 4.3A). Mochis, Cieneguilla, Carrizal, Naranjos, Temeapa, Guayaba, Encino, Toreros, Saucita, San Javier, Labor, Tacaupata, San Juan en **Sinaloa** (VER MAPA 4.3B). Teacapan, Mexicatitlán, Guamuchil, Paso de Salado, Tortugas, Sentispac, Gloria, Cristobaleño, Esplanito, El Venado, Mineral del Zopilote, Jazmines, Santa María del Oro, Caudrilla, Arroyo Campa, Cumbre de Arroyo Hondo, Arroyo Hondo, Cebollas, Temachaca, Cerritos, Junantas, Ahuacatlán, Los Limones, Sta. Clara, Barranca del Oro, Garabatos, La Quesería, Amatlán de las Cañas, Compostela, El Arrendatario, Carrizal, S. Pedro Lagunillas, en **Tepic** (VER MAPA 4.3B). Todas estas instalaciones de Correos atendían las rutas a caballo y a pie a finales del Porfiriato, lo que representaba el cumplimiento de servicio público del Correo.

La Cordillera Bajacaliforniana también presentó notables dificultades a vencer. Estas dificultades naturales incluyen no sólo las pendientes altas, sino también la estructura misma de la Cordillera de la Sierra Madre, con enormes campos pedregosos en toda su anchura y el hecho de tenerse que salvar profundas barrancas y cañones que la erosión ha construido en su seno. De ahí que las oficinas como la de San Telmo y San Ignacio que se encontraban inmersos en esta cordillera tuvieran una importante función (VER MAPA 4.3A).

En contraposición a lo anterior, el Noroeste dispone de una planicie de una variable anchura en las zonas costeras de Sinaloa y Sonora, mientras la Baja California posee terrenos llanos sobre ambos litorales. De esta manera, los caminos y ferrocarriles pudieron construirse aprovechando estos espacios planos, ya que desde el Norte de **Tepic**, el sur de

**Sinaloa** y el norte de **Sonora** existen pocos obstáculos topográficos relevantes e incluso en la época colonial se pudo tener comunicación directa con las regiones que hoy se encuentran más allá de nuestras fronteras. Por estas condiciones, a finales del Porfiriato, en estos lugares es donde se instalaron los tramos ferroviarios que cumplieron su misión de comunicación, apoyados de la infraestructura postal. (26):

**CUADRO 53. OFICINAS POSTALES UBICADAS EN EL PASO DEL FERROCARRIL**

RUTA	PUNTOS TERMINALES	KM.	KM. RECORRIDO AÑO	OFICINAS AMBULANTES.	FERROCARRIL
<b>SONORA</b>					
3186	NOGALES Y GUAYMAS	426	310980	2	SONORA
3203	TORRES Y MINAS PRIETAS	21	30660	2	TORRES A PRIETAS
3224	NACO Y CANANEA	62	45260	2	CANANEA, RÍO YAQUI Y PACÍFICO
3234	AGUA PRIETA Y COS	89	27857	2	NACOSARI
<b>SINALOA</b>					
3205	CULIACÁN Y ALTATA	62			OCCIDENTAL
<b>P. B. C.</b>	S. RAMÓN Y S. QUINTÍN				
<b>FUENTE:</b> Dirección General de Correos, <u>Informe del Director General de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, 1909-1910</u> , Tipografía Económica, México, 1911.					

El cuadro 53 nos da a conocer el No. de ruta, las oficinas de origen y destino, los Km. de distancia, el No. de recorridos al año, el No. de oficinas ambulantes que eran instaladas en los vagones del ferrocarril y el nombre del ferrocarril, que nos demuestra lo que planteamos en nuestra hipótesis: los tendidos ferroviarios priorizaron su paso por las principales zonas económicas, que no tuvieron obstáculos geográficos para ser comunicados, por lo que ahí se establecieron oficinas postales ubicadas en el paso del ferrocarril. De las demás rutas tradicionales (pie, caballo y diligencias) se interconectaban con los ferrocarriles

como una medida efectiva para incrementar el número de oficinas postales en beneficio de la población.

Los ríos del Noroeste también han tenido gran importancia pues sus corrientes obstaculizaron en el curso de los siglos la creación de sistemas completos de transporte terrestre. El Fuerte, Yaqui, Mayo, Colorado y otros grandes ríos fueron barreras para el paso de vehículos, ya que la construcción de puentes implicaba poseer conocimientos técnicos y disponer de capitales que sólo a últimas fechas han sido asequibles. En la península también debe recalcar el hecho de que a pesar de no existir corrientes permanentes poderosas, durante la breve época de lluvias se forman arroyos broncos que arrasan todo lo que se encuentran a su paso incluyendo las vías de comunicación. En las zonas montañosas también tienen interés hacer resaltar que los grandes ríos fueron obstáculos, para tratar de contrarrestar estas barreras geográficas estaban las Oficinas de Correos de Tesa y Camo cerca del río Mayo; Torin y Cocorit cerca del río Yaqui (VER MAPA 4.3A).

Las particularidades del clima intervinieron en forma peculiar en cada localidad, pero en la Baja California los "chubascos" que se producen durante el verano en la parte sur y las lluvias invernales entre la frontera y la zona norte del desierto de Vizcaíno crearon problemas al perjudicar el camino peninsular interrumpiendo en ocasiones completamente el tránsito. En Tepic, Sinaloa y el sur de Sonora los ciclones que penetran hasta chocar con las moles montañosas de la Sierra Madre también causaron destrozos y fueron factor negativo en la conservación de las rutas. En todas las zonas bajas la excesiva insolación coopera para destruir el pavimento, por lo cual requiere de constantes trabajos para llevar a cabo reparaciones continuas, sobre todo en los tramos correspondientes al centro y norte de Sonora y casi toda la Baja California. De ahí que estas oficinas postales sólo eran comunicadas por rutas a caballo o a pie, ante la dificultad de que entraran otros medios de conducción de la correspondencia.



La vegetación ha jugado un papel muy desigual, pues los diversos territorios varían en cuanto a las dificultades que ofrecen dichos aspectos de la naturaleza a la instalación de las oficinas de correos. En el sur de Sinaloa y Tepic, tanto sobre la planicie costera como en las estribaciones montañosas, fue necesario efectuar constantes trabajos para evitar que las plantas tropicales invadieran los caminos. Por otro lado, el desierto de Altar y el de Sebastián Vizcaino han significado por sí solos una barrera que durante mucho tiempo no pudo ser superada, pues enormes extensiones cubiertas de arena impedían la construcción de rutas apropiadas, por lo tanto las oficinas de Altar y Sebastián Vizcaino eran receptoras de la correspondencia que la población acudía directamente a depositar o recoger por falta de medios de conducción. (VER MAPA 4.3A). La escasez de agua y bosques que pudieran ser utilizados en las mismas labores de transporte, vinieron a significar un componente más que cooperó para mantener aislada a las montañas y bosques ocasionando problemas para la construcción de caminos, por lo que se justifica la instalación de las oficinas postales.

La existencia de recursos naturales en determinados sitios de la zona, como es lógico, han tenido; y tienen todavía en la actualidad gran importancia por su influencia en la instauración de vías de comunicación; por ejemplo las riquezas marinas frente a las costas de las cuatro entidades estas son: Guaymas, Bayoreca en **Sonora** (VER MAPA 4.3A). Altata, Mazatlán, Higuera de Zaragoza, Brecha, Escuinapa en **Sinaloa** (VER MAPA 4.3B). Santa Agueda, Mulege, Loreto, La Paz, San José del Cabo, Cabo San Lucas, Bahía de la Magdalena, y Puerto de Todos Santos en la Península de **Baja California** (VER MAPA 4.3A). Además la instalación de oficinas postales en estos lugares contribuyeron a la comunicación intrarregional y extrarregional(27).

**CUADRO 54. OFICINAS POSTALES INSTALADAS EN LOS LITORALES  
DEL NOROESTE**

<b>NÚMERO</b>	<b>PUNTOS TERMINALES</b>	<b>DISTANCIA (MILLAS)</b>	<b>TIEMPO (días)</b>	<b>VIAJES (AÑO)</b>	<b>COMPAÑÍA</b>
	<b>P. BAJA CALIFORNIA</b>				
3801	ENSENADA Y SAN QUINTÍN	124	1	24	DESARROLLO DE LA BAJA CALIFORNIA
3802	ENSENADA Y BAHÍA MAGDALENA	560	3	12	COSTA DEL PACÍFICO
3803	BAHÍA MAGDALENA Y S. JOSÉ DEL CABO	175	1	12	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	12	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	12	NAVIERA DEL PACÍFICO
3806	GUAYMAS Y SANTA ROSALÍA	75	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3807	SANTA ROSALÍA Y LORETO	125	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
3808	LORETO Y LA PAZ	102	2	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
3809	LA PAZ Y S. JOSÉ DEL CABO	135	3	12	COSTA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	18	NAVIERA DEL PACÍFICO
3810	GUAYMAS Y LA PAZ	220	3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
	<b>SONORA</b>				
3806	GUAYMAS Y SANTA ROSALÍA	75	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3807	SANTA ROSALÍA Y LORETO	125	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
3810	GUAYMAS Y LA PAZ	220	3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
3811	GUAYMAS Y ALTATA	265	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	18	COSTA DEL PACÍFICO

			2	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3812	GUAYMAS Y AGIABAMPO	130	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3813	AGIABAMPO Y ALTATA	153	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
	<b>SINALOA</b>				
3804-5	SAN JOSÉ DEL CABO Y MAZATLAN	175	1	12	COSTA DEL PACÍFICO
			2	12	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3811	GUAYMAS Y ALTATA	265	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			4	18	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	24	COSTA DEL PACÍFICO
3812	GUAYMAS Y AGIABAMPO	130	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3813	AGIABAMPO Y ALTATA	153	1	36	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
3814	ALTATA Y MAZATLAN	120	1	24	COSTA DEL PACÍFICO
			1	72	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	72	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	48	NAVIERA DEL PACÍFICO
3815	MAZATLAN Y LA PAZ	250	3	60	NAVIERA DEL PACÍFICO
			3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			3	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
			2	24	COSTA DEL PACÍFICO
3816	MAZATLAN Y SAN BLAS	135	1	144	MALA DEL PACÍFICO
			1	48	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	12	KOSMOS
3820	SAN BLAS Y MANZANILLO	225	2	54	NAVIERA DEL PACÍFICO
			1	24	MALA DEL PACÍFICO
			3	12	KOSMOS
	TOPOLOBAMPO Y ALTATA	197 KM.	1	48	NAVIERA DEL PACÍFICO
	AGIABAMPO Y TOPOLOBAMPO	148 KM.	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO
	GUAYMAS, MEDANO Y TOPOLOBAMPO	241 KM.	1	24	NAVIERA DEL PACÍFICO

	GUAYMAS Y TOPOLOBAMPO	380 KM.	2	100	MÉXICO Y ORIENTE
	TEPIC				
3816	MAZATLÁN Y SAN BLAS	135	1	144	MALA DEL PACIFICO
			1	48	NAVIERA DEL PACIFICO
			1	12	KOSMOS
3820	SAN BLAS Y MANZANILLO	225	2	54	NAVIERA DEL PACIFICO
			1	24	MALA DEL PACÍFICO
				12	KOSMOS
<b>FUENTE:</b> Dirección General de Correos, <b>Informe del Director General de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, 1909-1910</b> , Tipografía Económica, México, 1911.					

El cuadro 54 nos indica el número de ruta, las oficinas instaladas en los puntos terminales, la distancia en millas, el tiempo del recorrido en situaciones normales; el número de viajes al año lo que nos hace ver el gran movimiento que había y el nombre de la compañía. Estas rutas cubrieron lo principales puertos económicos del noroeste y por consecuencia se demuestra la relevancia de los itinerarios cubiertos por rutas marítimas.

Otro factor importante que determinó la instalación de las oficinas postales fue la vecindad con los Estados Unidos, que ha tenido desde hace más de cien años gran influencia en la economía del Noroeste, creándose a través de las décadas un dependencia bastante marcada con respecto a las necesidades de los mercados estadounidenses. De ahí que el Ferrocarril Sudpacífico se empezara a construir a partir de la frontera y hacia el sur, como un apéndice de las líneas norteamericanas y como vía para poder llevar al vecino país las materias primas que ya a fines del siglo pasado se explotaban en Sonora y Sinaloa. Otro ejemplo típico de la fuerza con que los factores del comercio internacional han actuado en una zona, puede señalarse el caso de los ramales ferroviarios que se construyeron para exportar los recursos minerales de Cananea y Nacozari. En lo que se refiere a las Oficinas de Correos, la región noroeste tenía la función de la salida de la correspondencia con un encaminamiento adecuado como lo muestra el siguiente ejemplo:

**CUADRO 55. CLASIFICACIÓN POR LA CUAL DEBERÁ HACERSE LA CONSIGNACIÓN DE PIEZAS CERTIFICADAS QUE, PROCEDENTES DE MÉXICO, SE DESTINEN A LOS ESTADOS DE LA UNIÓN AMERICANA.**

**ESTADOS DE LA UNIÓN AMERICANA**

1	2	3	4
ARKANSAS, DELAWARE, DIST. OF COLUMBIAN, ILLINOIS, INDIANA, YOWA, KENTUCKY, MARYLAND, MICHIGAN, MINNESOTA, KANSAS, MISSOURI, NEBRASKA, NORTH DAKOTA, OHIO, SOUTH DAKOTA, TENNESEE, VIRGINIA, WEST VIRGINIA, WISCONSIN.	CONNECTICUT, MAINE, MASSACHUSETTS, NEW JERSEY, NEW HAMSHIRE, NEW YORK, PENNSYLVANIA, RHODE ISLAND, VERMONT.	ALABAMA, FLORIDA, GEORGIA, LOUSIANA, MISSISSIPPI, NORTH CAROLINA, OKLAHOMA TERRITORY, SOUTH CAROLINA, TEXAS.	NEVADA, NUEVO MÉXICO TERRITORY, OREGON, UTAH, WASHINGTON, WYOMING, INDIAN TERRITORY, ALASKA, ARIZONA, CALIFORNIA, COLORADO, IDAHO, MONTANA.

**ESTADOS Y POBLACIONES DE LA REGIÓN NOROESTE.**

**OFICINAS DE CAMBIO**

<i>BAJA CALIFORNIA</i> . DISTRITO SUR. DISTRITO NORTE(ENSENADA. EL CARRIZO, VALENTÍN, VALLECITOS, SAN FAUSTINO, GUADALUPE, SAN JUAN DE DIOS, CARRICITO, DESCANSO, MANSIÓN, VIENA, TECATE. SAUZAL, NEJL JAPA, JACALITOS, REAL DEL CASTILLO, ÁLAMO, LA JUNTA, LA HECHICERA, JUÁREZ, AGUA DULCE, EL MANEADERO, SANTO TOMÁS, COLNET, SAN TELMO, SAN RAMÓN, SAN QUINTÍN, EL ROSARIO Y OJOS NEGROS	(1) CAMBIO ENTRE TLJUANA B. CFA.	(2) SAN DIEGO, CALIFORNIA.	(3) SAN DIEGO CALIFORNIA.	(4) SAN DIEGO CALIFORNIA.
<i>SINALOA</i> *	NOGALES	NOGALES	NOGALES	NOGALES
<i>SONORA</i> *	NOGALES	NOGALES	NOGALES	NOGALES
<i>TEPIC</i> *	MÉXICO	MÉXICO	NUEVO LAREDO	CIUDAD JUÁREZ
<b>FUENTE:</b> Dirección General de Correos, <i>Guía Postal de la República Mexicana 1906.</i>				

La explicación es la siguiente:

La correspondencia destinada a cualquiera de los Estados de la Unión Americana, designados en la columna (1), que se remita por conducto de la Oficina de México, la incluirá dicha Oficina de México en la valija directa que confecciona para la Oficina de St. Louis Missouri .

La correspondencia destinada a los Estados que se anotan en la columna (2), que se remita por conducto de la Oficina de México, la incluirá dicha Oficina de México en la valija directa que confecciona para la Oficina de New York.

La correspondencia destinada a cualquiera de los Estados que se anotan en las columnas (3) y( 4), se remitirá a su destino, precisamente por conducto de la Oficina Mexicana de cambio correspondiente, designada en las columnas respectivas que llevan los mismos números (3) y (4).

Las oficinas de correos establecidas en algún puerto de los Estados que llevan el signo (\*) pueden hacer también envíos de correspondencia por medio de vapores que toquen en esos puertos.

En cuanto a la comunicación extrarregional por vía terrestre con el exterior del país, por ferrocarril, tenemos: Tijuana con San Diego de los E. U. A.(VER MAPA 4.3A). Nogales de Sonora con su homónima del país vecino. Naco, Sonora con Naco E. U. A. Agua Prieta Sonora con Douglas E. U.(VER MAPA 4. 3A). En estos itinerarios se instalaron oficinas postales en los carros y terminales del ferrocarril, así como en los lugares que interconectaban las poblaciones que utilizaban los tradicionales medios de conducción con los tendidos ferroviarios

Lo referente a la comunicación extrarregional con el exterior del país por vía marítima tenemos que éstos itinerarios fueron los más importantes para la comunicación del noroeste, no solo con el país, también con el extranjero como lo demuestran los siguientes datos (29):

**CUADRO 56. OFICINAS INSTALADAS EN LAS RUTAS NAVIERAS EN LA  
COMUNICACIÓN DEL NOROESTE CON EL EXTRANJERO.**

RUTA	PUNTOS EXTREMOS	VIAJES	NACIONALIDAD	COMPAÑÍA
	<b>P.. B. CALIFORNIA</b>			
3496	ENSENADA Y S. FCO. E.U.A.	12	AMERICANA	COSTA DEL PACÍFICO
3947	ENSENADA Y S. DIEGO E. U. A.	72	MEXICANA	DESARROLLO DE LA B. CAL
	<b>SONORA</b>			
3948	GUAYMAS Y S. FCO., E. U. A.	12	AMERICANA	COSTA DEL PACÍFICO
3692	MAZATLÁN Y S. FCO., E.U.A	12	AMERICANA	COSTA DEL PACÍFICO
		24	ÍDEM	MALA DEL PACÍFICO
		24	ÍDEM	KOSMOS
3693	MAZATLÁN Y PANAMÁ, COLOMBIA	30	AMERICANA	MALA DEL PACÍFICO
<b>FUENTE:</b> Dirección General de Correos, <u>Informe del Director Gral. de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas 1909-1910</u> , México, op. cit.				

El cuadro anterior nos da a conocer el número de ruta, las oficinas instaladas en los puntos extremos donde la oficina de origen corresponde al noroeste y las de destino que van tanto a los E. U., como al al sur del continente americano. Por consecuencia las rutas navieras nos sólo comunicaron al noroeste o a esta región con el interior del país, sino que sus itinerarios llegaban a regiones económicas importantes del exterior del país.

Resumiendo, tenemos que las oficinas postales de 1867 a 1883 no se encontraban cubriendo en gran parte la región noroeste debido a las dificultades administrativas del Servicio Postal; sin embargo su presencia fue trascendente al no haber otros medios de comunicación en la región. Para 1884 a 1900 con el auge que se les dio a las comunicaciones y transportes, las oficinas de correos mejoraron su presencia y su organización, apoyadas por las tradicionales medios de conducción de la correspondencia. En el periodo que va de 1901 a 1911, las oficinas postales no solo se instalaron por donde pasaba el ferrocarril y las compañías marítimas que priorizaron su

paso por los principales centros mineros, de riquezas marítimas, etc. para la comunicación interna y externa del noroeste, también se ubicaron en regiones aisladas por los accidentes naturales y climáticos, lo que demuestra el papel relevante de las oficinas postales en la comunicación del noroeste.



## NOTAS DEL CAPÍTULO 4.

(1) Katz puso en sus estudios esta división macrorregional, aunque ya había sido señalada por otros autores, sin ser el eje central de sus estudios.

Katz, Friederick, La Servidumbre Agraria en México en la Época Porfiriana, Era, México, 1980

(2) Calderón, Francisco, "Los Ferrocarriles" en: Historia Moderna de México, El Porfiriato, Vida Económica, Vol. VII. Parte 1, México, Hermes, 1965.

(3) "Disposición de San Luis Potosí del 3 de septiembre de 1863". La Administración General de Correos forma un ramo de la Secretaría de Relaciones exteriores y Gobernación.

Hernández, y Dávalos Juan E., Directorio para las oficinas del servicio público de Correos de la República Mexicana. Ligeros apuntes para la historia del establecimiento de Correos en México, sexta parte. Imprenta de José María Sandoval, México, 1876, p. LXLIII.

(4) "Circular No. 3 de la Secretaría de Gobernación del 20 de marzo de 1871". Ibid. pp. CXXV-CXXVI.

(5) "Circular No. 1 de julio de 1872." Ibid. pp. CXLI-CLII.

(6) Los pormenores de los ramos, la forma de llevar los libros y detalles, que aparecen en éste importante y trascendental formulario y en disposiciones administrativas posteriores aclarándolo o reformándolo, se omiten por ser ajenos a los límites fijados para ésta investigación, con algunas aclaraciones y pequeñas reformas estuvo vigente hasta 1833.

(7) Administración General de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1877, Imprenta de Díaz de León y White, México, 1877. Documento No. 20

(8) "Circular del Ministerio de Hacienda del 30 de Agosto de 1874", Hernández, y Dávalos Juan E. op. cit. pp. CLXXV- CLXXVII.

(9) Instrucción a que debe arreglarse las fianzas que se otorguen en resguardo de las rentas del Estado, y en cuya forma han dado de admitirse y no en otra. Formulario de las escrituras que deben otorgar los fiadores de las Administraciones y de más empleados que tienen manejo de caudales del erario del Estado, con algunas advertencias para los varios casos que pueden ocurrir, todo con arreglo a la instrucción que se ha formado sobre la recepción de fianzas.

Ibid. pp. CXXI,CXII, CXIII,CXIV.

(10) Aparecen las mismas observaciones en:

Administración General de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1876,1877,1878,1879. op.cit.

(11) Dominguez. Norberto. Estado que guarda el Servicio Postal Mexicano al inaugurarse en la ciudad de México el nuevo edificio de Correos, Tipografía de Boulignand Schmidt Sucesores, México, 1907, p. 200

(12) Administración General de Correos. Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, op, cit.

(13) **ibid.** 1879

(14) Administración General de Correos, **Código Postal de la República Mexicana, su reglamento y tarifas, vigente desde enero de 1884**, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1884.

(15) Cuadro realizado a partir de los datos de :

Administración General de Correos, **Gufa Postal de la República Mexicana 1889**, Tipografía Boulillgny and Schmidt Sucesores, México, 1889, pp. 207-209.

(16) La Unión Postal Universal surgió en 1874 en Berna, Suiza. Díaz acordó nombrar a Gabino Barreda, ministro mexicano en Alemania, como su representante. A partir de esta fecha, México ingresó a la UPU y Díaz elevó a rango de Ley la Convención de este Organismo Internacional que busca crear un correo mundial sin fronteras,

(17) Administración General de Correos, **Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1877**, **ibid.** p. 16.

(18) Rosenzweig, Fernando, "El desarrollo económico de México de 1877 a 1911, en: Enrique Cárdenas (Comp.) **Historia Económica de México**, F. C. E., México, 1992, p. 52.

(19) Administración General de Corres. **Código Postal de la República Mexicana**, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1895.

(20) En las **Leyes de Ingresos y Presupuestos de Egresos, de los años 1884 a 1913**, se podrá constatar lo que se asienta aquí.

(21) Construcción de las Oficinas Postales, como se señala en nuestros objetivos, tomados de:

Administración General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana 1886,1887,1889, Tipografía Bouligny and Schmidt Sucesores, México.

Administración General de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1884,1886, op. cit.

Administración General de Correos, Boletín Postal de la Admón. Gral. de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888,1891,1893,1899,1900, Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México, Varios años.

(22) Administración General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana, op. cit. pp. 55-56.

(23) Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Memorias de la SCOP del 1o. de julio de 1904 al 30 de julio de 1905, pp. 157-158.

(24) Dirección General de Correos, Boletín Postal de la Dirección Gral. de Correos de los Estados Unidos Mexicanos, suplemento al No. 5, Noviembre de 1907, México, op. cit. p. 318.

(25) Datos obtenidos de :

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Anales de la SCOP 1902-1908.

Dirección General de Correos, Boletín Postal de la Dirección General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1901-1911, op. cit.

Dirección General de Correos, Itinerarios de las Rutas Postales de la República Mexicana, Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México, 1901.

Dirección General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana, 1901-1911, op cit.

Dirección General de Correos, Cartas Postales de: Sinaloa, Sonora, Baja California, Nayarit, México, 1908.

(26) Datos recopilados en:

Dirección General de Correos, Informe del Director General de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, 1909-1910, Tipografía Económica, México, 1911.

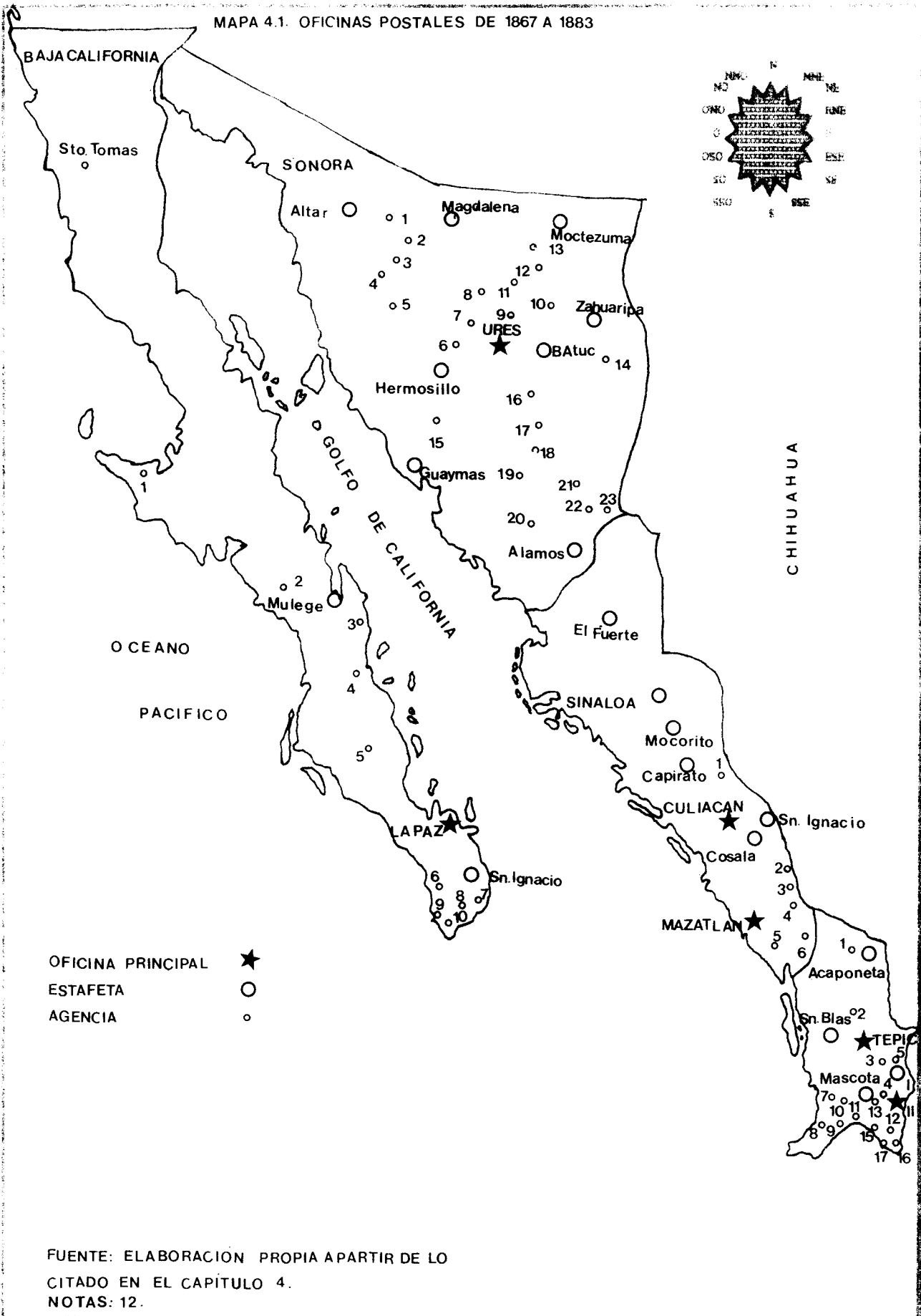
(27) Ibid.

(28) Dirección General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana 1906, op. cit.

(29) DATOS RECOPIRADOS EN:

Dirección General de Correos, Informe del Director Gral. de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas 1909-1910, México, op. cit.

MAPA 4.1. OFICINAS POSTALES DE 1867 A 1883

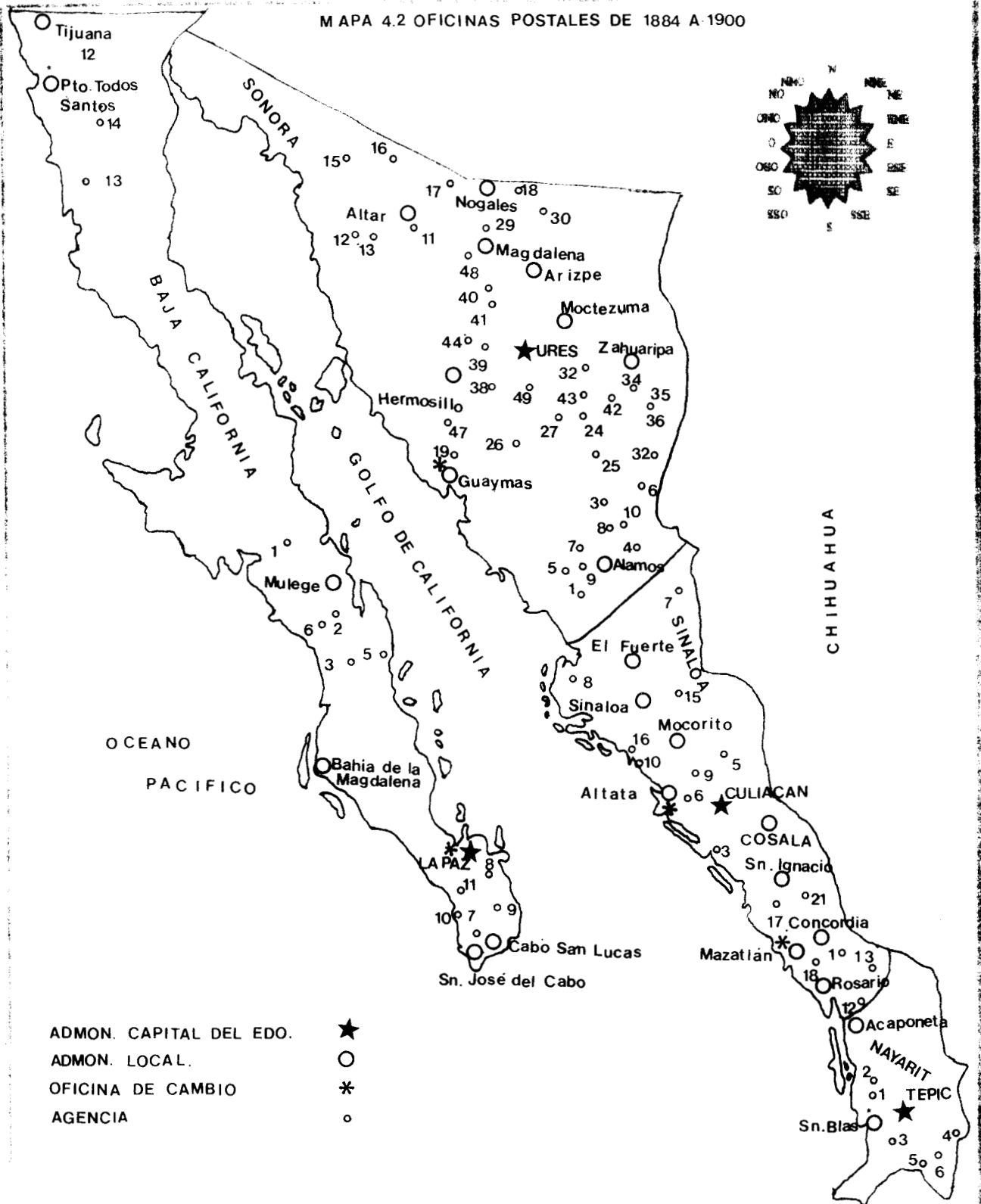


FUENTE: ELABORACION PROPIA A PARTIR DE LO  
CITADO EN EL CAPITULO 4.  
NOTAS: 12.

**OFICINAS POSTALES DE 1867 A 1883 (COMPLEMENTO DEL MAPA 4.1)**

<b>BAJA CALIFORNIA</b>	<b>SONORA</b>	<b>SINALOA</b>	<b>TEPIC</b>
1. SAN BARTOLOMÉ. 2. PURÍSIMA. 3. COMANDÚ. 4. LORETO. 5. SAN LUIS. 6. TRIUNFO. 7. MIRAFLORES. 8. SANTIAGO. 9. SAN LUCAS. 10. SAN JOSÉ..	1.PIQUITO. 2. CABORCA. 3. TUBUTANA.4. SAN ANTONIO. 5. ANGELES. 6. HORCASITAS. 7 RAYÓN. 8. OPODEPE. 9. BABIACORA. 10. ACONCHI. 11. HUEPAC. 12. BONAINICHE. 13. ARIZPE. 14. PESQUEIRA. 15. LA PALMA 16. NACORI. 17 PIMAS. 18. QUIRIEGO. 19. SAN ANTONIO. 20. CEDROS. 21. SOYAPA. 22. BAROLLECA. 23. BRONCES.	1. ALTATA. 2. PÁNUCO. 3.- CÓPALA. 4. CONCORDIA. 5. UNIÓN. 6. ROSORIO.	1. ESCUINAPA. 2. SANTIAGO. 3. COMPOSTELA. 4. IXTLÁN. 5.AHUACATLÁN. 6. ATENGUILLO. 7. SAN SEBASTIÁN. 8. YAPALA. 9. TOMATLÁN. 10. CUALE. 11.TALPA. 12. UNIÓN DE TULA. 13. TECOTOTLÁN. 14 COCULA. 15 AUTLÁN. 16. TAPALPA. 17. TENUMASTLÁN.

MAPA 4.2 OFICINAS POSTALES DE 1884 A 1900



- ADMN. CAPITAL DEL EDO. ★
- ADMN. LOCAL. ○
- OFICINA DE CAMBIO \*
- AGENCIA ◦

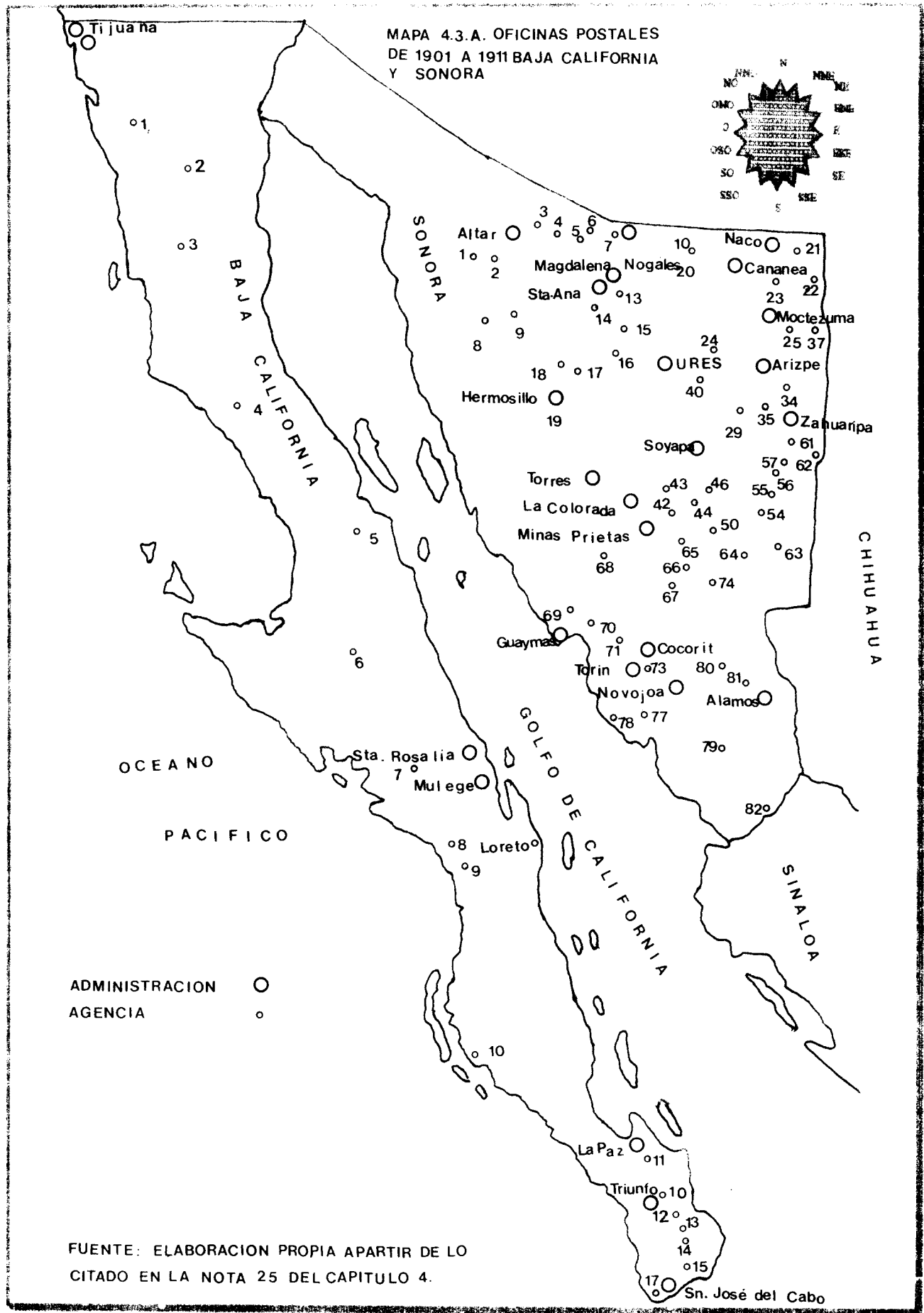
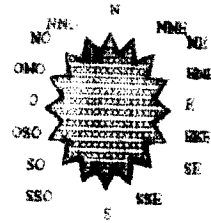
FUENTE: ELABORACION PROPIA A PARTIR DE LO CITADO EN LA NOTA 21 DEL CAPITULO 4.



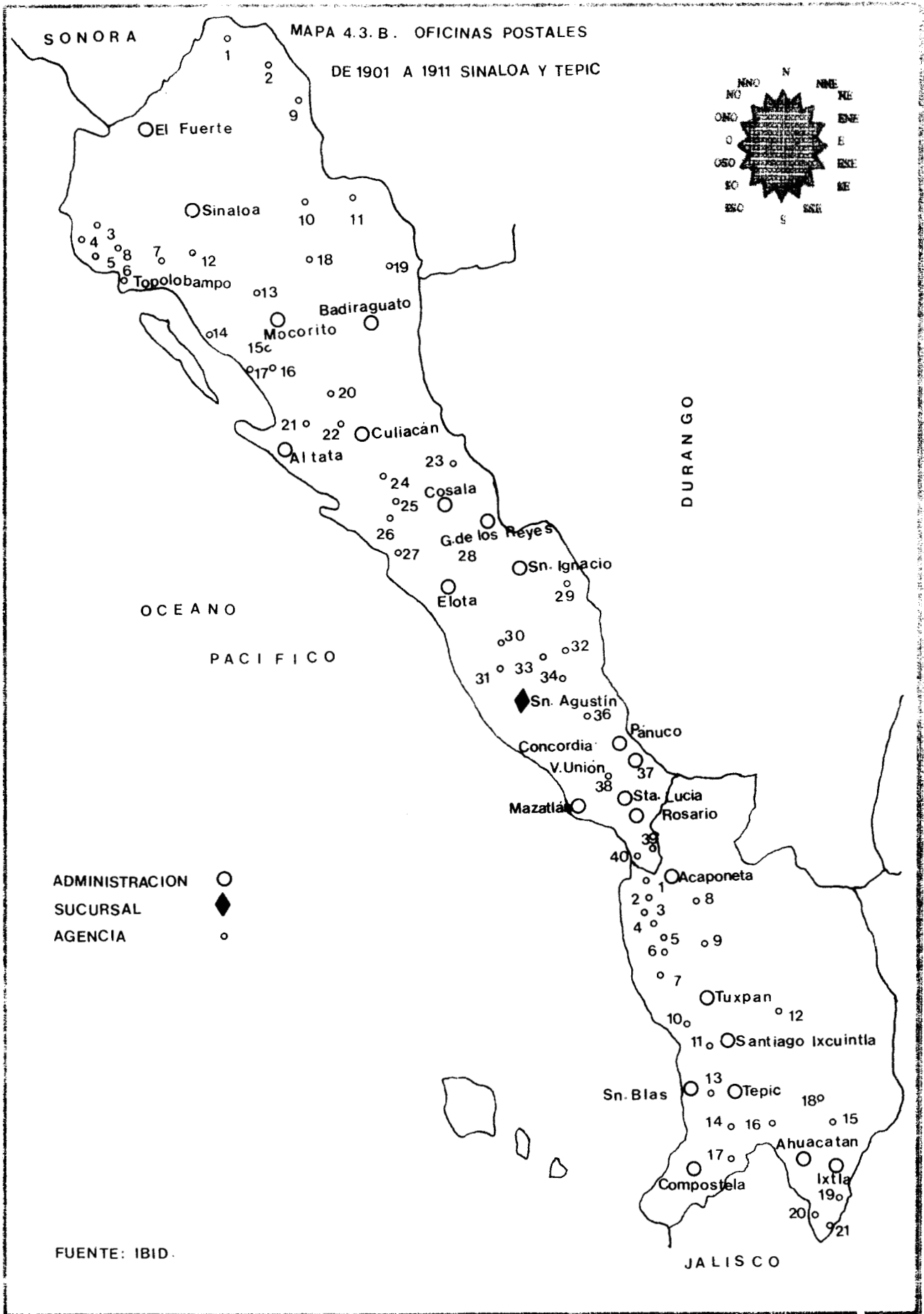
**OFICINAS POSTALES DE 1884 A 1900 (COMPLEMENTO DEL MAPA 4.2)**

PENÍNSULA DE BAJACALIFORNIA.	SONORA.	SINALOA	TEPIC.
1. SANTA AGUEDA. 2. SAN JOSÉ. 3. COMANDÜ. 4. SAN IGNACIO. 5. LORETO. 6. PURÍSIMA. 7. MIRAFLORES. 8. SAN ANTONIO. 9. SANTIAGO. 10. TODOS SANTOS. 11. TRIUNFO. 12. REAL DEL CASTILLO. 13. SAN TELMO. 14. SANTO TOMÁS.	1. ADUANA. 2. AGIABAMPO. 3. BAYORECA. 4. CEDROS. 5. MINAS NUEVAS. 6. MORAS. 7. NAVOJOA. 8. QUIRIEGO. 9 PROMONTORIOS. 10. ROSARIO. 11. ATIL. 12. CABORCA. 13. AQUITOA. 14. PITIQUITO. 15. QUITOVAQUITA. 16. SASABE. 17 TUBUTANA. 18. NORIA DE VALLES. 19 ACONCHI. 20 BABIACORA. 21 BACUACHIC. 22 FRONTERAS. 23 HUEPAC. 24 BRONCES 25 SAN JAVIER. 26. SAN MARCIAL. 27 TECORIPA. 28. SANTA CRUZ. 29. IMURIS. 30. SAN PEDRO PALOMINAS. 31. BABISPE. 32. BATUC. 33. GRANADOS. 34. ARIVECHI. 35. MULATOS. 36. TACUPETO. 37. TRINIDAD. 38. ÁNGELES. 39. HORCASITAS. 40 . OPODEPE. 41. RAYÓN. 42. SAN ANTONIO DE LAS HUERTAS. 43. SOYAPA. 44. VILLA PESQUEIRA. 45. SARIC. 46. BANAMICHI. 47. TORRES. 48. SANTA ANNA. 49 NACORI.	1- CÓPALA. 2. PÁNUCO. 3. FLOTA. 4. GUADALUPE DE LOS REYES. 5. BADIRAHUATO. 6. QUILÁ. 7. CHOIX. 8. HIGUERA DE ZARAGOZA. 9. CAPIRATO. 10 PERICOS. 11. PLAYA COLORADA. 12. ESCUINAPA. 13. PLOMOSAS. 14. JOCULXTITA. 15. BACUBIRITO. 16. BRECHA. 17. NORIA. 18. UNIÓN. 19. SAN JAVIER. 20. SAN JUAN. 21. IXPALINO.	1. IXCUINTLA. 2. TUXPAN. 3. AHUATLÁN. 4. AMATLÁN. 5. COMPOSTELA. 6- IXTLÁN.

MAPA 4.3.A. OFICINAS POSTALES  
DE 1901 A 1911 BAJA CALIFORNIA  
Y SONORA



FUENTE: ELABORACION PROPIA APARTIR DE LO  
CITADO EN LA NOTA 25 DEL CAPITULO 4.



RUTAS POSTALES DE 1901 A 1911 (COMPLEMENTO. MAPAS 3.3A Y 3.3B)

PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA	SONORA	SINALOA	TEPIC.
1. REAL DEL CASTILLO. 2. ÁLAMO. 3. SAN TELMO. 4. ROSARIO. 5. SANTA CATARINA. 6. CALILMALLÍ. 7.- SAN IGNACIO. 8.- PURÍSIMA. 9.- LA MISIÓN. 10.- BAHÍA DE MAGDALENA. 11.- MEZQUITITO. 12. SAN ANTONIO. 13. BELLA VISTA. 14. SANTIAGO DE LAS CASAS. 15. MIRAFLORES. 16. SANTA CATARINA. 17.- CABO SAN LUCAS.	1. CABORCA. 2. PITIQUITO. 3. OQUITO. 4. ATEL. 5. TUBUTAMA. 6. REFORMA. 7. SARIC. 8. CIÉNEGA. 9. LA YAQUL. 10. SANTA CRUZ. 11. IMURIS. 12. SAN IGNACIO. 13. CUCURPE. 14. TUAPE. 15. OPODEPE. 16. RAYÓN. 17. HORCASITAS. 18. PESQUEIRA. 19. SERIS. 20. CHIVATERA. 21. FRONTERAS. 22. COL. MORELOS. 23. COS. 24. BACOACHI. 25. CHURINIVARI. 26. NACUZARI. 27. CUMPAS. 28. YECORI. 29. TEPACHIC. 30. GRANADOS. 31. HUASABAS. 32. HUASABAS. 33. BACADEHUACHIC. 34. NACORI CHICO. 35. BASERAC. 36. BAVISPE. 37. COL. OAXACA. 38. PILARES DE TERAS. 39. NACORI GRANDE. 40. MAZATLÁN. 41. SAN JOSÉ DE PIMAS. 42. MARCIAL. 43. TECORIPA. 44. SAN ISIDRO. 45. SUAQUI GRANDE. 46. SAN JAVIER. 47. LA BARRANCA. 48. SAN ANTONIO DE LA HUERTA. 49. ONAVAS. 50. LA DURA (CONCENTRACIÓN). 51. TEPOCA. 52. LA BUFA. 53. SANTA ROSA. 54. TRINIDAD. 55. GUISAMOPA. 56. TACUPETO. 57. ARIVECHI. 58. BATUC. 59. SUAQUI. 60. BACANORA. 61. TARACHI. 62. MULATOS. 63. YECORA. 64. MOVAS. 65. NURI. 66. CUMURIPA. 67. BUENAVISTA. 68. EST. ORTÍZ. 69. SAN JOSÉ DE GUAYMAS. 70. LAS GUASIMAS. 71. POTAM. 72. MEDANO DE LOS ALGODONES. 73. BACUM. 74. ROSARIO. 75. QUIRIEGO. 76. BAYORECA. 77. ECHOJOA. 78. HUATABAMPO. 79. PROMONTORIOS. 80. ADUANA. 81. BUENAVISTA. 82. AGHABAMPO. 83. ESPERANZA.	1. AGUA CALIENTE DE BACA. 2. CHOIX. 3. TEROQUE. 4. HIGUERA DE ZARAGOZA. 5. AHOME. 6. MOCHIS COLONIA. 7. MOCHIS HACIENDA. 8. MOCHICAHUI. 9. YECORATO. 10. SAN JOSÉ DE GRACIA. 11. ROSARIO. 12. GUASAVE. 13. CIÉNEGA. 14. BRECHA. 15. SALITRE. 16. ANGOSTURA. 17. PLAYA COLORADA. 18. BACUBIRITO. 19. SAN LUIS CONZAGA. 20. COMANITO. 21. PERICOS. 22. NAVOLATO. 23. SAN JOSÉ DE LAS BOCAS. 24. SANTA CRUZ. 25. SAN LORENZO. 26. QUILA. 27. ABUYA. 28. LIMÓN. 29. SAN JUAN. 30. LIMÓN. 31. QUELITE. 32. SAN MARCOS. 33. NORIA. 34. CAPULE. 35. SAN AGUSTÍN. 36. TEPUXTA. 37. VERDE. 38. CACALOTAE. 39. ESCUINAPA. 40. CHAMETLA. 41. SANTA LUCIA	1. SAN JOSÉ. 2. SAN FELIPE. 3. SAYULA. 4. CAMALOTITA. 5. AGUA VERDE. 6. TECOALA. 7. QUIMICHIS. 8. SAN FELIPE. 9. ROSA MORADA. 10. MEXCATITLÁN. 11. SENTISPAC. 12. MINERAL DEL ZOPILOTE. 13. NAVARRETE. 14. JALISCO. 15. JALA. 16. JAZMINES. 17. SAN PEDRO LAGUNILLAS. 18. SANTA MARÍA DEL ORO. 19. BARRANCA DEL ORO. 20. GARABATOS. 21. AMATLÁN DE LAS CAÑAS. 22. YESCAS.

# ***CAPÍTULO 5o.***

***CAPÍTULO QUINTO.***  
***MATERIA POSTAL TRANSPORTADA EN LA***  
***REGIÓN NOROESTE DEL***  
***PAÍS: 1867-1911.***

La contribución del Servicio Postal Mexicano como factor de comunicación regional y nacional fue de suma importancia debido a que las rutas postales y oficinas instaladas transportaron la materia postal, tanto en zonas desarrolladas económicamente como en las marginadas. Esta infraestructura postal comunicó al noroeste y se apoyó a los modernos medios de transporte como el ferrocarril, como lo señalamos en los capítulos anteriores.

Lo anterior se debió, entre otros aspectos, a que los medios de comunicaciones como el telégrafo, la radiotelegrafía y el teléfono todavía no estaban en su apogeo, lo que hizo que el Correo fuera un medio de comunicación necesario en la región. Por consecuencia es indispensable presentar un estudio de la historia de las comunicaciones, para darle al Correo su valor; dicho estudio lo presentamos a continuación.

En 1851 se inauguró el primer **servicio telegráfico** entre la capital de la República y la población de Nopalucan, en Puebla, en una distancia de 187 km. y 720 m. El 5 de mayo de 1852 se prolongó la línea hasta el puerto de Veracruz, enlazando las ciudades de Nopalucan, San Andrés Chalchicomula(hoy Ciudad Serdán), Puebla, Orizaba y Córdoba, en una longitud total de 408 Km. En esa fecha se cursaron los primeros mensajes entre Veracruz y Orizaba, y por dificultades técnicas hasta el 19 del mismo mes entre la capital y el puerto. Más tarde el trazo de la ruta se cambió por Jalapa. La cobertura del telégrafo no tenía todavía presencia en el noroeste.

En marzo de 1867 el presidente Juárez decretó la federalización de los telégrafos que, desde su nacimiento, venían funcionando por medio de concesiones privadas. La primera Dirección General de Telégrafos se creó en 1878 y en 1881 se inauguró el servicio por cable submarino entre Veracruz-Tampico y Brownsville.

México trataba de comunicar al país por medio del ferrocarril; el telégrafo empezaba a llegar a ciertas regiones, pero no tenía cobertura en Sonora, Sinaloa, Tepic y la Península de Baja California; en este contexto el invento registrado por Alejandro Graham Bell el 10 de marzo de 1876 tuvo su primer experimento en el país en 1878 al establecerse la **comunicación telefónica** entre la capital del país y la comisaría de Policía de Tlalpan, Distrito Federal. En este mismo años se otorgó el primer permiso oficial para que el servicio telefónico se estableciera en la ciudad de México; Alfredo Westrup y Compañía instalaron la primera red para unir telefónicamente las seis comisarías de policía con la Inspección General, a ésta con el despacho del gobernador del Distrito Federal, y el de éste funcionario con el del ministro de Gobernación. En 1883 se estableció la primera conferencia telefónica internacional entre Matamoros, Tamaulipas y Brownsville, Texas, y para 1888 aparecían registrados 800 suscriptores en el primer Directorio Telefónico que se publicó en México.

Para 1890 la Compañía telefónica Mexicana contaba ya con 1,100 suscriptores en la capital de la República y en otras ciudades del país, y en 1893 daba servicio en la Monterilla y Santa Isabel (en la ciudad de México) además de las centrales de Puebla, Oaxaca, Guanajuato, León, Querétaro, Guadalajara, Zacatecas, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey. En 1904 se instauró el servicio de larga distancia, en combinación con las líneas telegráficas federales, en los estados de Durango, Coahuila y Nuevo León. Entre 1908 y 1910 la Empresa Telefónica Woessner extendió sus servicios en el norte del país, sobre los estados de Coahuila y Durango. En este recuento podemos darnos cuenta el aislamiento telefónico del noroeste.

La radiotelegrafía o telegrafía sin hilos fue introducida al país en 1902. Ese año la Dirección General de Telégrafos instaló las primeras estaciones radiotelegráficas mexicanas que unieron Santa Rosalía, en **Baja California**, con Cabo de Haro, en **Sonora**. Con las anteriores experiencias se instalaron las estaciones radiotelegráficas de Cerritos, **Sinaloa** y San José del Cabo, en **Baja California**; uniéndose las líneas terrestres de San José del Cabo y la Paz(1). Podemos observar que la radiotelegrafía tuvo penetración en la comunicación del noroeste pero hasta entrado el siglo XX, además que el medio de comunicación como el Correo es factor de mayor importancia por transportar no solamente mensajes, sino periódicos, revistas, libros, mercancía con o sin valor comercial, bultos postales, giros postales, etc. para todo el público, de ahí la relevancia del Servicio Postal en estos años.

El Correo pudo comunicar al interior las subregiones que se crearon, señaladas por Ángel Bassols Batalla (2) que son: **Baja California**. 1. Tijuana Tecate. 2. Valle de Mexicali. 3. Ensenada 4. Desierto de Vizcaíno-Santa Rosalía. 5. Valle de Santo Domingo-La Paz. 6. Valles del extremo Sur de Baja California. **Sonora**. 7. Valle de San Luis Río Colorado. 8. Costa de Sonora-Hermosillo. 9. Nogales-Cananea. 10. La Montaña de Sonora. 11. Valles del Yaqui y Mayo. **Sinaloa**. 12. Bajo Valle del Fuerte-Los Mochis 13. Valles centro de Sinaloa-Culiacán. 14. Valles sur de Sinaloa-Mazatlán. **Tepic**. 15. Norte de Tepic. 16. Sierra de Tepic. 17. Valles centro y sur de Nayarit-Tepic(ver anexo 5.1).

Después de éste análisis que nos demuestra la presencia del Correo en el noroeste, y que retomaremos más adelante para apoyar la comprobación de nuestra hipótesis, a continuación abordaremos la transportación de la materia postal en los tres subperiodos planteados en esta investigación: de 1867 a 1883, de 1884 a 1900 y de 1901 a 1911.



## 5.1. MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1867 A 1883.

Antes de iniciar este apartado queremos aclarar que en cuanto a la transportación de correspondencia se refiere, la mayoría de los diferentes documentos consultados no proporcionan mayores indicadores numéricos para crear series de datos de todos los servicios mencionados, por lo que nos apoyamos de los datos cualitativos para comprobar nuestra hipótesis. De dichos datos, son de importancia los que se refieren a la materia postal prohibida, por lo que lo señalamos como antecedente.

### MATERIA POSTAL PROHIBIDA PARA CIRCULAR.

Los principales hechos históricos que repercutieron en el tratamiento de la materia postal transportada data de las ordenanzas de correos de 1794, que en términos generales estuvieron vigentes hasta el 31 de diciembre de 1883, pero sufrieron modificaciones en varios puntos, como es el caso de los **ARTÍCULOS PROHIBIDOS**; por ejemplo tenemos los cambios surgidos por el Decreto del 16 de diciembre de 1851 que enumeró los objetos que, sin contravenir a las Ordenanzas, pudieran conducirse en las valijas(3).

Lo que no tenía problemas para admitirse eran los "periódicos, cuadernos, folletos, devocionarios, libros a la rústica, calendarios, tarjetas, anuncios, avisos o circulares comerciales, billetes de lotería, impresos diversos en cartón, vitela o lienzo, papel de música", no se indicó cuál debería ser el contenido de las valijas, pero se supone era todo lo descrito. Por otro Decreto del 12 de junio de 1855(4), consideró como artículos admisibles a las "Muestras sin valor".

La Ordenanza General de Correos de 1794(5), que continuó vigente hasta 1883 prohibió:

19 "...dinero, alhaja ni otra cosa que no sea papeles. Y para evitarlo, es mi voluntad que cualquiera carta o pliego que a su tacto demostrare contener dinero o alhajas, se abra a presencia del Administrador y oficiales, y extraiga con aplicación a la misma Renta, y se quede desde luego la carta, si no fuese de importancia..."

20 "Igualmente prohibido que en las balijas de la correspondencia se introduzcan o lleven dinero, alhajas u otros géneros extraños a la correspondencia..."

#### MATERIA POSTAL LIBRE DE CIRCULACIÓN.

##### CARTAS.

En este período el movimiento de **cartas** que se refiera a la comunicación epistolar entre remitente y destinatario no fue muy amplio por los altos costos de los portes, entre otros factores, sin embargo mantuvo siempre expectativas de crecimiento en la región noroeste como lo demuestran los siguientes indicadores que corresponden a las años donde se encontró información.

**Mazatlán**, Sin. transportó de 1872-1873, 52180 piezas sin variar en consideración esta misma cifra para 1876-1877. **La Paz**, P.B.C. transportó en la primera fecha 2112 piezas y para la segunda 2775. **Tepic** transportó en la primera fecha 18250 piezas y para la segunda 22594. **Ures**, Son. transportó para la primera fecha 22338 piezas y para la segunda 32463. El incremento para La Paz fue del 31.39%, para Tepic el incremento fue del 23.80% y para Ures el crecimiento fue del 45.33% (ver anexo 5.2).

De las cartas del exterior, se recibió por **Guaymas**, **Altar** y **Magdalena** 4080 piezas en la primera fecha y en la segunda 11652. De **La Paz**, en la primera fecha se recibieron 8025 piezas y en la segunda disminuyó a 673. **Mazatlán**, en la primera fecha recibió 8025 piezas y en la segunda fecha aumentó a 14707. **San Blas**, en la primera fecha recibió 403 piezas manteniendo estas cifras en la segunda (ver cuadro 5.2). Estos datos nos indican el

crecimiento de la correspondencia recibida del exterior al noroeste, en el caso de los puertos de Guaymas, Altar y Magdalena fue del 185.59%, para La Paz la disminución fue del 91.61% y el incremento de Mazatlán fue del 83.26 %.

Los anteriores movimientos nos prueban que a pesar de las deficiencias que se tenían en los años de la República Restaurada los resultados de la participación postal fueron positivos.

#### BULTOS POSTALES.

Por otro lado el movimiento de los **bultos**, que se refiere a la transportación de mercancías, eran conducidas por "conductas", que eran cincuenta o más mulas y asnos, acarreado minerales desde los lejanos reales de minas y que, tocando distintas poblaciones, llegaban a las capitales de las provincias, a la ciudad de México o a los puertos de Veracruz, Tampico, Acapulco, San Blas, ruta de comunicación del noroeste con el centro como lo vimos en los capítulos anteriores.

Los bultos postales tenían una minúscula participación; sin embargo, establecida la empresa de Diligencias Generales, dirigida por Anselmo Zurutuza, concesionaria del Correo desde mediados del siglo pasado, trajéronse bultos cada día en mayor cantidad. Esta situación duró hasta el establecimiento de los ferrocarriles en última veintena del siglo pasado. Fue a través de este nuevo medio de conducción que, el transporte y la entrega de los bultos adquirió su verdadera significación como un servicio organizado y efectivo por medio del Correo. En relación a este tipo de correspondencia no hay datos estadísticos debido a la falta de modernización de los sistemas administrativos-contables, por lo que tenemos que valernos de los siguientes datos cualitativos para reafirmar la trascendencia postal planteada en la hipótesis:

Los relatos que nos dejaron los viajeros que nos visitaron en el siglo XIX, entre ellos el alemán Mayer Brantz, el francés J. C. Beltrami, los norteamericanos J. R. Poinset y Albert

M. Guillian(6), aunque dispares en otros aspectos, están acordes en los esfuerzos del Servicio Postal para comunicar. En igual forma se expresan Melchor Ocampo, Guillermo Prieto, Ignacio Manuel Altamirano, Alfredo Chavero, Manuel Payno(7) y otros escritores que nos dejaron interesantes y vivos relatos de sus viajes por el territorio nacional desde los años treinta a los setentas del siglo pasado.

#### IMPRESOS.

En lo referente a los **impresos**; que se refiere a publicaciones no periódicas, folletos, impresos o manuscritos, planos, escritos a máquina, mimeógrafo o manuscritos; fueron transportados de 1872-1873 a 1876-1877 los siguientes: **Mazatlán**, Sin. en la primera fecha 24230 y en la segunda se mantuvo ese ritmo. **La Paz**, P.B.C. en la primera fecha 3039 y en la segunda aumentó a 4267. **Tepic** en la primera fecha 3512 y en la segunda aumentó a 10812. **Ures** en la primera 16743 y en la segunda aumentó a 34620. De la correspondencia recibida del exterior tenemos que **Guaymas, Altar y Magdalena** en la primera fecha 1159 y en la segunda aumentó a 1796. **La Paz** en la primera fecha 1375 y en la segunda aumentó a 1796. **Mazatlán** en la primera 9584 y en la segunda se mantuvo. **San Blas** en la primera 287 y en la segunda, también, se mantuvo (ver anexo 5.2). El incremento de transportación de la correspondencia fue del 40.41% en la Paz, del 207.86% en Tepic, del 106.77% en Ures. De la correspondencia recibida del exterior tenemos el aumento del 54.96% en Guaymas, Altar y Magdalena, del 30.62% en la Paz.

#### PUBLICACIONES PERIÓDICAS.

De las **publicaciones periódicas** tenemos que son periódicos, revistas, magazines culturales, etc.; habían alcanzado gran importancia, las diversas disposiciones administrativas que se sucedieron así lo demuestran, pues ya para mediados del siglo XIX el periodismo había alcanzado gran difusión e importancia en el país. Sin embargo, en 1868 se desató una campaña de prensa contra el Correo por pérdidas y extravíos de periódicos. La oposición fue tanta, que obligó a declarar a la Secretaría de Relaciones Exteriores y de Gobernación, de la cual dependía el Correo, que por acuerdo del Presidente, los extravíos de

los envíos postales, así como la ruptura de las fajillas que contuvieran periódicos, se comprenderían dentro del delito de violación a que se refería el Artículo 25 de la Constitución vigente, que era la de 1857, y a expedir las instrucciones para hacer práctica tal disposición(8).

La circulación de 25 periódicos en el noroeste representaron un gran medio de comunicación cuyos antecedentes vienen desde el 3 de agosto de 1858 cuando se dispuso que los envíos de periódicos se franquearan simplemente marcándoles con el Sello Negro (9). A estas disposiciones sucedieron otras, entre las cuales la de mayor importancia fue la Circular de 12 de agosto de 1871(10), ordenando que los giros se hicieran de la Administración General a las Principales, y de éstas a las Oficinas Subalternas por medio de libranzas con el papel sellado correspondiente, a cargo de sus correspondientes o agentes, mediante el cobro de un premio convencional y proporcional.

Bajo estas bases se hizo el Servicio hasta el 22 de octubre de 1874(11), en que se regularizó la tramitación de las Libranzas. Se estableció una cuenta especial de fondos de periodistas y se limitaron los plazos en las oficinas de Correos por el cobro y devolución de las libranzas referidas. Las publicaciones periódicas registradas en el años de 1878 en la región noroeste fueron las siguientes (12):

**Principal de Mazatlán.**

*Mazatlán:* 1. El Monitor del Pacífico. 2. El Occidental.

*Culiacán:* 1. El Estado de Sinaloa. 2. Boletín de Bévalos.

*Rosario:* 1. La Sombra de Cristerna. 2. El Colibrí.

**Principal de La Paz.**

*La Paz:* 1. La Baja California. 2. El Faro. 3. Boletín Oficial. 4. La Nueva Era. 5. La Sombra de Guerrero. 6. El Zancudo.

*Mulege:* 1. El Semanal. 2. La Campana.

### **Principal de Tepic.**

*Tepic:* 1. Periódico Oficial. 2. El Aguijón.

### **Principal de Ures**

*Hermosillo:* 1. La Nueva Era. 2. La Opinión Pública.

*Guaymas:* 1. El Independiente. 2. La Prensa. 3. El Municipio. 4. El Eco de Occidente.  
5. El Torito.

*Álamos:* 1. La Voz de Álamos. 2. El Pueblo.

### CERTIFICADOS.

Por lo que se refiere a las cartas o sobrescritos y pliegos llamados **certificados**, que consiste en darle un número de control a la pieza para su reclamación en caso de pérdida o tardanza. Este servicio se recibía en las rejas respectivas de las oficinas de correos, y después de haber pagado por su porte o franqueo se anotaban en libro destinado a ello con los pormenores necesarios para su cabal conocimiento; se les expedía enseguida, al interesado, la constancia respectiva para que a su tiempo pudiera reclamar el sobre Certificado con el recibo de la persona a quien iba dirigida, sellados como marcaba la Ordenanza de 1794 con la marca o impronta de CERTIFICACIÓN, haciendo cargo a la Administración que debía recibirlos, cuya oficina devolvía la cubierta de los sobrescritos o pliegos con la constancia de su entrega al destinatario, y anotando en dichas facturas la devolución de los mencionados sobrescritos, con cuyo procedimiento se comprobaba el cargo y descargo de esta clase de piezas(13).

Si no acudiesen a la oficina ni se hallaren las personas a quienes iban dirigidas, no se devolverían hasta que por "aviso" del Administrador, los dueños los pedían o recogían. Así se trataba de evitar quejas que "debilitan la confianza pública" y la responsabilidad de la Administración que los despachó. Incurrían en sanciones los Administradores de las oficinas por falta o extravío de sobrescritos y pliegos Certificados, guiándose por lo dispuesto en el ordenamiento legal mencionado.

Con el objeto de dar seguridad a los sobrescritos Certificados y para su mayor control, conociendo con prontitud el tramo de camino a donde pudieran haberse extraviado, y para evitar la duplicación de cargos de una a otras Administraciones en las facturas particulares de las correspondencias, los Certificados se escalaban así: México, a Querétaro, cuya Administración tenía la obligación de revisar los Certificados con la factura especial de escala, y con su visto bueno la devolvía a México a vuelta de correo. De Querétaro a Guanajuato, por una vía, o a San Luis Potosí por otra, cuyas Administraciones hacían la misma remisión y devolvían en igual forma las facturas a Querétaro, y así sucesivamente en todos los puntos de la "carrera" respectiva(14). En el movimiento de correspondencia certificada tenemos que de 1875-1876 a 1876-1877, **Mazatlán** tuvo 176 en la primera fecha manteniéndose en la segunda. **La Paz** en la primera tuvo 33, también manteniéndose en la segunda. **Tepic** 24 en la primera y manteniendo, de igual manera, el número en la segunda. **Ures** 224 en la primera y aumentando a 301 en la segunda lo que corresponde un incremento del 34.28% (ver anexo 5.2).

#### GIROS POSTALES.

Otra materia postal transportada fueron los **giros postales** que consiste en un servicio donde se envían documentos cobrables por el destinatario, ya que dinero en efectivo no era admitido en las oficinas postales. Aunque no hay datos estadísticos de el recibo, despacho y entrega de este servicio, podemos constatar su trascendencia al ser una original innovación en el Correo Mexicano y que fue retomado por el Correo de otros países. Este servicio se reglamentó e implantó por la importante Circular de la Secretaría de Gobernación del 12 de agosto de 1871 que decía(15):

**"...que el Correo puede ser muy bien una oficina de cambio seguro para los editores de publicaciones, pero sin perjudicar sus intereses, cuya seguridad puede extenderse a aquellas personas pobres que teniendo alguna pequeña cantidad que cambiar por la misma cortedad de la suma se le dificulta conseguir en la plaza la**

**situación que pretenden, con lo cual se prestará un servicio a la clase pobre y laboriosa de nuestra sociedad."**

Y ordenó en su artículo 11o. que:

**" Cuando alguna persona quiera cambiar una cantidad pequeña de dinero, la entregará en la Administración de Correos respectiva, recogiendo de ella el recibo correspondiente, en cuyo documento se expresará la cantidad que recibe, la oficina que le deberá pagar, el nombre de la persona que la entregue, y el de la que deba recibir. Este cambio sólo se podrá admitir por ahora hasta por veinticinco pesos "**

El sistema bancario de giros establecido en el Servicio Interior tenía por objeto facilitar la manera de situar, a través de sus oficinas, pequeñas cantidades de dinero hasta \$ 100.00 en Giros Ordinarios; y sin limitación en Giros Extraordinarios, mediante un pequeño premio por el cambio de situación. Este servicio, nuevo para el público, se vio entorpecido en un principio debido al estado de inestabilidad que vivía el país

En el Servicio Internacional se celebraron convenios especiales con Alemania, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Cuba y El Salvador, para girarse recíprocamente por medio de "órdenes postales" hasta determinada cantidad, más o menos a un equivalente de \$200.00 a 100 dólares, cuando nuestra moneda estaba a dos por uno con relación a la norteamericana.

Como lo vimos en los capítulos anteriores, este período fue la base para el crecimiento posterior del Correo. En estos años todavía el Correo no era considerado un Servicio Público por lo que los portes de la materia postal era alto en comparación con la extranjera. Aunado a lo anterior tenemos la violación y robo de la correspondencia así como :



**" los males que pesaban sobre los pueblos de occidente, con la continua destrucción de las correspondencias por los sublevados de Tepic, dispuso que la balijas destinadas a Sonora, Sinaloa y Baja California caminaran por la vía de Durango, que aunque mas dilatada presta mayor seguridad (16)".**

Otros aspectos ajenos al servicio de Correos son la mala dirección puesta por los usuarios así como:

**"la perniciosa costumbre pues así puede calificarse la idea adoptada en varias entidades federativas de estar cambiando o adicionando los nombres de los lugares, sin provecho alguno práctico para las poblaciones(17)."**

La transportación de la correspondencia tradicional como: 1. Cartas y tarjetas postales, ya sea a particulares o de negocios; 2. Las publicaciones periódicas, de gran alcance de comunicación; 3. Los nuevos servicios que, fueron aportación para el mundo como los giros postales y; 4. La correspondencia certificada, que le daba mayor seguridad a la entrega de ésta, fue el trabajo desarrollado por el Correo. A pesar de los factores internos y externos el Correo cumplió su papel de comunicar a la región al interior y con el exterior, al despachar y recibir la materia postal. Para demostrar lo anterior, se puede ver el movimiento de la materia postal, que aunque no tuvo incremento fuerte se mantuvo siempre hacia adelante. Los lugares de despacho y recepción de materia postal fueron los puertos de Mazatlán, La Paz, el corredor de la región noroeste con el resto del país como lo fue Tepic y; una zona eminentemente minera como Ures. También podemos observar que los puertos de Guaymas, Altar, Magdalena, La Paz, Mazatlán y San Blas fueron los mas importantes para el recibo del Correo con el exterior. Enseguida abordaremos la materia postal transportada de 1884 a 1900.

## **5.2. MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1884 A 1900.**

En este período no se encontraron datos cuantitativos específicos para comprobar el crecimiento en la transportación de la correspondencia en el noroeste; sin embargo para comprobar el crecimiento en la prestación de los servicios postales, como lo mencionamos en nuestra hipótesis, aplicaremos el método deductivo al analizar los datos nacionales y relacionarlos con el noroeste, objeto de nuestro estudio. Como antecedente de la circulación de la correspondencia es preciso señalar, la correspondencia prohibida.

### **MATERIA POSTAL PROHIBIDA PARA CIRCULAR.**

Respecto a los artículos prohibidos, el Código Postal de 1883(18) hizo una enumeración clara y precisa, prohibiendo el envío, transporte y entrega de objetos que causaran derechos aduanales, billetes de banco, cheques al portador, monedas, joyas, piedras preciosas, líquidos venenosos, materias explosivas, inflamables o grasosas; materias fácilmente liquidables; animales vivos y animales muertos no disecados, dulces, pastas, frutas y vegetales que pudieran descomponerse; sustancias pestilentes; billetes de lotería extranjeras y todo objeto obsceno o inmoral(19). En el cambio internacional conforme a la Convención Postal Universal de París de 10. de Junio de 1878, las prohibiciones estuvieron limitadas a la moneda acuñada, objetos de oro y plata, alhajas y objetos preciosos, y aquellos que debieran pagar derechos de aduana(20). Para la Convención Postal de 4 de Abril de 1887, entre México y los Estados Unidos, se prohibieron recíprocamente en los cambios de correspondencia:

**"Las publicaciones que violen las leyes de propiedad literaria del país de destino, los líquidos, venenos, materias explosivas o inflamables, las grasosas, las fácilmente liquidables, animales vivos, los muertos no disecados, insectos y reptiles, dulces, frutas, pastas, vegetales que puedan descomponerse y substancias que exhalen mal olor, billetes y circulares de loterías, todo objeto obsceno o inmoral, y todos los demás objetos que puedan destruir o de alguna manera perjudicar a las valijas o dañar a las personas que las manejan (21)."**

#### MATERIA POSTAL LIBRE DE CIRCULACIÓN.

La transportación de la correspondencia tendría otra modificación administrativa al indicarse en el Código Postal de 1895 -cuya vigencia duró de ese año a 1925 el establecimiento de una nueva clasificación, designando con el nombre genérico de "artículos a los objetos que se admitían por el Correo para ser transportados. Se consideraron cinco clases de artículos dentro del Servicio Postal Mexicano, con la aplicación de una cuota especial, en calidad de porte, a cada una de ellas. Dichas clases fueron: **a) de la Primera Clase** eran en un principio todo manuscrito o impreso por cualquier procedimiento que tuviera carácter de correspondencia escrita (actual y personal); comunicaciones oficiales cartas, tarjetas-cartas sencillas y con respuesta pagada: envíos que se depositaron cerrados; **b) la Segunda Clase** comprendía publicaciones periódicas, obras de cualquier clase distribuida por entregas y los libros de instrucción primaria; **c) la Tercera Clase** comprendía impresos y papeles de negocios; **d) la Cuarta Clase** abarcaba muestras sin valor mercantil, que en el comercio, la agricultura, y la industria necesitan cambiarse recíprocamente en pequeñas cantidades; y **e) la Quinta Clase** comprendía los **bultos postales**, es decir, los envíos por el Correo que contienen mercancía o cualquier objeto de los transmisibles, con un peso mayor que los otros envíos, con excepción de toda correspondencia actual y personal. Su peso máximo sería de 5 Kg. y su dimensión mayor, 120 cm. de perímetro(22).

## CARTAS E IMPRESOS

Los envíos ordinarios expedidos a nivel nacional en lo que se refiere a **cartas y tarjetas** postales tenemos que para 1888 se trabajaron 5 703 829 piezas y para 1899 fueron 18 515 565, lo que corresponde a un incremento del 224.63%. Para los envíos oficiales exceptuados de porte tenemos que para 1888 se expidieron 1618 164 y para 1899 fueron de 5 041 914 lo que equivale a un crecimiento del 211.58%. De los **impresos** de toda clase para 1888 tenemos 8 700 112 y para 1899 fueron de 67 529 235 lo que equivale a una variación del 676.19%. De las muestras sin valor para 1888 eran 72 022 para 1899 fueron 492 397 lo que equivale a un cambio sustancial del 676.19%. Finalmente de los bultos postales sólo tenemos el dato de 171 264 piezas trabajadas en 1899 (ver cuadro 5.3A).

## PUBLICACIONES PERIÓDICAS.

En lo que respecta a las **publicaciones periódicas** se dio un nuevo y más amplio servicio en favor de la prensa que consistió en un verdadero servicio de cobros y no en el simple de cambio, se realizó a partir de la implantación del Código Postal de 1884, y de las reformas hechas en 1894 que se impusieron en el Código Postal de 1895(23).

Los editores giraban a cargo de los subscriptores y en favor de los Administradores de Correos. Las Administraciones se limitaban a presentar las libranzas, a exigir el pago o el respaldo, a devolver las libranzas respaldadas y a dar los avisos de las pagadas a las oficinas de correos de depósito, a efecto de que el importe de los avisos se pagara a los giradores.

## BULTOS POSTALES.

Por lo que se refiere a los **bultos postales** transportaban mercancías con un peso mayor que los otros envíos, se le denominó por la terminología moderna del sistema, como Bultos Postales, y quedaron comprendidos en la 5a. clase de artículos admisibles(24). Para su despacho están sujetos a revisión al momento de su depósito, sin maltratar la cubierta o envoltura. Una vez aceptado, se etiquetaba y cubría el porte requerido(25). Los bultos

postales no se entregaban a domicilio, sino que los destinatarios tenían que informarse de su envío en las Listas o bien se les mandaba un aviso para presentarse a recogerlos en las oficinas postales, que como ya mencionamos estaban ubicadas estratégicamente tanto en los lugares importantes económicamente como los aislados por factores geográficos.

Los bultos postales para el interior estaban sujetos de manera absoluta a los plazos de espera, a los trámites y reglamentación relativa, a la devolución directa de las oficinas de destino, a las de origen a los procedimientos establecidos para el envío a rezagos, etc.

Las oficinas llevaban dos registros, una para los Bultos Postales depositados y recibidos en tránsito, que formaba lo que en la terminología postal se llama despacho, y otro para los recibidos como destino a la localidad. Para este último se usaron formas o modelos especiales. El movimiento de los bultos postales para el servicio interior y para el servicio internacional (tanto expedición como recepción) fue para 1894 de 53 212 y para 1899 de 274 192 (ver anexo 5.3), lo que representó un incremento del 415.28%.

El movimiento de los bultos postales se dio en un gran número en las diferentes oficinas postales del noroeste por su ubicación al estar en la frontera con los Estados Unidos, zonas mineras, ciudades comerciales como la de las capitales de los estados, puertos, etc., Estas oficinas fueron las de Naco, Cananea, Nogales, Altar, Magdalena, Santa Ana, Moctezuma, Ures, Hermosillo, Arizpe, Zahuaripa, Soyapa, Torres, La Colorada, Minas Prietas, Cocorit, Torin, Navojoa y Alamos, en **Sonora**. Tijuana, Santa Rosalia, Mulege, Loreto, La Paz, El Triunfo, y San José del Cabo, en el **Península de Baja California**. El Fuerte, Sinaloa, Topolobampo, Mocorito, Badirahuato, Altata, Culiacán, Cósala, San Ignacio, San Agustín, Concordia, Pánuco, Santa Lucia, Rosario y Mazatlán, en **Sinaloa**. Acaponeta, Tuxpan, Santiago Ixcuintla, San Blas, Tepic, Compostela, Ahuacatan, e Ixtla, en **Tepic** (ver mapas 4.3A Y 4.3B).

## CERTIFICADOS.

Por lo que se refiere a los **certificados** tenemos que por decreto de 26 de enero de 1899 y su Reglamento(26) se estableció el sistema de Certificación dentro del Servicio Interior, para toda clase de correspondencias, con excepción de las de 2a. clase (periódicos, obras distribuidas por entregas, libros de instrucción primaria). Este sistema modificaba substancialmente al establecido antes para los Certificados. La Certificación podía ser: a) sin acuse de recibo, y b) con acuse de recibo; y se autorizó a todas las Agencias Postales, por medio de la Guía Postal, para expedir y recibir envíos certificados, exceptuándose las gratuitas solo de la expedición. Cada envío tenía que llevar un número progresivo puesto en una etiqueta que contenía el nombre de la oficina de depósito y la inicial C (Certificado); la numeración debía comenzar en cada oficina de correos el 1o. de julio de cada año.

Los remitentes tenían derechos similares relativos a las demás correspondencias, agregando el de percibir una indemnización de 10.00 pesos por la pérdida de un envío certificado, si no se debía a caso fortuito o a fuerza mayor y de 50 francos si se perdía en el Servicio Internacional. Los talones de los recibos de depósitos y entrega de los envíos certificados, facturas, guías, etc., se conservaban durante tres años en el Archivo de la Sección correspondiente.

El sistema de certificación impuso al Sistema Postal Mexicano muy especiales procedimientos. Su depósito, empaque, tramitación, tránsito, recepción y entrega diferían en lo absoluto del tratamiento que se daba a las correspondencias ordinarias, ya que el Certificado en si constituye una especie de segura para determinados envíos, sin tener en cuenta la clase ni valor alguno. De hecho la Certificación significa tan sólo el compromiso del Correo de entregar al mismo destinatario o a su apoderado los envíos que se someten a ella, y a comprobar en su caso, la entrega cuando así lo solicita el interesado. El sistema de Certificación establecido operaba de acuerdo con las estipulaciones establecidas en la Unión Postal Universal de la que México era miembro.

Los datos de las piezas certificadas dan cuenta de la consolidación del servicio certificado postal solicitados por el público: de 1888 1899, en la primera fecha la expedición del servicio interior fue de 154 658 y para la segunda creció en 374 462 que corresponde al 142.12% de incremento. En lo referente a los envíos oficiales para la primera fecha fue de 77 140 y para la segunda de 235 697 que da un crecimiento del 205.54% (ver anexo 5.3A).

La suma total de los envíos ordinarios y certificados del servicio nacional nos indican que para 1888 la correspondencia transportada fue de 16 325 925 y para 1899 de 92 360 354 que muestra un crecimiento del 465.73%.

Estos indicadores demuestran lo dicho en nuestra hipótesis al plantear que durante el Porfiriato la materia postal transportada se incrementó con el paso de los años a nivel nacional lo que nos conlleva a suponer que lo mismo paso en el noroeste y con mayor razón al ser esta región el principal medio de comunicación ante la mínima presencia del ferrocarril y la nula participación del teléfono y los telégrafos abordados en el inicio de este apartado. Asimismo para efecto de corroborar nuestra hipótesis, en el apartado 5.4(p.187) de este capítulo, que se refiere al aumento de la población de los principales poblados del noroeste, nos hace deducir un aumento en la circulación de la correspondencia.

#### GIROS POSTALES.

Otro fue el criterio que se siguió, a partir de 1884, de los que determinaron su iniciación, pues en la parte expositiva del Código de 1884 se expresaba que, prohibiéndose por dicho ordenamiento legal que dentro de las cartas se remitieran billetes de banco, dinero u otros objetos de valor, parecía justo compensar al público la comodidad de que se le privaba con esa prohibición, proporcionándole en cambio la facilidad de hacer pequeñas remisiones de dinero, para lo cual se establecía el sistema de **Giros Postales**, en uso en las naciones más adelantadas(27).

Sin embargo, no se puso en práctica inmediatamente sino hasta el 1o. de enero de 1895(28) en que se expidieron los primeros Giros Postales por un máximo de \$ 30.00 y por determinadas administraciones; e imponiéndose una Tarifa Diferencial de Premios, que equivalía al 2%, pues se cobraban \$0.10 por giro de \$ 5.00 y \$ 0.60 por de \$ 30.00, etc. Las Oficinas autorizadas se fueron aumentando progresivamente hasta que se comprendieron todas desde el 1o. de septiembre de 1898, con pocas excepciones necesarias.

Por el decreto de 26 de enero de 1899 se hizo una reforma a la Tarifa vigente, bajando el importe de los premios por situación en un 15%, elevando el máximo de los "Giros Ordinarios" a \$ 100.00, y creando los "Giros Extraordinarios" sin límite de monto. Las consecuencias de esta reforma quedaron marcadas perfectamente en el movimiento, siempre creciente, que tuvo este Servicio durante el periodo de 1899 a 1913. Este apoyo a los comerciantes editores de periódicos y público en general tiene que ver con la función del Correo al declararse un servicio público, dejando a un lado su función como renta del estado.

En este contexto de avances, los giros postales que fueron creados en el periodo anterior rindieron frutos en este periodo: de 1894-1895 el número de movimiento de giros fue de 7 791 con un valor de \$ 101,732 para 1898-1899 aumentó el movimiento a 186 242 y el valor fue de \$ 3,323 510 (ver anexo 5.3C). Lo que nos permite calcular un incremento del 2290.48% en el número y del 3166.93% en valor. Esto permitió apoyar a los movimientos financieros de los usuarios del país y del noroeste.

Finalmente la correspondencia internacional (Cartas y tarjetas postales, envíos oficiales exceptuados de porte, impresos y papeles de negocios, muestras sin valor, bultos postales ordinarios y envíos de todas clases.) también aumentó en este periodo: de 1888-1889 a 1898-1899 se expidió en la primera fecha, correspondencia tanto ordinaria como certificada, 2 660 542 y para la segunda aumentó a 5 699 248, lo que significó el 114.21% de incremento. De la recepción en la primera fecha 7 740 109 y para la segunda aumentó a 24 557 334, lo que representó un movimiento del 217.27%.



En resumen tenemos que este periodo de crecimiento enunciado en nuestra hipótesis lo demuestra el aumento de la circulación de la materia postal, así como el surgimiento de nuevos servicios. A continuación señalaremos la circulación de la correspondencia de 1901 a 1911.

### **5.3. MATERIA POSTAL TRANSPORTADA DE 1901 A 1911.**

La clasificación de la materia postal constituye la columna vertebral sobre la cual todo el Servicio Postal Universal se sostiene. Sin ella no sería posible el control, manejo y distribución de miles de millones de cartas, bultos y paquetes en todo el mundo. Por lo que a partir de 1901 es cuando se empiezan a especificar más las condiciones de la transportación de la correspondencia de acuerdo a la clasificación de la primera a la quinta clase, que a continuación especificamos:

#### **MATERIA POSTAL PROHIBIDA PARA CIRCULAR.**

La misma que el periodo anterior.

#### **MATERIA POSTAL LIBRE DE CIRCULACIÓN.**

**La Primera Clase** la constituyen "las cartas, recados, pedidos, recordatorios de cuentas, informes y memoranda, ya sea que circulen en sobre o envolturas cubiertos o cerrados así como tarjetas, cartas-tarjetas, y correogramas.

El límite de peso del Servicio Interior para la correspondencia de Primera Clase es de 10 Kg., y para el Servicio Internacional es de 2 Kg. El máximo de las dimensiones debe ser tal que no dificulten su manipulación y transporte: 120 cm. de perímetro, exceptuando retratos, planos y otros objetos de forma especial que no puedan subdividirse. En cuanto a la característica de los sobres en su envoltura o cubierta donde se remiten las cartas,

anteriormente se usaron de forma cuadrada, pero poco a poco se hizo común el sobre "oblongo", común y corriente de nuestros días (9.3 X 16.5 cm.).

Las cifras a nivel nacional son las siguientes: **Cartas y tarjetas postales** 1900-1901. 32 570 647. 1901-1902. 35 560 013. 1902-1903. 88 270 403. 1903-1904. 41 676 558. Por lo tanto el incremento fue del 27.96% (ver anexo 5.4)

Las cifras a nivel internacional son las siguientes: *EXPEDICIÓN*. 1900-1901. 4 239 044. 1901-1902. 5 194 831. 1902-1903. 6 078 052. 1903-1904. 7 749 475. *RECEPCIÓN*. 1900-1901. 4 578 279. 1901-1902. 5 014 340. 1902-1903. 5 704 833. 1903-1904. 7 524 588. Por lo que el incremento en la expedición internacional fue del 82.81% y de la recepción fue del 64.35% (ver anexo 5.5A y 5.5B).

**La segunda Clase:** comprenden las publicaciones periódicas que hayan obtenido la autorización de la Dirección General de Correos, por haber satisfecho los requisitos que establece el Reglamento respectivo.

Para que los alcances y suplementos de las publicaciones periódicas se admitan en la Segunda Clase, deberán reunir los requisitos del Reglamento para publicaciones.

Los suplementos sólo se admiten en esta clasificación cuando se depositen con la publicación de que forman parte. Los suplementos con una o más secciones cómicas; los magazines con historias o novelas cortas, o de carácter cultural.

El depósito se hará precisamente en la ventanilla respectiva y por ningún motivo en los buzones. Su empaque debe hacerse por medio de fajillas o rollos, con el nombre impreso y dirección de las publicaciones autorizadas y el del Agente cuando proceda.

**La tercera Clase** incluye las publicaciones sin tiro periódico, libros, folletos, impresos o manuscritos originales y pruebas de imprenta; planos y cartas geográficas, películas fotográficas y cinematográficas usadas, reveladas o no; tarjetas ilustradas sin texto o que teniéndolo no transmitan en todo o en parte un asunto de carácter particular; esquelas, tarjetas de visita o felicitación; boletas escolares o electorales; música grabada, papeles de música, impresos o manuscritos, tarjetas postales en blanco y franqueadas cuando cada una lleve escrita o impresa la dirección de otro destinatario. Se permite agregar a las esquelas y tarjetas de visita impresas, hasta cinco palabras de cortesía; circulares impresas por cualquier procedimiento y papeles de negocios.

Los libros impresos en "galeras" o "planos" de corrección, o escritos en máquina, mimeógrafo, fotostat, o manuscritos, con correcciones o no, así como los impresos para ciegos se consideran también dentro de esta clase.

Las cifras a nivel nacional del movimiento de los **impresos** es el siguiente: 1900-1901. 57 050 940. 1901-1902. 65 619 806. 1902-1903. 70 766 739. 1903-1904. 72 449 298. Lo que representa un incremento del 26.99% (ver anexo 5.4).

Las cifras a nivel internacional son: *EXPEDICIÓN*. 1900-1901. 4 181 842. 1901-1902. 4 857 123. 1902-1903. 5 769 238. 1903-1904. 5 938 133. *RECEPCIÓN*. 1900-1901. 23 249 867. 1901-1902. 24 152 635. 1902-1903. 25 465 222. 1903-1904. 25 781 787. El incremento de la expedición fue del 42% y de la recepción fue del 10.89% (ver anexo 5.5A y 5.5B).

**En la Cuarta Clase** se comprenden las muestras de productos no destinados a la venta. Las muestras sin valor consisten en pequeñas cantidades o muestras del producto motivo de la oferta. Consecuentemente, toda clase de materias primas de origen mineral, vegetal o animal; o bien, de productos industriales de los que puedan separarse fracciones para su ofrecimiento como muestras, dando a conocerlas a los detallistas, y en general, al

público consumidor: cereales, semillas, hojas en pequeña cantidad, pedacitos de tela o de casimires, esencias, talcos, perfumes, productos de tocador y de belleza, aceites, vinos y licores, minerales igualmente en pequeñas cantidades para que sólo demuestren la clase de mercancía que se propone(29).

Las muestras deben de carecer de valor. Precisamente por eso se les llama así muestras sin valor, pues aún cuando el fabricante tenga la convicción de que es un obsequio de propaganda, y no representa un valor comercial, la persona que la recibe es común que utilice la muestra para venderla, y en esas condiciones se convierte en una mercancía como cualquiera otra.

Las cifras a nivel nacional de las **muestras sin valor comercial** son: 1900-1901. 179 650. 1901-1902. 192 215. 1902-1903. 205 324. 1903-1904. 162 751. No hubo incremento, la baja fue del 9.41% (ver anexo 5.4).

Las cifras a nivel internacional son: *EXPEDICIÓN*. 1900-1901. 179 650. 1901-1902. 192 215. 1902-1903. 225 324. 1903-1904. 165 751. *RECEPCIÓN*. 1900-1901. 339 852. 1901-1902. 167 120. 1902-1903. 438 612. 1903-1904. 302 197. El decremento a nivel expedición fue del 7.74% y de la recepción fue del 11.08% (ver anexo 5.5A y 5.5B).

**Quinta Clase:** Se comprenden en la Quinta Clase los envíos que contengan mercancías. Se entiende por mercancía en términos postales, todo producto u objeto con el cual se puede concertar operaciones de compra y venta.

La clasificación es extensiva a toda clase de mercancías, y también a las correspondencias de Segunda, Tercera y Cuarta Clases mencionadas, cuando convenga al remitente enviarlas como Bultos Postales, que obligatoriamente será usando el Servicio de Registrados.

Las cifras a nivel nacional de los **bultos postales** son: 1900-1901. 231 256. 1901-1902. 240 212. 1902-1903. 25 556. 1903-1904. 310 166. El incremento fue del 34.12% (ver anexo 5.4).

Las cifras a nivel internacional son: *EXPEDICIÓN*. 1900-1901. 32 870. 1901-1902. 35 156. 1902-1903. 37 112. 1903-1904. 37 983. *RECEPCIÓN*. 1900-1901. 161 949. 1901-1902. 167 120. 1902-1903. 173 902. 1903-1904. 175 521. El incremento para la expedición fue del 15.56% y para la recepción fue del 8.38% (ver anexo 5.5A y 5.5B).

Los datos anteriores de las diferentes categorías de materia postal nos indican el incremento de la transportación de correspondencia a nivel nacional e internacional, claro reflejo de que en éste último periodo, el Correo estuvo una expansión como lo señalamos en nuestra hipótesis. Por consecuencia en lo que se refiere a la región noroeste tenemos que las administraciones con mayor circulación de correspondencia fueron: Cananea, Son. Mazatlán, Sin. Tepic. Altar, Son. Arizpe, Son. La Colorada, Son. Culiacán, Sin. Elota, Sin. Ensenada P.B.C. Fuerte, Sin. Guadalupe, Sin. San Ignacio, Sin. Magdalena, Son. Moctezuma, Son. Naco, Son. Navojoa, Son. Nogales, Son. La Paz, P.B.C. Santa Rosalia, P.B.C. Rosario, Sin. Santiago Ixcuintla, Tep. Torin, Son. y Ures, Son.(ver anexo 8).

Por lo que se refiere a la correspondencia de quinta clase nos falta argumentar, que por su transmisión de los bultos postales en el Servicio Internacional, México de acuerdo con los convenios establecidos, cambiaba Bultos Postales sin valor declarado, directamente con numerosos países que aparecen en los cuadros que comprenden los párrafos respectivos de la Guía Postal de 1905 y que es imposible reproducir aquí. Las oficinas autorizadas para el servicio internacional de Bultos Postales, son las siguientes:

Acaponeta, Tep. Ahuacatlán, Tep. Alamos, Son. Altar, Son. Altata, Sin. Cosalá, Sin., Elota, Sin. Ensenada, B.C. Fuerte, Sin. Guaymas, Son. Hermosillo, Son. Ixtlán, Tep. La Paz, B.C. Cananea, Son. Magdalena, Son. Mazatlán, Sin. Mulege, B. C. Nogales, Son. Rosario,

B.C. Cananea, Son. Magdalena, Son. Mazatlán, Sin. Mulege, B. C. Nogales, Son. Rosario, Sin. San José del Cabo B.C. San Blas, Tep. Santa Ana Son. Santa Rosalía, B. C. Sinaloa, Sin. Tepic, Tep. Tijuana, B. C. Torres, Son. Triunfo, B. C. Torin, Son. Triunfo, B.C. Ures, Son. (30).

El franqueo en su totalidad era obligatorio para todos los países y se hacia con estampillas postales (excepto Francia). En México se estableció una Tarifa de portes para los Bultos Postales, que fue modificándose con el tiempo. Las dimensiones de los bultos aceptados por los diferentes países variaron muy poco, 1.20 m. y 60 cm. de largo fue la regla general aceptada, dándose algunas normas y tablas para su determinación(31). Se estableció una documentación especial para la tramitación de Bultos Postales por la Dirección General de Correos, mediante diversas "formas" o modelos según los países con los que México tenía convenios firmados, y al mismo tiempo se reglamentó su depósito, transporte y recepción(32).

Todos los Bultos Postales tenían que ser examinados. Este examen es facultativo en las Oficinas de Correos de origen obligatorio en las de destino. Los remitentes tienen la obligación de declarar exactamente y aún con detalles cuál es el contenido de la pieza depositada. En caso de que se haga una declaración falsa y se pretenda remitir un artículo prohibido, se destruye o remata el bulto, según el caso, y se lo amerita, se consigna a las autoridades, sin perjuicio de exigir responsabilidades al remitente cuando se hayan ocasionado daños a otras correspondencias.

Del examen de contenido de los Bultos Postales se exceptúan: 1) medicinas de patente o productos de perfumeria y cosméticos, cuyos envases originales no puedan abrirse porque desmerecería el producto; 2) placas y papel para fotografía y calcas; 3) cigarrillos y puros en sus envases originales; 4) conservas y substancias alimenticias en latas herméticamente cerradas; 5) en general todos los productos que se remitan en sus envases y estén garantizados con la marca de fábrica correspondiente. Las 31 oficinas postales autorizadas

para la transmisión de bultos postales internacionales, explicado líneas arriba, nos demuestra, ante la falta de datos cuantitativos, la importancia del noroeste en la recepción y despacho de la mercancía transportada por medio del correo. Estas oficinas por su puesto tenían su conexión al interior de la región, visto en el capítulo tres y cuatro, y con el resto del país, lo que nos comprueba el papel importante del Correo al ser un elemento de integración regional y nacional.

#### GIROS POSTALES.

La fluctuación de Giros Postales expedidos por el Correo se debió, desde 1901 a 1913, a las operaciones que de éste tipo realizaban los bancos establecidos en la República. Cada Capital de Estado poseía un Banco, y no fue sino hasta 1925 que se estableció el Banco de México S. A. como único, desapareciendo los estatales y regionales, y unificando las disposiciones bancarias del país(33).

Otro servicio que nos sirve como parámetro para ver la penetración del Correo a toda la sociedad es el servicio de Giros Postales. Este servicio se consolidó en este periodo a nivel nacional en el año fiscal de 1900-1901 pues el valor de los giros interiores expedidos fue de \$28 590 201.32 y el de los giros internacionales expedidos y pagados en México fue de \$ 593 345.11, para el periodo fiscal de 1903-1904 el valor de los giros interiores expedidos aumentó a \$ 45 030.305.71 y el de los giros internacionales expedidos y pagados en México también creció a \$ 1 128 261.83. Por lo que el incremento de los giros nacionales expedidos fue del 57.50% y el de los giros internacionales expedidos y pagados fue del 90.15% (ver anexo 5.7).

En la región noroeste las administraciones que más expidieron los giros postales fueron: Arizpe, Son. Concordia, Sin. Culiacán, Sin. Fuerte, Sin. Ixtlán del Río, Tep. Mazatlán, Sin. Mocorito, Sin. Moctezuma, Son. Navojoa, Son. Santiago Ixcuintla, Tep. Soyapa, Son. Tepic, Torin, Son. (ver cuadro 5.8)

En lo que se trata al pago de más giros postales, la lista es la siguiente: Guaymas, Son. Hermosillo, Son. Cananea, Son. Concordia, Sin. Culiacán, Sin. Ensenada, P.B.C. Fuerte, Sin. Guaymas, Son. Ixtlán del Río, Tep. San José del Cabo, P.B. C. Magdalena, Son. Mazatlán, Sin. Moctezuma, Son. Mulege, P.B.C. Navojoa, Son. Nogales, Son. La Paz, P.B.C. Rosario, Sin. Santiago Ixcuintla, Tepic. Sinaloa, Sin. Tepic. Ures, Son. (ver cuadro 5.8)

#### REEMBOLSO.

Con el propósito que pudieran cambiarse recíprocamente mercancías de todo género, objetos de cualquier naturaleza, documentos mercantiles, administrativos o privados, cuyo valor, costo o derecho fuese necesario recoger del destinatario, se estableció por decreto de 26 de diciembre de 1907 y su Reglamento, el importante "Registro de Reembolsos", abriéndose al público desde el 1o. de marzo de 1908(34). Con él se dio mayor amplitud en sus operaciones al comercio, la agricultura, la industria y al público en general.

Este nuevo servicio se extendió a las oficinas postales en donde se hacía el Servicio de Giros Postales, por razón de que la entrega del importe de los Reembolsos, conocido comúnmente como el cobrar o devolver. En las oficinas, sólo era admisible en forma de Giros Postales. Para su ejecución se expidieron las Instrucciones(Servicio de Reembolso) pertinentes.

Se adoptó un modelo o "forma" de cobro para los envíos y gravamen de Reembolso, perfectamente adaptable a los paquetes cerrados de Primera Clase, a los paquetes impresos de papeles de negocios, de muestras y de bultos postales(35).

Regían para los envíos de Reembolso las mismas normas que para las piezas certificadas mencionadas, y se admitió darles curso en los servicios de Entrega a Domicilio a Lista, a Poste Restante o a la Caja de Apartado designado en número correspondiente.



Los empleados encargados de ellos lacrababan los sobres de las cartas o envolturas de los paquetes cerrados en presencia de los depositantes, con objeto de impedir su violación; expedían el recibo correspondiente y ponían las etiquetas ad hoc.

Una vez requisitadas, se reunían los dirigidos a un mismo punto y se registraban por orden numérico en una factura (forma No. 503), con todos los datos que requerían, poniendo con escrupuloso cuidado la palabra Reembolso y la cantidad que éste importara.

El crecimiento del correo debido a la larga época de “pax porfiriana” por la que atravesó el país obligaron a establecer este importante Servicio que venía a llenar un inaplazable hueco dentro de los servicios postales.

A principios del siglo XX el ramo de Correos fue considerado como Dirección y donde podemos ver el crecimiento de la transportación de la correspondencia (ver los anexos 5. 4, 5.5A, 5.5B, 5.6, 5.7 y 5.8), este proceso sólo sería detenido por la lucha armada.

La circulación de la materia postal en los períodos y poblados mencionados tiene mucho que ver con la actividad económica del lugar como lo abordamos en el punto 3.5 del capítulo tercero, pero también con el incremento y origen de la población. Por lo anterior a continuación haremos un estudio de estos indicadores.

## 5.4.- POBLACIÓN DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL NOROESTE DONDE HUBO MAYOR CIRCULACIÓN DE CORRESPONDENCIA: 1867-1910.

En los incisos anteriores de este quinto capítulo se menciona la correspondencia transportada en los periodos de 1867 a 1883, de 1884 a 1900 y de 1900 a 1901. En el primer periodo señalamos que la principales ciudades que tuvieron más circulación de correspondencia en sus oficinas fueron: Mazatlán, Tepic, Ures, Guaymas, Altar, Magdalena y San Blas (ver mapa 4.1 del capítulo 4).

En el segundo periodo también se ve un aumento de la circulación de la correspondencia al reducirse las tarifas postales con motivo de la desaparición del Correo como Renta del Estado, que buscaba ganancias sin importar que la mayoría de la población no tuviera los medios económicos para cubrir los costos. Tomando como parámetro el movimiento de bultos postales tenemos que las poblaciones más importantes fueron: Naco, Cananea, Nogales, Altar, Magdalena, Santa Ana, Moctezuma, Ures, Hermosillo, Arizpe, Zahuaripa, Soyapa, Torres, La Colorada, Minas Prietas, Cocorit, Torin, Navojoa y Álamos, en **Sonora**. Tijuana, Santa Rosalía, Mulege, Loreto, La Paz, El Triunfo, y San José del Cabo, en la **Península de Baja California**. El Fuerte, Topolobampo, Mocorito, Badirahuato, Altata, Culiacán, Cósala, San Ignacio, San Agustín, Concordia, Pánuco, Santa Lucía, Rosario y Mazatlán, en **Sinaloa**. Acaponeta, Tuxpan, Santiago Ixcuintla, San Blas, Tepic, Compostela, Ahuacatan, e Ixtla, en **Tepic** (ver mapas 4.2 del capítulo 4).

En el tercer periodo la lista de ciudades crecieron al mejorar la infraestructura del Correo, que en 1901 fue declarada como una Dirección dependiente del sector

comunicaciones. Tomando como indicador a las **cartas y tarjetas postales** las ciudades más importantes fueron: Cananea, Altar, Arizpe, La Colorada, Magdalena, Moctezuma, Naco Navojoa, Nogales, Torin, Ures en **Sonora**. Mazatlán, Culiacán, Elota, Fuerte, Guadalupe, San Ignacio y Rosario, en **Sinaloa**. Asimismo **Tepic** (ver anexo 8). Tomando en cuenta los **bultos postales**: Álamos, Altar, Guaymas, Hermosillo, Cananea, Magdalena, Nogales, Santa Ana, Torres, Torin y Ures, en **Sonora**. Culiacán, El Fuerte, Mazatlán y Mocorito, Sinaloa. Ixtlán, San Blás, en **Tepic**. Ensenada, La Paz, Mulege, San José del Cabo, Tijuana, y Triunfo, en la **Península de Baja California**. Las ciudades que **expidieron más giros postales** fueron: Arizpe, Moctezuma, Navojoa y Torin, en **Sonora**. Concordia, Culiacán, El Fuerte en **Sinaloa**. Ixtlán del Río y Santiago Ixcuintla, en **Tepic**. En lo que se refiere al **pago de lo giros postales**, la lista es la siguiente: Guaymas, Hermosillo, Cananea, Magdalena, Moctezuma, Navojoa, Nogales y Ures, en **Sonora**. Concordia, Culiacán, Fuerte y Mazatlán, en **Sinaloa**. Ixtlán del Río y Santiago Ixcuintla, en **Tepic**. Ensenada, San José del Cabo, Mulege y La Paz, en la **Península de Baja California** (ver cuadro 5.8, mapa 4.4.3A Y 4.3B del capítulo 4).

Los lugares arriba citados se caracterizaron por el crecimiento de la población durante la República Restaurada, que se consolidó durante el Porfiriato. Estas ciudades tuvieron la instalación de medios de comunicaciones y transportes tanto intra como extrarregionales, lo que fundamenta su importancia.

Las más relevantes actividades económicas fueron: la minera, ganadera, textil y comercial, cuyo capital fue de origen francés, inglés, alemán, español y chino. Aunque el noroeste es una sola región, es importante detallar dicho proceso de incremento de población por cada territorio, como a continuación lo presentamos.

Iniciando con **Sonora** el censo de población, según los datos oficiales de 1870, es como sigue:

**CUADRO 57. POBLACIÓN EN SONORA EN 1870.**

DISTRITO	VARONES	MUJERES	EXTRANJEROS	TOTAL DE HABITANTES.
URES	8 622	9 660	60	18 342
HERMOSILLO	9 304	10 469	106	19 879
ÁLAMOS	10 588	11 719	18	22 325
SAHUARIPA	3 663	4 233	120	8 016
MOCTEZUMA	4 362	5 033	26	9 421
ARIZPE	2 969	3 574	40	6 583
MAGDALENA	1 856	2 051	33	3 940
ALTAR	2 690	2 778	24	5 492

**FUENTE:** Pérez. Hernández José María, "Industria, Comercio, Instrucción Pública, Beneficencia, Razas, Idiomas y Religión en: Sonora. Textos de su Historia. Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/Gobierno de Sonora, México, 1989, T.I. p. 472..

Este cuadro nos indica el surgimiento de Álamos, Ures y Hermosillo como grandes ciudades, con más población. Álamos como una zona minera de metales preciosos para alimentar a la Unión Americana, Ures como la capital de Sonora que albergó los poderes estatales sonorenses de 1847 a 1879, había sido Ramón Corral el organizador de la mudanza de las oficinas gubernamentales a Hermosillo quien se convertiría en el almacén de Guaymas (para ver la ubicación de éstas oficinas ver capítulo 4, mapa 4.2).

Aguilar Camín nos da a conocer el incremento de la población con los siguientes datos de 1891 a 1910:

CUADRO 58 POBLACIÓN DE SONORA. VARIOS AÑOS

DISTRITOS	1891	1895	1900	1910
ÁLAMOS	43 346	50 667	57 837	59 519
HERMOSILLO	21 930	27 922	32 562	31 117
GUAYMAS	15 808	18 880	28 070	38 130
URES	27 538	25 812	25 594	24 789
ARIZPE	10 784	13 317	18 261	35 323
SAHUARIPA	11 443	11 430	12 995	13 088
MOCTEZUMA	10 979	13 621	17 606	28 015
MAGDALENA	10 994	13 510	15 568	20 963
ALTAR	13 120	13 989	13 229	14 339

FUENTE: Corral, Memoria 1891; Censo Nacional, 1895 "Estado de Sonora; Censo, 1900, "Estado de Sonora"; Estadísticas sociales del Porfiriato en: Aguilar, Camín Hector, **La Frontera Nómada. Sonora y la Revolución Mexicana**, México, S. XXI, p.107.

Estos datos nos indican que de 1887 a 1900 se registra el impacto de la colonización del Yaqui y Mayo y dispara las cifras de población de Álamos, Guaymas y Hermosillo. De 1900 a 1910 registra los efectos de la penetración minera y ganadera norteamericana surgiendo Arizpe y Moctezuma y se consolida la ciudad- puerto exportadora de Guaymas, mientras Hermosillo tiende a decaer lo mismo que Ures (36), para ver la localización de estos lugares ver capítulo 4, mapas 3.2 y 4.3A. Los extranjeros residentes en el Estado son: norteamericanos, franceses, ingleses, alemanes, españoles y de otras nacionalidades por lo que suponemos que la expedición y recepción de correspondencia internacional fue mayormente con éstos países.

Por lo que se refiere a **Sinaloa**, según el censo formado en 1886, por orden de Francisco Cañedo, gobernador de Sinaloa, la población del estado asciende a 223 684 habitantes, de ellos 114 550 hombres y 109 134 mujeres. En el estado residen 436 extranjeros, de ellos 109 norteamericanos, 1 peruano, 52 alemanes, 2 dinamarqueses, 130

españoles, 24 franceses, 1 holandés, 1 húngaro, 27 ingleses, 2 irlandeses, 26 italianos, 2 montenegrinos, 1 noruego, 4 portugueses, 1 ruso, 5 suizos, 1 turco, 45 chinos, un indio y 1 africano (37). El origen de estos pobladores nos hace suponer que es con sus países de origen con quien se tuvo más comunicación.

Según el censo de 1910 los datos que arroja son los siguientes:

**CUADRO 58. POBLACIÓN DE SINALOA EN 1910.**

DISTRITO	ÁREA EN KM <sup>2</sup>	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HABITANTES POR KM <sup>2</sup>
Badirahuato	6414	10232	9728	19961	3.1
Culiacán	10745	25317	26351	51668	4.8
Cosalá	5279	10785	10966	21751	4.1
Concordia	2733	9278	9881	19159	6.9
El Fuerte	13 667	25 315	25 175	50 490	3.7
Mazatlán	3248	20928	22457	43385	13.3
Mocorito	6117	14917	14922	29839	4.9
Rosario	6125	14810	14921	29231	4.8
San Ignacio	6534	6976	6880	13865	2.1

**FUENTE:** División territorial de los Estados Unidos Mexicanos correspondiente al censo de 1910. Estado de Sinaloa, México, Oficina Impresora de la Secretaría de Hacienda, Departamento de Fomento, 1918, pp. 3-10, en: Sinaloa. Textos de su Historia Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SFP/Gobierno de Sinaloa, México, 1987, T.II. p. 313.

Estos datos nos comprueban la importancia de Culiacán, vista en el capítulo tres, como una gran plaza comercial y de enlace con caminos de estados vecinos del noroeste y resto del país. También corrobora la importancia de El Fuerte con sus minas como Sirvirijan y San Antonio. Asimismo, la población de Mazatlán, nos confirma la relevancia de este puerto de comercio de vital importancia no solo para Sinaloa, sino para el noroeste por ser una ruta de salida al interior y exterior del país. Los demás poblados ricos en metales

auríferos, azogue y plata como Badirahuato, de fuego y azogue en Cosalá, criadero de Oro en Concordia, oro y plata en Mocorito, oro y plata de cuarzo en Rosario y minas de plata en San Ignacio dan cuenta de la importancia minera de la región (la ubicación de las oficinas postales de estas poblaciones las podemos localizar en el capítulo 4. mapa 4.3B).

En cuanto a Tepic tenemos que en 1869 era de 121 742 habitantes (38). Para 1910 el censo de población arrojaba los siguientes datos:

**CUADRO 60. POBLACIÓN EN TEPIC. 1910.**

PARTIDOS	PREFECTURAS	SUBPREFECTURAS	MUNICIPALIDADES	POBLACIÓN
TEPIC	TEPIC	JALISCO, SANTA MARÍA DEL ORO, LA SIERRA.	TEPIC, JALISCO, SANTA MARÍA DEL ORO.	42336
SAN BLAS	SAN BLAS		SAN BLAS	5960
SANTIAGO IXC.	SANTIAGO IXC.	TUXPAN	SANTIAGO IXC., TUXPAN.	23307
ACAPONETA	ACAPONETA	ROSAMORADA	ACAPONETA, ROSAMORADA, HUAJICORI.	32201
AHUACATLAN	AHUACATLAN	AMATLAN-CAÑAS	AHUACATLAN, AMATALAN-CAÑAS, JALA.	21146
EXTLAN	EXTLAN	LA YESCA	EXTLAN, LA YESCA.	20614
COMPOSTELA	COMPOSTELA	SAN PEDRO LAGUNILLAS, VALLE BANDERAS.	COMPOSTELA, SAN PEDRO LAGUNILLAS.	8915

**FUENTE:** Gutiérrez. Contreras Salvador, " El Territorio de Tepic" en : Nayarit: del Séptimo Cantón al Estado Libre y Soberano, Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/ UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, México, 1990, T.II. p. 209.

La ciudad de Tepic encabeza la lista de mayor población gracias a su industria textil y a ser una zona comercial que logró independizarse de Guadalajara, le sigue en orden de importancia San Blas, principal puerto de Tepic y de vital importancia para la comunicación intra y extrarregional del noroeste. Asimismo estos datos nos dan cuenta de la relevancia en el cultivo de algodón de Santiago Ixcuintla y la prosperidad minera de Acaponeta,

Ahuacatlán, Ixtlán y Compostela (para la localización de las oficinas postales instaladas en estas poblaciones ver el capítulo 4, mapa 4.3B).

Las estadísticas de la **Península de Baja California** calculadas por el jefe político, J. M. Rangel, en 1882, argumentaba que habían unos 30 000 habitantes del lugar, de los cuales unos 4000 eran indígenas concentrados principalmente en el Partido Norte, en estado “semi-salvaje”, y los otros 26 000 eran los pobladores no indígenas, esparcidos en pequeñas y numerosas poblaciones rancherías, principalmente, a lo largo y ancho del territorio, con excepción del vasto desierto que mediaba entre San Borja y El Rosario, el primer punto del Partido Norte que se hallaba habitado. Poco antes de finalizar el siglo, B. Topete informaba que la población solamente para el Distrito Sur era de 33 300 habitantes, repartidos de la siguiente manera: La Paz, 7600; San Antonio, 7100; Mulegé, 7300; San José 4800; Todos Santos, 2300; Comondú, 2100 y Santiago, 2100 (39), para la localización de estas poblaciones de la Península en 1882 ver mapa 3.1.

La Península de Baja California en 1895 eran 43282 habitantes de los cuales 23025 son hombres y 20 257 son mujeres. Las ciudades más importantes fueron Tijuana de relevante importancia por su colindancia con los Estados Unidos. La Paz excepcional puerto de comunicación de la península con el macizo continental. Ensenada, principal puerto de entrada y abastecimiento de zonas mineras y El Triunfo, Sierra Juárez, Santa Rosalía, San Pedro Mártir, Real del Castillo, importantes por sus reservas mineras (la ubicación de las oficinas postales instaladas en este tiempo las podemos ver en el capítulo 4, mapa 4.2). El lugar de nacimiento de sus pobladores son: Colima 150, Chihuahua 82, Durango 64, Guanajuato 85, Jalisco 374, México 54, Sinaloa 1993, Sonora 1520, Territorio de Baja California 36975, Territorio de Tepic 100. Del país a que pertenece el lugar de nacimiento de los extranjeros: Alemania 65, China 90, Francia 196, Inglaterra 116, Estados Unidos de Norteamérica 808. Lo que nos arroja que el total de 1304 nacidos en el extranjero y 40 534 nacidos en la República (40), los anteriores datos que corresponden al lugar de nacimiento



de la población de la Península de Baja California, nos hacen suponer que es con estos lugares con quienes tenía mayor circulación de materia postal.

Concluyendo tenemos que tanto la densidad de población y el lugar de nacimiento (en el interior del país o el extranjero), fueron factores importantes para la circulación de la correspondencia postal en el noroeste del país. Esto benefició a la comunicación del noroeste como elemento esencial de la integración de esto con el resto del país, por lo tanto el papel del Servicio Postal Mexicano en el proceso de integración regional y nacional fue trascendente.

## NOTAS DEL CAPÍTULO QUINTO.

(1) Caso. Lombardo Andrés, "Las Comunicaciones en México" en México: Cincuenta años de Revolución, F. C. E. México, 1961, T-I, p. 329-359.

(2) Bassols. Batalla Ángel, Geografía Económica de México, Trillas, México, p. 416

(3) Biblioteca Postal, Documentos Históricos, No. IX-109893. Decreto del 16 de diciembre de 1851.

(4) Biblioteca Postal, V-68-14. Decretos y Circulares de la Administración de Correos del 12 de junio de 1855.

(5) Título XII De los Administradores Principales y Particulares de los Correos, Arts. 19-20 en Hernández y Dávalos Juan E. "Ligeros Apuntes para la Historia del Establecimiento de Correos en México " Directorio para las Oficinas del Servicio Público de Correos en México, Imprenta de José María Sandoval, México, 1876 pp. VII-VIII.

(6) Brantz Mayer, México as it was as it is.(New York, Londres, Paris, 1844), hay traducción al castellano: México lo que fue y lo que es (México 1953). J. C. Beltrami. Le Mexique (Paris 1830 ). Joel R. Poinsett Notes on México Made in Autun of 1822. (Philadelphia, 1824), hay otra traducción al castellano: Notas Sobre México. (México, 1950).

(7) Melchor Ocampo: "Viaje a Veracruz, Puebla y Sur de México en 1839" Obras Completas de Melchor Ocampo (Ed. Pola, México, 1959). Guillermo Prieto: "Viaje a Zacatecas" en: Museo Mexicano (No.3, México, 1844). Ignacio Manuel Altamirano: "De Toluca a México" en Obras Literarias Completas de Altamirano (Ed. Salvador Reyes

Navarro, México, 1950). Manuel Payno: " Un Viaje a Veracruz en el Invierno de 1843" en Artículos y Narraciones, (Ed. Fco. Monterde, México, 1945).

(8) Texto Vigente de la Constitución Mexicana. Arreglada de la Carta de 1857 en un solo cuerpo formado por todas las disposiciones vigentes, por el Lic. Juan de la Torre. México, 1904, p. 32

(9) "Circular No. 23 del 3 de agosto de 1868", en: Hernández y Dávalos, op. cit. p. CVII.

(10) "Circular de la Secretaría de Gobernación del 12 de agosto de 1871", Reglas para la Dirección de paquetes de correspondencia, adaptándose el sistema de marchamarlos, prohibición de la venta de estampas o sellos por mayor, cambios de fondos de los periodistas y otras prevenciones.

ibid. pp. CCXVIII-CXXV.

(11) "Circular No. 11 del 22 de octubre de 1874", Instrucciones para llevar la cuenta del cambio a fondos de periodistas y reglas sobre las libranzas de éstos. ibid., p. CLXXIX.

(12) Admón. General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos en 1878, Imprenta de León y White, México. Doc. 20.

(13) "Circular No. 11 del 22 de octubre de 1874", Ibid. pp. CCXXII-CXXV.

(14) "Circular No. 4 del 18 de noviembre de 1867", ibid. LXIV

(15) "Circular del 12 de agosto de 1871", ibid. p. LXIV.

(16) Administración General de Correos, Informe presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos de 1875" op. cit. (17) Ibid. 1878.

(17) Ibid, 1878.

(18) Administración General de Correos, Código Postal de la República Mexicana, Su Reglamento y Tarifas, Vigente Desde Enero de 1884, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1884

(19) Ibid pp. 5-6.

(20) Dominguez Norberto. Estado que Guarda el Servicio Postal Mexicano al Inaugurarse en la Ciudad de México el Nuevo Edificio de Correos, Tipografía de Bouligni and Schmidt Sucesores, México, 1907 p. 504

(21) Código Postal de 1895, op. cit. pp. 8-10

(22) Administrador General de Correos, Código Postal de la República Mexicana, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1895.

(23) Código Postal de 1884, op. cit. Arts. 434,446. Código Postal de 1895, op. cit. Arts. 376-388.

"Decreto del 26 de enero de 1899" en: Hernández y Dávalos, op. cit. Arts. 14-17,19, 20, 27-29.

(24) Código Postal de 1895, op. cit. pp. 205-207, Arts. 174,218,19,269, Decreto del 26 de enero de 1895, op. cit. pp. 814-815, Arts. 15,33. Velarde, op. cit. pp. 202.

(25) "Decreto del 26 de enero de 1899", op. cit. pp. 815.

(26) Como se puede constatar, el sistema de entregas de correspondencia del Servicio Urbano, así como el servicio foráneo se hizo cada días más cumplido dando motivo a una serie de procedimientos o prácticas ejecutadas por los empleados de correos que por su

continuidad y repetición de los actos ejecutados, se convirtieron hasta cierto punto en empleados especializados o técnicos.

(27) Código Postal de 1884, *ibid.* pp. 5-7.

(28) Se desconocen las causas por la cuales hasta esta fecha se puso en práctica el sistema de Giros Postales. Véase

**Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario**, julio de 1896-Junio de 1899, etc. México, 1900. p. 154.

(29) Velarde, op. cit. p. 390

(30) Dirección General de Correos, Boletín Postal de la Dirección Gral. de Correos de los Estados Unidos Mexicanos, México, 1904.

(31) Poder consultarse las tablas de referencia en Velarde, *op. cit.* pp. 410-411, No. 2007. Pesas y Medidas y sobre todo, en las Actas de los Congresos Internacionales mencionados en el Cap. X, Nota No. 1.

(32) Hubo varias formas, "machotes" ó "esqueletos" como comúnmente se les designa. Pueden consultarse en el valioso diccionario de Velarde, *op. cit.* pp. 1900-1903. No. 532. Bultos Postales.

(33) Dirección General de Correos, Informe del Subdirector de Correos al Sr. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910-1911, México, 1912, pp. 15-16.

(34) "Decreto de 26 de diciembre de 1907 reformando los arts. 14,15,17,18,22,26 del 26 de enero de 1899 (Diario oficial del 3 de enero de 1908), en: **Recopilación de Leyes, Decretos y Providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión, Formada para la redacción del Diario Oficial**, México, 1908, pp. 1078-1081.

(35) Velarde, op. cit. pp. 433-434. Domínguez, op. cit. pp. 276-284 y 546,549.

(36) Aguilar. Camín Hector, **La Frontera Nómada. Sonora y la Revolución Mexicana**, México, S. XXI, p. 90.

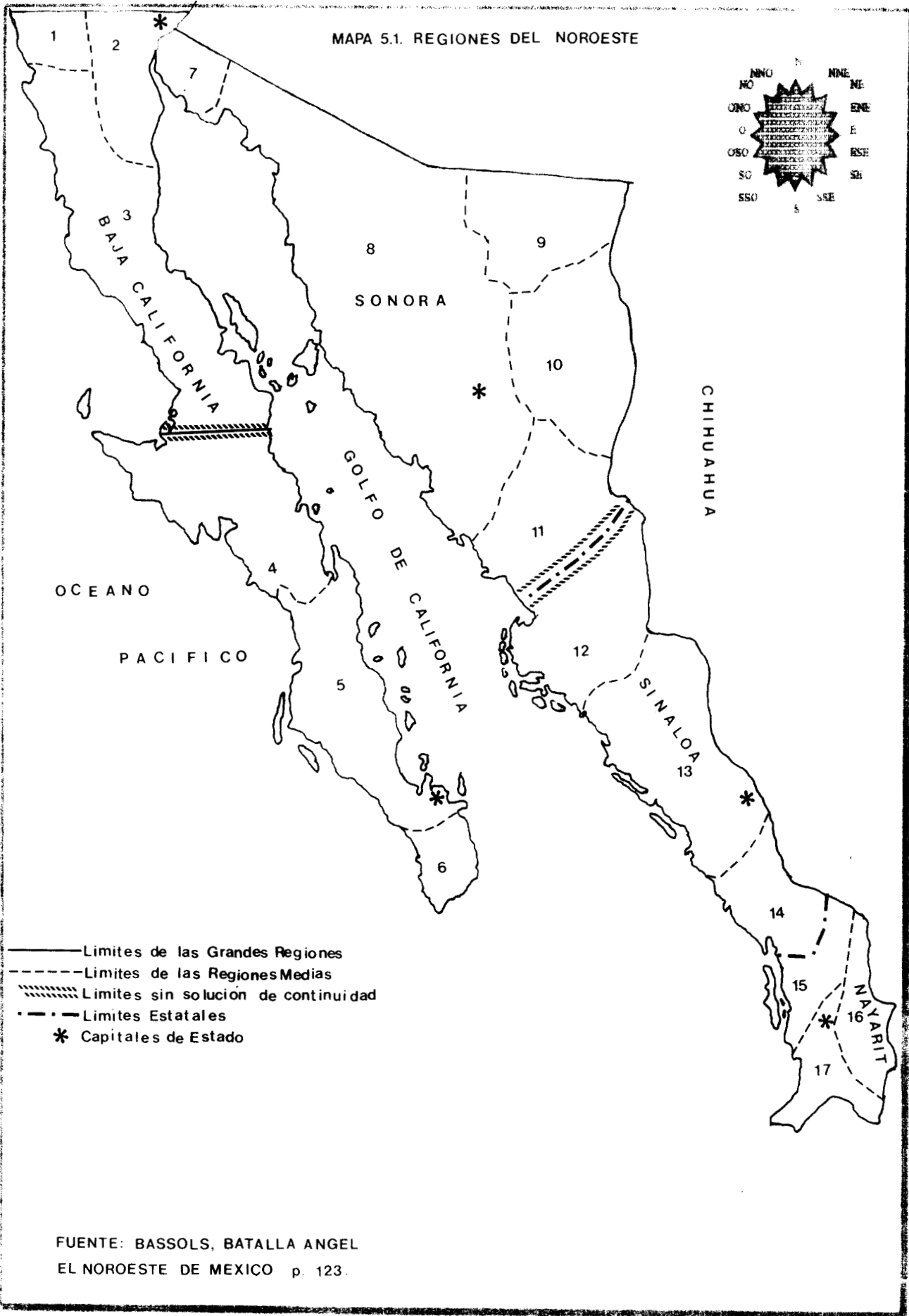
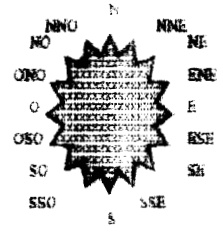
(37) Buelna. Eustaquio, "El Estado de Sinaloa en 1877" en: **Sinaloa. Textos de su Historia** Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/Gobierno de Sinaloa, México, 1987, T.II. pp. 50-51.

(38) Gutiérrez. Contreras Salvador, "El Distrito Militar de Tepic", en: **Nayarit: del Séptimo Cantón al Estado Libre y Soberano**, Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/ UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, México, 1990, T.II. p. 142.

(39) Grijalva. Larrañaga Edna Aidé, "Desarrollo de la Educación Pública" en: **Baja California. Textos de su Historia** Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/Gobierno de Baja California, México, 1988, T.II. p. 135.

(40) Ministerio de Fomento, Dirección de Estadística a cargo del doctor Antonio Peñafiel, Censo General de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895, México, Secretaria de Fomento, 1899, en: Miguel Mathes (compilador), : **Baja California. Textos de su Historia** Instituto de Investigaciones José Luis Mora/SEP/Gobierno de Baja California, México, 1988, T.II. p. 9.

MAPA 5.1. REGIONES DEL NOROESTE



FUENTE: BASSOLS, BATALLA ANGEL  
 EL NOROESTE DE MEXICO p. 123.

**ANEXO NO.5.2**  
**ADMINISTRACIÓN GENERAL DE CORREOS**  
**NOTICIA DEL MOVIMIENTO DE CORRESPONDENCIA EN LAS OFICINAS DEL RAMO, EN EL**  
**QUINQUENIO DEL 1o DE JULIO DE 1872 AL 30 DE JUNIO DE 1877.**

<b>ADMINISTRACIONES</b>	<b>CORRESPONDENCIA</b>										
-------------------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>DEL PÚBLICO</b>						<b>OFICIO</b>				
--------------------	--	--	--	--	--	---------------	--	--	--	--

	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77
MAZATLÁN	52180	48128	52135	56277	52180	18143	13493	18344	22592	18153
LA PAZ	2112	1305	2256	2112	2775	3147	3147	3833	5083	3975
TEPIC	18250	19303	22594	22594	22594	3654	5122	11521	11521	11521
URES	22338	22338	27743	26491	32463	17653	17653	19943	23953	23953

<b>IMPRESOS</b>						<b>CERTIFICADOS</b>				
-----------------	--	--	--	--	--	---------------------	--	--	--	--

<b>DEL PÚBLICO</b>						<b>DE OFICIO</b>				
--------------------	--	--	--	--	--	------------------	--	--	--	--

	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	75-76	76-77	75-76	76-77
MAZATLÁN	24230	21979	29630	21082	24230	176	176	786	786
LA PAZ	3039	3039	4209	4583	4267	33	33	427	427
TEPIC	3512	2543	10812	10812	10812	24	24	96	96
URES	16743	16743	17800	16543	34620	224	301	421	1210



**CONTINUACIÓN DEL ANEXO 5.2 CORRESPONDENCIA DEL EXTERIOR**

PUNTOS POR LOS QUE SE RECIBIÓ	EPISTOLAR										IMPRESOS
	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	

	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77	72-73	73-74	74-75	75-76	76-77
GUAYMAS, ALTAR Y MAGDALENA	4080	1123	1170	2375	11652	1159	1571	747	5305	1796					
LA PAZ	1031	785	1104	1561	673	1375	1026	1448	1949	1796					
MAZATLÁN	8025	4157	6210	14707	8025	9584	10816	8280	9584	9548					
SAN BLÁS	403	403	403	403	403	287	287	287	287	287					

FUENTE: INFORME DE CORREOS DE 1873 A 1878.

**ANEXO NO. 5.3A**  
**MOVIMIENTO COMPARADO DE LA CIRCULACIÓN DE CORRESPONDENCIAS EN LOS**  
**ÚLTIMOS VEINTE AÑOS.(1878-1879 AL 1898-1899)**

<b>CARÁCTER DE LOS ENVÍOS</b>	<b>CLASE DE LA CORRESPONDENCIA</b>	<b>1878-1879</b>	<b>1888-1889</b>	<b>1898-1899</b>
<b>ORDINARIOS</b>	<b>SERVICIO INTERIOR (EXPEDICIÓN)</b>			
	CARTAS Y TARJETAS POSTALES	2.036,317	5.703,829	18.515,565
	ENVÍOS OFICIALES EXCEPTUADOS DE PORTE.	1.154,003	1.618,164	5.041,914
	IMPRESOS DE TODA CLASE.	2.757,397	8.700,112	67.529,235
	MUESTRAS SIN VALOR.		72,022	492,397
	BULTOS POSTALES ORDINARIOS.			171,264
<b>CERTIFICADOS</b>	ENVÍOS DEL PÚBLICO.	9,015	154,658	374,462
	ENVÍOS OFICIALES EXCEPTUADOS DE PORTE	35,879	77,140	235,697
	<b>SUMAS:</b>	<b>5.992,611</b>	<b>16.325,925</b>	<b>92.360,354</b>
	<b>SERVICIO INTERNACIONAL(EXPEDICIÓN)</b>			
<b>ORDINARIOS</b>	CARTAS Y TARJETAS POSTALES.	175,961	1.407,657	2.763,147
	ENVÍOS OFICIALES EXCEPTUADOS DE PORTE.		6,750	4,108
	IMPRESOS Y PAPELES DE NEGOCIOS.	62,366	6,750	14,108
	MUESTRAS SIN VALOR.		66,304	126,566
	BULTOS POSTALES ORDINARIOS			9,016
<b>CERTIFICADOS.</b>	ENVÍOS DE TODAS CLASES.	245	32,722	128,825
	<b>SUMAS:</b>	<b>236,572</b>	<b>2.660,542</b>	<b>5.699,248</b>

	SERVICIO INTERNACIONAL (RECEPCIÓN)			
<b>ORDINARIOS</b>	CARTAS Y TARJETAS POSTALES	217,679	1.740,828	3.422,786
	ENVÍOS OFICIALES EXCEPTUADOS DE PORTE.		6,750	15,989
	IMPRESOS Y PAPELES DE NEGOCIOS.	143,068	5.886,451	20.425,124
	MUESTRAS SIN VALOR.		33,392	391,200
	BULTOS POSTALES ORDINARIOS.			93,912
<b>CERTIFICADOS</b>	ENVÍOS DE TODA CLASE.	2,670	72,688	208,332
	<b>SUMAS:</b>	<b>363,417</b>	<b>7,740,109</b>	<b>24.557,334</b>
	<b>MOVIMIENTO GENERAL</b>	<b>6.592,600</b>	<b>26.726,576</b>	<b>122.617,116</b>

**ANEXO 5.3B. BULTOS POSTALES.  
MOVIMIENTO QUE TUVO ESTE SERVICIO EN LOS AÑOS DE 1894-1895 A 1898-1899.**

	1894-1895	1895-1896	1896-1897	1897-1898	1898-1899
EN EL SERVICIO INTERIOR	24,142	45,470	66,546	93,454	171,264
EN EL SERVICIO INTERNACIONAL (EXPEDICIÓN)	3,268	4,066	4,884	7,426	9,016
EN EL SERVICIO INTERNACIONAL (RECEPCIÓN)	25,802	60,297	71,402	88,708	93,912
<b>SUMAS:</b>	<b>53,212</b>	<b>109,883</b>	<b>142,832</b>	<b>189,588</b>	<b>274,192</b>

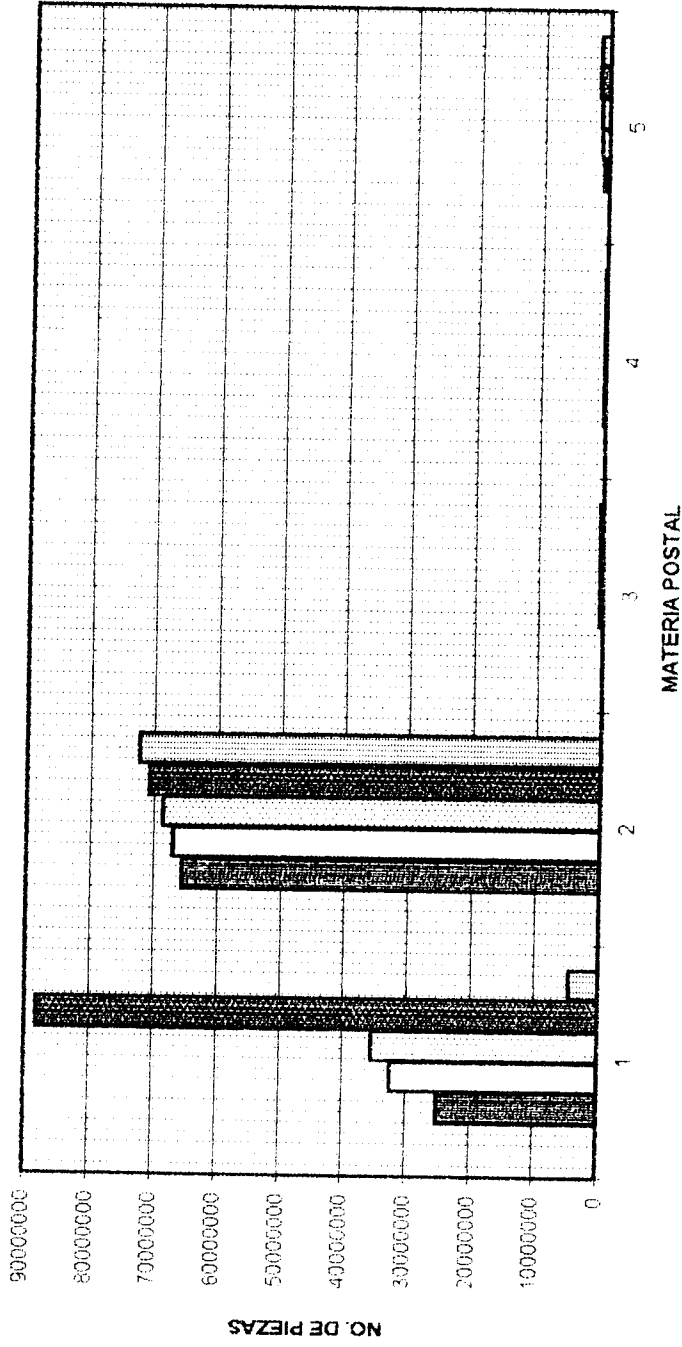
**ANEXO 5.3C. GIROS POSTALES.  
MOVIMIENTO QUE TUVO ESTE SERVICIO EN LOS AÑOS DE 1894-1895 A 1898-1899.**

SERVICIOS	1894-1895	1895-1896	1896-1897	1897-1898	1898-1899
INTERIOR	NÚMERO 7,791	NÚMERO 39,176	NÚMERO 69,750	NÚMERO 95586	NÚMERO 186,242
	VALOR \$101,732	VALOR \$540,946	VALOR \$924,406	VALOR \$1,212,217	VALOR \$3,323,510

VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR
\$101,732	7,791	\$540,946	39,176	\$924,406	69,750	\$1,212,217
\$3,323,510	186,242					

**FUENTE: INFORMES DE CORREOS . GUIAS POSTALES DE LA REPÚBLICA MEXICANA .  
BOLETINES POSTALES DE LA REPÚBLICA MEXICANA 1878 A 1900.**

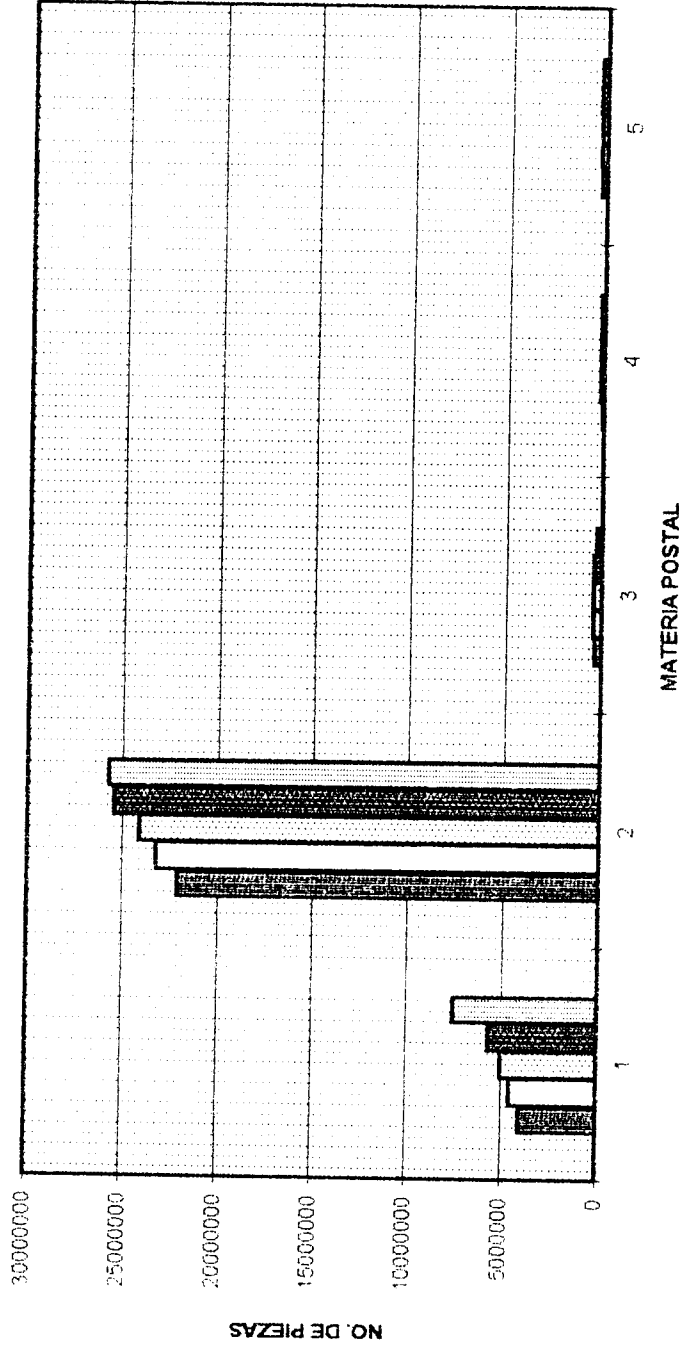
6.4. DIAGRAMA DE LA CORRESPONDENCIA DEL SERVICIO INTERIOR (1899-1900 A 1903-1904)



- 1. CARTAS Y TARJETAS POSTALES.
- 2. IMPRESOS.
- 3. MUESTRAS.
- 4. BULTOS POSTALES.
- 5. CERTIFICADOS.

FUENTE: BOLETIN POSTAL DE LA REPUBLICA MEXICANA.

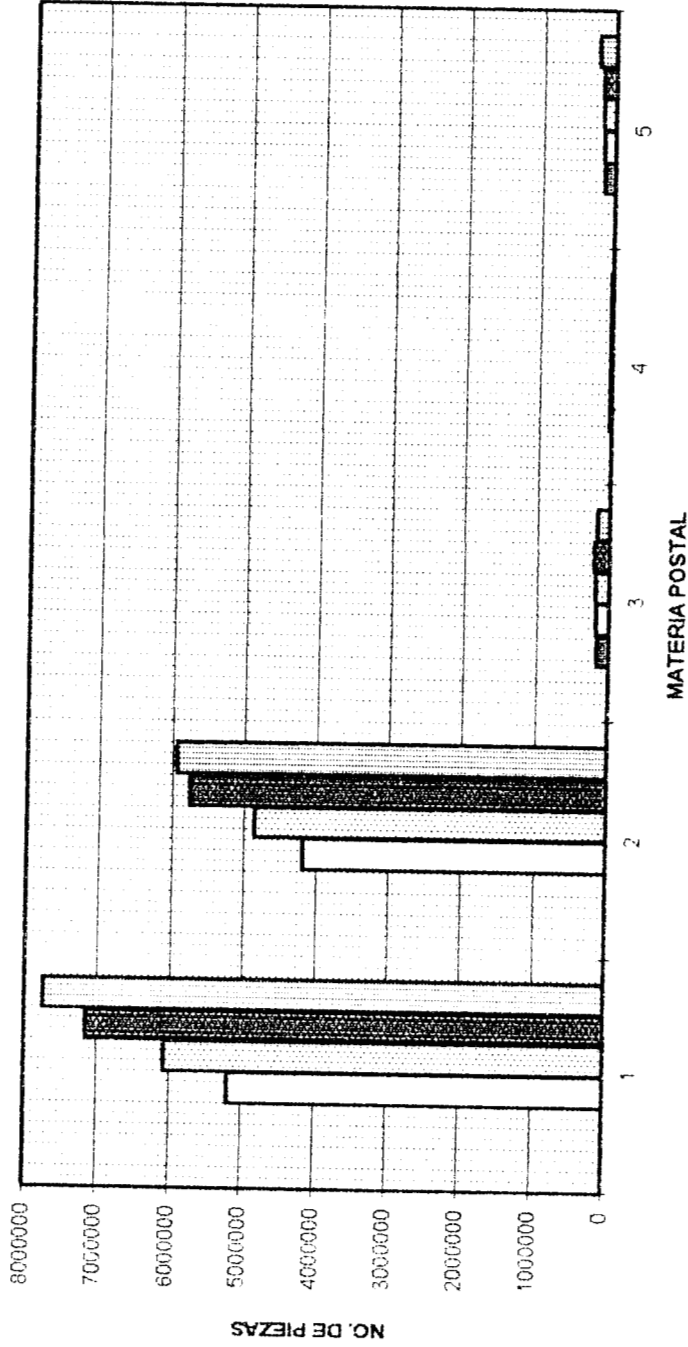
6.6A. GRAFICA DEL MOVIMIENTO DE LA CORRESPONDENCIA DEL SERVICIO INTERNACIONAL. RECEPCIÓN. (1899-1900 A 1901-1904)



1. CARTAS Y TARJETAS POSTALES.
2. IMPRESOS.
3. MUESTRAS.
4. BULTOS POSTALES.
5. CERTIFICADOS

FUENTE: BOLETÍN POSTAL DE LA REPUBLICA MEXICANA. VARIOS AÑOS.

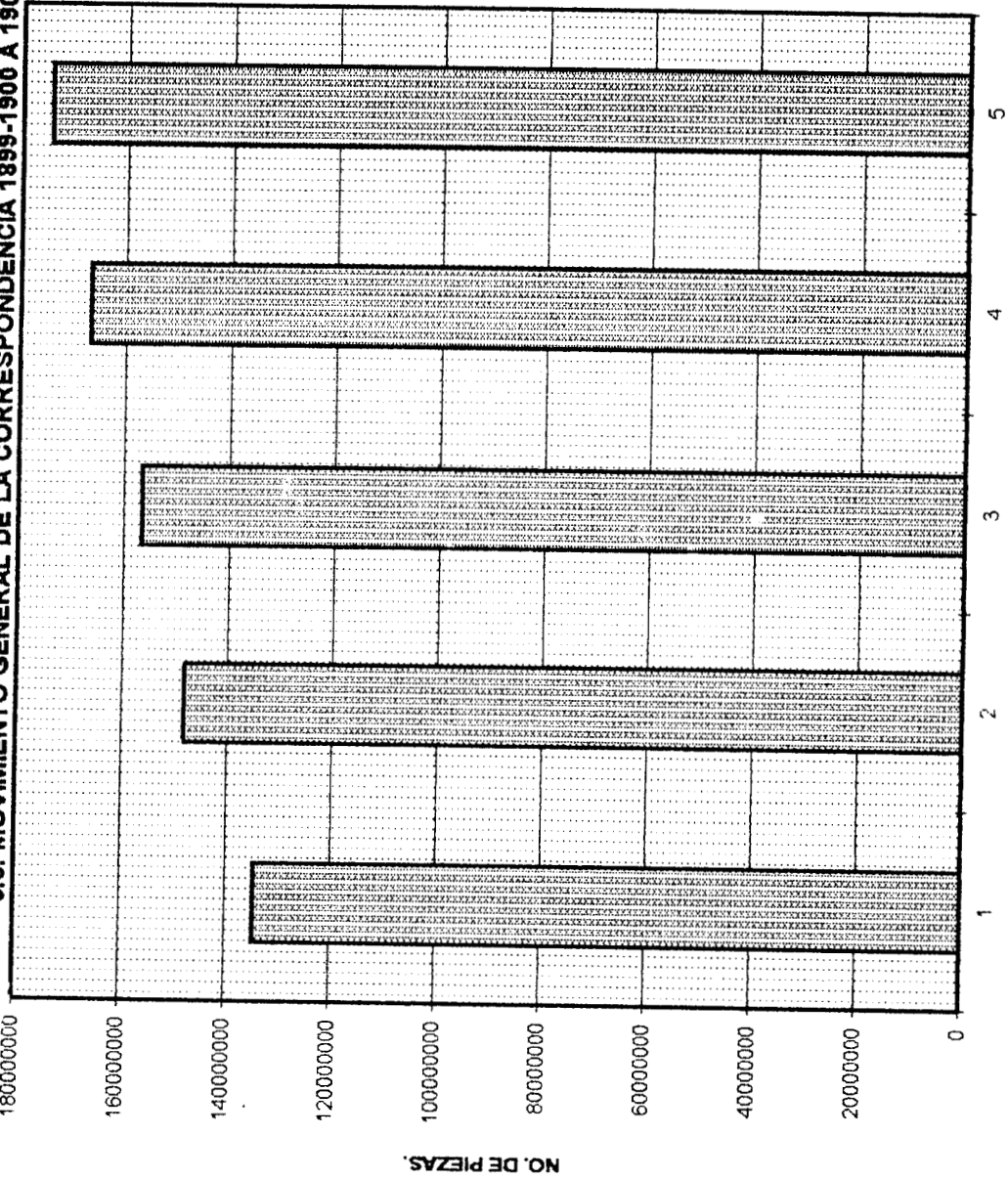
**6.6B. MOVIMIENTO DE LA CORRESPONDENCIA DEL SERVICIO INTERNACIONAL.  
EXPEDICIÓN (1899-1900 A 1903-1904)**



- 1. CARTAS Y TARJETAS POSTALES
- 2. IMPRESOS
- 3. MUESTRAS
- 4. BULTOS POSTALES
- 5. CERTIFICADOS

FUENTE: BOLETÍN POSTAL DE LA REPUBLICA MEXICANA. VARIOS AÑOS.

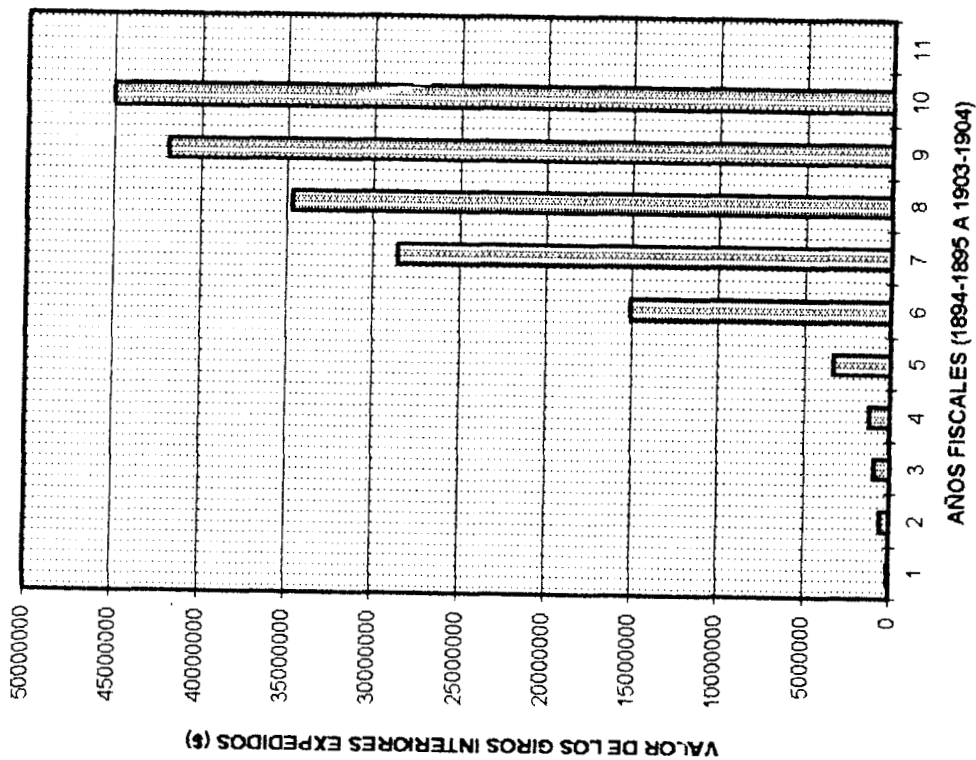
**6.6. MOVIMIENTO GENERAL DE LA CORRESPONDENCIA 1899-1900 A 1903-1904.**



AÑOS 1899-1900 A 1903-1904



**6.7. GRAFICA DE LOS GIROS POSTALES INTERIORES E INTERNACIONALES. (1894-1896 A 1903-1904)**



**ANEXO 5.8. LISTA GENERAL DE LAS ADMINISTRACIONES DE CORREOS CON EXPRESIÓN DEL MOVIMIENTO QUE TUVIERON EN 1903-1904, TANTO DE CORRESPONDENCIAS, COMO DE GIROS POSTALES, DE PRODUCTOS, GASTOS Y DE VALORES EN GENERAL.**

ADMINISTRACIONES	CORRESPONDENCIA	GIROS POSTALES (\$)	PRODUCTOS (\$)	GASTOS (\$)	MOVIMIENTO GRAL. DE VALORES (\$)
<b>EXPEDIDOS</b>					
<b>PAGADOS</b>					
AGUA PRIETA, SON.	77874		1895.22	37.57	4231.97
AHUACATLÁN, TEP.	65776	76642.27	1289.27	2082.91	81379.51
ALTAR, SON.	210022	74496.56	2656.36	5045.58	81372.16
ALTATA, SON.	27592	26734.84	461.57	1340.41	28239.78
SANTA ANNA, SON.	95011	9720.61	1610.85	1828.71	12637.61
ARIZPE, SON.	255743	122440.57	2923.84	5639.97	128586.51
BADIRAHUATO, SIN.	50850	40408.79	710.81	1981.66	44333.85
CANANEA, SON.	1031883	90943.57	28707.04	1019.32	135955.94
COCORI, SON.	55822	50341.65	5294.77	1215.29	54060.59
LA COLORADA, SON.	214764	13440.18	2185.48	1850.81	17330.44
COMPOSTELA, TEP.	54533	42907.46	960.27	771.01	45519.95
CONCORDIA, SIN.	53041	222337.33	4052.29	1275.15	23997.78
COSALLÁ, SIN.	75035	70391.97	13145.35	2380.29	73397.50
CULIACÁN, SIN.	617196	757595.54	12495.20	1148.26	931177.28
ELOTA, SIN.	40740	42763.03	701199	688.71	68328.67
ENSENADA, P.B.C	262808	73646.33	16364.32	11078.06	82740.72
FUERTE, SIN.	365855	189007.48	29432.57	7057.69	201109.38
GUADALUPE, SIN.	41810	58454.05	2731.43	935.79	66947.87
GUAYMAS, SON.	3072578	67551.76	318271.64	15199.08	777696.80
HERMOSILLO, SON.	3739127	54906.16	212236.07	16086.11	418845.49
SAN IGNACIO, SIN.	65431	60804.82	4694.71	2043.42	67428.42

IXTLÁN DEL RÍO, TEP.	175830	130496.22	26739.50	3381.15	2459.39	135213.07
JOSÉ DE GRACIA, SIN.	36392	31974.96	1685.77	8259.3	784.90	44840.60
SAN JOSÉ DEL CABO, P.B.C.	73353	32290.44	18298.77	1342.94	1196.39	36996.49
MAGDALENA, SON.	364106	90472.72	25791.92	6071.30	3480.66	98945.48
MAZATLÁN, SIN.	1157937	357251.68	62574.97	26445.66	78713.61	2121349.78
MOCORITO, SIN.	92865	141043.91	14553.87	2675.08	3695.68	152833.89
MOCTEZUMA, SON.	349488	101102.78	1410.70	6323.13	14164.13	114793.41
MULEGE, P.B.C.	20238	49314.36	12782.46	1029.11	2006.98	52831.03
NACO, SON.	100412	17449.91	6769.22	1205.72	3903.75	111228.45
NAVOJOA, SON.	124022	108260.83	4721.68	1716.00	828.20	106171.52
NOGALES, SON.	247933	58154.86	89355.78	5728.49	11611.89	120674.81
LA PAZ, P.B.C.	331912	85438.84	38715.00	4662.49	5717.24	105856.88
LAS PRIETAS, SON.	70455	9051.97	1775.12	1970.35	3715.20	53779.92
SANTA ROSALÍA, P.B.C.	131103	51961.54	8986.91	4070.55	3440.89	58703.96
ROSARIO, SIN.	107899	72065.90	14884.36	3408.54	2490.98	77061.60
SAHUARIPA, SON.	95148	42983.82	4671.36	1525.63	5477.44	552.27
SANTIAGO IXCUINTLA, TEP.	1200.61	140175.77	55775.00	3830.23	2697.92	169687.18
SINALOA, SIN.	639.09	1666609.31	13828.38	2161.47	2135.59	171317.29
SOYAPA, SON.	11587			255.77	543.51	522.27
TEPIC, TEP.	1291361	201303.86	57008.33	9882.11	19741.79	436697.63
TUANA, P.B.C.	70145	16506.89	9757.99	1181.55	803.00	18262.67
TORIN, SON.	168621	107515.27	8190.24	3410.65	3006.68	117263.44
URES, SON.	198675	34050.79	10911.49	2877.75	11671.87	40986.19
VILLA UNIÓN, SIN.	13529	11733.23	1903.46	381.25	500.05	12745.40

FUENTE: BOLETÍN POSTAL DE LA REPÚBLICA MEXICANA 1905.

# EL SERVICIO POSTAL MEXICANO

1801

EN EL PRIMERO Y EN EL ÚLTIMO AÑO DEL SIGLO XIX.

1900

**CARACTER DEL CORREO:** Renta de la Real Hacienda.  
**LEGISLACION:** Ordenanza de Correos de 8 de Junio de 1794.

**ORGANIZACION.**  
 2 Administraciones Principales, 50 Agregadas y 349 Subagregadas: total 401 oficinas.

**PERSONAL, empleado en la Ciudad de México.**  
 1 Administrador Principal, 1 Contador, 1 Oficial Mayor, 11 oficiales y escribientes, 3 porteros y 2 carteros: total. 19

**En las demás Oficinas Postales.**  
 Administradores, oficiales, escribientes, mozos y carteros. 452  
 Maestros de Postas, postillones, correos ordinarios y extraordinarios. 473  
 Total personal. 944

**ARTICULOS TRANSMISIBLES.**  
 Cartas é impresos ordinarios y certificados.

**TARIFA DE PORTES. Servicio interior del Virreinato.**  
*Segun la Provincia de destino.*  
 Cartas sencillas 2 y 3 rs. . . . . 25 y 37 cs.  
 De 1/2 onza, 15 grms. 3 y 4 rs. . . . . 37 y 50 cs.  
 De 3/4 de onza, 22 1/2 grms. 4 y 6 rs. . . . . 50 y 75 cs.  
 De 1 onza, 30 grms. 6 y 8 rs. . . . . 75 y 100 cs.  
 Impresos, Tercera parte de las cuotas.

**Servicio exterior del Virreinato.**  
*Excluyentemente con España y sus Colonias.*  
 Cartas sencillas 6 rs. \$ 0 75 | De 1/2 de onza, 22 1/2 grms. \$ 1 50  
 De 3/4 de onza 15 grms. 3 rs. \$ 1 00 | De 1 onza, 30 grms. \$ 2 00  
 Impresos, una tercera parte de las cuotas.

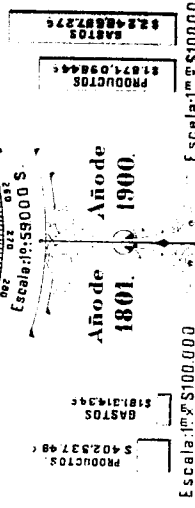
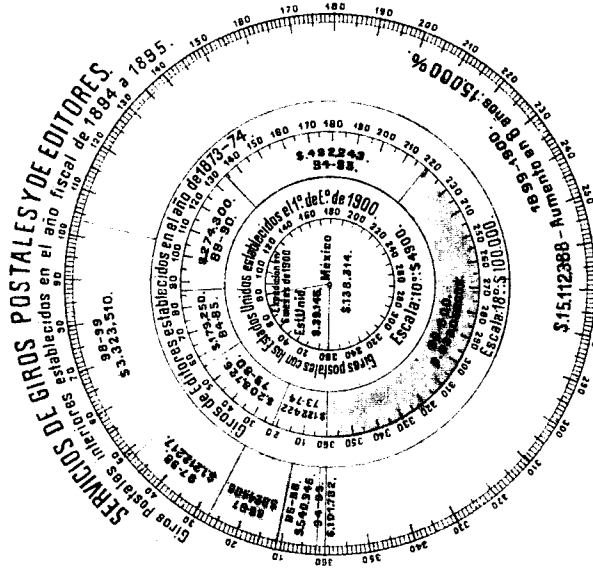
**Certificación para todos los servicios: Cada pieza \$2.00 además del porte.**  
**FRANQUEO:** Facultativo, pagadero en numerario.

**RAMOS DE PRODUCCION.**  
 Cartas franquizadas, beneficiadas y de franquicia.  
 Venta de Galetas, Mezcruas y Galletas de Esquina  
 Cajas de apartado.  
 Tercera parte de correos extraordinarios.

**Extensión.** 11,111,111.4,000 kil.  
 1801. 24,766 kilómetros.  
 1900. 91,068 kilómetros.  
 1801. 2,362,405 k.  
 1900. 31,377,486 k.

1801. 1,104,507 piezas.—Costo por pieza: 16 1/2 centavos.  
 1900. 134,631,009 piezas.—Costo por pieza: 1.67 centésimos.

En 1801 hubo 89,825 piezas, equivalentes al 81.30 al millar del movimiento general.



**RUTAS POSTALES.**  
 11,111,111.4,000 kil.

**MOVIMIENTO GENERAL DE CORRESPONDENCIAS.**  
 En 1801 hubo 89,825 piezas, equivalentes al 81.30 al millar del movimiento general.

**CORRESPONDENCIAS REZAGADAS.**  
 En 1900 hubo 283,076 piezas, equivalentes al 2.10 al millar del movimiento general.

**CARACTER DEL CORREO:** Servicio Público.  
**LEGISLACION:** Código de 23 de Octubre de 1864 y Reformas de 26 de Enero de 1869.

**ORGANIZACION.**  
 1 Administración General, 539 Locales, 22 Sucursales, 1,315 Agencias y 96 Ambulantes, total, 1972 oficinas.

**PERSONAL empleado en la Ciudad de México.**  
 Administrador General, 1 Contador, 1 Administrador Local, 578 Jefes, Oficiales y Escribientes y 195 carteros, mozos, & 776

**En las demás Oficinas Postales.**  
 Inspectores, Administradores y demás empleados, carte-ros, etc. 3092  
 Contratistas y conductores de correspondencias. 5916  
 Total personal. 9784

**ARTICULOS TRANSMISIBLES.**  
 Cartas, tarjetas postales, impresos, muestras y bultos postales ordinarios y certificados.

**TARIFA DE PORTES. Servicios Urbano é interior de la República.**  
 Cartas, cada 15 gramos. . . . . 2 y 5 cs.  
 Tarjetas Postales. . . . . 1 y 2 cs.  
 Periódicos, cada 500 gramos. . . . . 2 y 3 cs.  
 Impresos diversos, cada 100 gramos. . . . . 1 y 1 cs.  
 Muestras, cada 100 gramos. . . . . 1 y 1 cs.  
 Bultos postales, cada 500 gramos. . . . . 12 y 12 cs.

**Servicio internacional de la República.**  
*Con todos los países del mundo*  
 Cartas, cada 15 gramos. . . . . 5 y 10 cs.  
 Tarjetas postales. . . . . 2 y 3 rs.  
 Impresos, muestras, etc., cada 50 gramos. . . . . 1 y 2 cs.  
 Bultos postales: según el país de su destino.

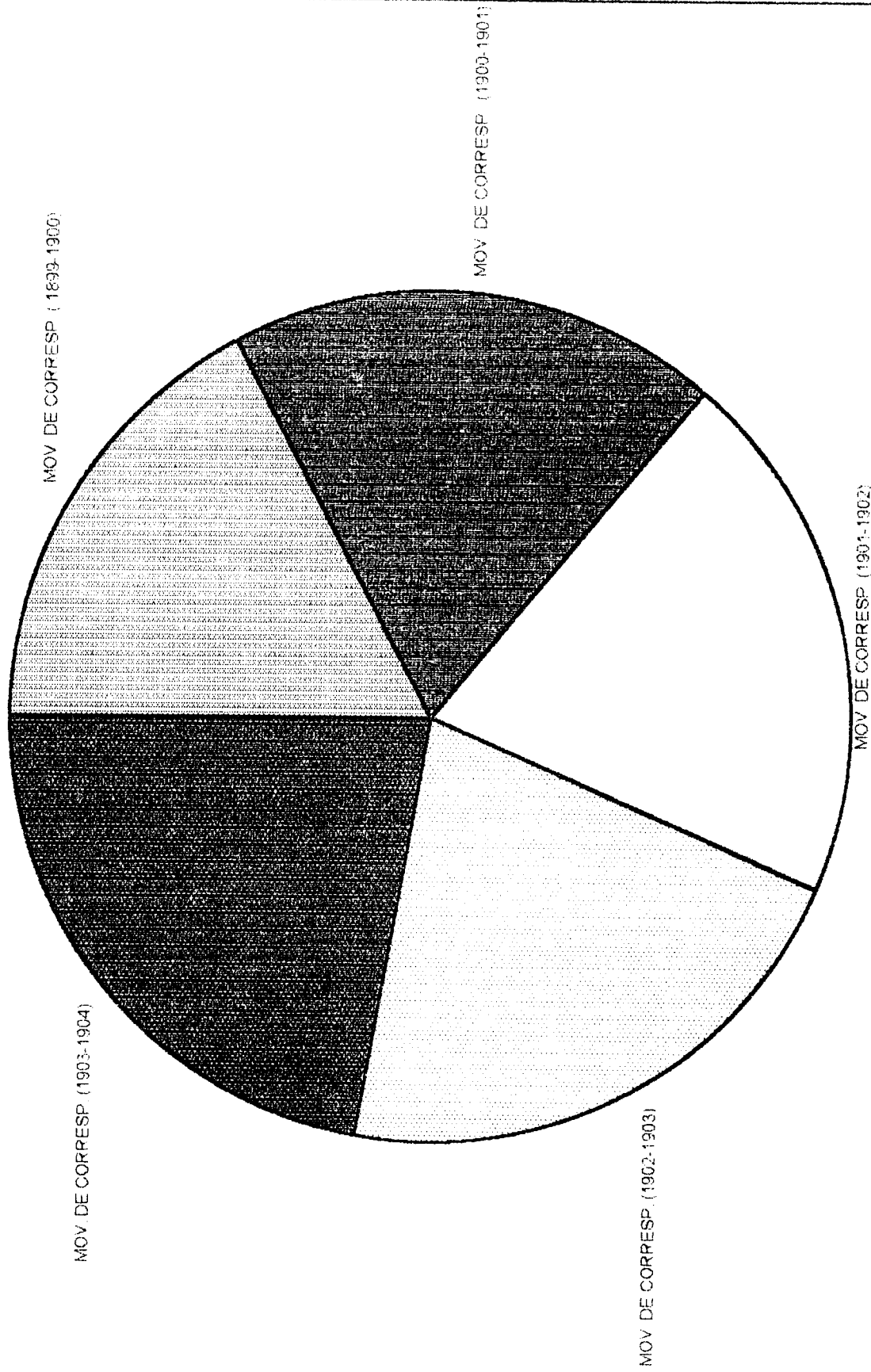
**Certificación para todos los servicios: Cada pieza 10 cs. además del porte.**  
**FRANQUEO:** Obligatorio, pagadero en timbres postales.

**RAMOS DE PRODUCCION.**  
 Venta de timbres postales.  
 Muestras y aparos enlaminados.  
 Galletas de Apartado.  
 Premios por giros postales y de Editores.



En 1801 hubo 89,825 piezas, equivalentes al 81.30 al millar del movimiento general.

**ANEXO 6.10. MOVIMIENTO GENERAL DE CORRESPONDENCIA (1899-1900 A 1903-1904)**



# ***CONCLUSIONES***

## CONCLUSIONES.

A continuación iremos concluyendo sobre los diferentes aspectos enunciados en la hipótesis y comprobados en el cuerpo de la investigación.

El estudio de la región noroeste es relevante por su extensión, recursos naturales y sus aduanas de salida con el exterior, que tuvo el apoyo del Servicio Postal Mexicano para comunicarse intra y extrarregionalmente ante la mínima presencia de los avanzados medios de comunicaciones y transportes como: el telégrafo, teléfono, ferrocarril y la radiotelegrafía. Por lo tanto, el Correo fue clave en la comunicación regional y nacional gracias a las reformas que se dieron durante la República Restaurada y que continuaron durante el Porfiriato, donde el Correo alcanzó un crecimiento y posterior expansión en la prestación de sus servicios; para comunicar la agreste geografía de la Península de Baja California, Sonora, Sinaloa y Tepic (actualmente Nayarit). El Servicio Postal al ir creciendo a través de los años **apoyó el proceso de integración regional y nacional** como factor indispensable en la creación de un mercado nacional. Esto se debió a la instalación de rutas y oficinas postales que se conectaron al paso de los tendidos de “fierro” transitando por los principales centros comerciales, mineros, industriales y las aduanas de salida al exterior. Asimismo cubriendo las áreas donde no había o era mínima la infraestructura de las comunicaciones y transportes más desarrollados.

La importancia del noroeste, como lo señalamos en el párrafo anterior, radica por su extensión abarcando 600,000 Km<sup>2</sup> de territorio continental y marítimo, ocupando 21.24% de superficie con respecto al total del país. Asimismo por los recursos naturales de la región y su economía de exportación. También es significativa su vecindad con los Estados Unidos; sin embargo, su aislamiento hasta el siglo XIX la hacía la más incomunicada de los Nortes. Lo anterior determinó que perdiera parte de su territorio de la Alta California, Nevada y

Utah; los territorios de Arizona y la Mesilla, sólo por lo que toca a las regiones de la actual frontera de Sonora y Baja California Norte

Inmerso en esta extensión territorial, el Servicio Postal de acuerdo a su desarrollo, se diferenció en tres periodos claramente señalados en todo el trabajo: el primero abarcó los años de 1867 a 1883 de reordenamiento, el segundo de 1884 a 1900 de crecimiento y el tercero de 1901 a 1911 de expansión.

Un parámetro que nos ayuda a comprobar nuestra hipótesis en lo referente a la trascendencia del Correo, es la infraestructura de las **rutas postales**, donde en el primer periodo, de 1867 a 1883, el Servicio Postal quedó supeditado a la parte relativa de Gobernación, dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores, que fue un intento, aunque mínimo, de considerar a la Renta de Correos como un servicio público. Asimismo coexistieron las viejas Ordenanzas Coloniales de 1794 y nuevos elementos que buscaron sanear la economía del ramo, así como el dotarlo de un moderno sistema contable y una administración más operativa. También se continuaron con las reformas donde se logró inculcar una orientación más moderna y homogénea. Influyó en estos objetivos de cambio la incorporación, en 1878, del Correo Mexicano a la Unión Postal Universal, de quien tuvo asesoría y colaboración. En estos años las Reformas Liberales tomaron en cuenta al Correo, al declararlo monopolio exclusivo del Estado; sin embargo no se avanzó lo deseado debido al periodo de reorganización que vivía y a la difícil situación del país. Pero la presencia del Correo tuvo su trascendencia debido a que aún no empezaba la instalación más sistemática del ferrocarril en el país, mucho menos en el noroeste; de ahí lo crucial de las rutas postales para comunicar la región al interior y exterior; por rutas: a caballo, pie, navíos y carruajes.

De lo más destacado del periodo 1884-1900, inicia a partir del 10. de enero de 1884, fecha en la cual comenzó a regir el Código Postal promulgado el 18 de abril de 1883, donde se dejaron atrás las disposiciones que regían desde la Colonia. También desapareció la Renta del Correo que buscaba mayores ingresos sin tomar en cuenta el bajo poder



adquisitivo de la mayoría de la población, para dar paso a un servicio público, administrado y sostenido por el Estado; cuyo objetivo era el de abaratar costos de los servicios postales en beneficio de toda la población. Este período, también se caracterizó por el incremento en la construcción de los ferrocarriles en el quinquenio 1880-1885, como producto de la política económica Porfirista de modernizar las comunicaciones en un ámbito de "paz y progreso"; en esta dinámica de crecimiento ferroviario, el Correo tuvo mejoras con la publicación del segundo Código Postal de 1895 y al pasar a depender directamente, en 1891, de la recién creada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El ferrocarril ya tenían sus tendidos en Sonora, en un pequeño tramo que iba de Guaymas a Nogales, el recorrido fue del litoral suroeste a la frontera con los E. U. En el caso de Sinaloa, la vía del ferrocarril fue la que transitó de Altata a Culiacán, que tan sólo cubrió una pequeña parte de la región del centro al este-noroeste del estado. Los demás poblados fueron cubiertos por el Correo, lo anterior nos demuestra su importancia al ser el principal medio de comunicación intra y extrarregional, en donde los itinerarios a caballo y a pie fueron notables para la comunicación interna. En lo que se refiere a la comunicación del noroeste con el resto del país fueron, de vital importancia, las rutas cubiertas por diligencias. Para el extranjero destacaron las rutas por compañías navieras, que jugaron un papel de singular trascendencia como lo podemos observar en el mapa 3.2. del capítulo tercero.

El período de 1901 a 1911 inició con un acontecimiento importante para el Correo como fue el decreto del 10. de julio de 1901, que fijó el carácter de Dirección General de Correos. En este lapso de tiempo aparecieron los itinerarios de las rutas postales de la República Mexicana, más ordenados que reflejó claramente el avance del ramo. Al finalizar estos años, el sistema ferroviario tenía cerca de 20 mil Km. de extensión, estas líneas ferroviarias se tendieron en zonas y sitios del país con mayor población cuya vida económica se había desenvuelto más y cuyos recursos y localización ofrecían ventajas inmediatas de aprovechamiento. Las rutas ferroviarias del noroeste se incrementaron y tenían presencia en **Sonora**: Nogales a Guaymas, Torres a Minas Prietas, Naco a Cananea. Aguaprieta a Cos, Guaymas a Navojoa, Navojoa a Alamos, Navojoa a Agiabampo y Agiabampo al Fuerte

(Sin.). **Sinaloa:** de Culiacán a Altata, del Fuerte a Culiacán y Del Fuerte a Topolobampo (P.B.C.). **Península de Baja California:** de Tijuana a San Diego E.U. (ver mapas 3.3A y 3.3B). Por lo anterior los tendidos del ferrocarril atravesaron las áreas señaladas, dejando al descubierto la inmensa mayoría de la región, por lo que los medios de conducción de correspondencia tradicionales fueron factor destacado en la comunicación regional y nacional. También podemos concluir el progreso del Correo al hacer un análisis secular en donde vemos los cambios de 1900 respecto a 1801 a nivel nacional. En la primeros años del siglo el carácter del Correo fue el de Renta de la Real Hacienda y a finales del siglo, era ya considerado como un Servicio Público; para 1801 las rutas postales tenían 24,766 Km. y para 1900 fueron de 91,068 Km; lo que representó un incremento del 267.71% (ver anexo 5.9).

Otro parámetro que nos demuestra la importancia de la comunicación postal en el noroeste es el que se refiere a las **Oficinas Postales**, que en el primer período de 1867 a 1884 se tuvieron que superar innumerables dificultades de distinta índole para reorganizar al Correo. Las Administraciones Principales, Estafetas y Agencias apoyaron para dar una mejor prestación de los servicios postales quienes conjuntamente con las rutas postales, hicieron un gran esfuerzo para sacar al noroeste de su aislamiento, como lo esquematizamos en el mapa 4.2.

El período de 1884 a 1900 fue de crecimiento para el Correo al ser considerado como un servicio público administrado y sostenido por el estado. Las Oficinas de Correos ahora estructuradas en Administraciones Generales, Locales, de Cambio y Agencias, según como se especificó en los Códigos Postales de 1884 y 1895, buscaron comunicar la región dentro de la dinámica económica Porfirista. Ante la falta de modernos medios de transporte como el ferrocarril y de medios de comunicación como el teléfono y los telégrafos, las oficinas de correos siguieron teniendo un papel decisivo, en donde la agresiva geografía de la región obstaculizó el tendido de vías férreas y carreteras, indicado en el mapa 4.2.

En lo que respecta al periodo de 1901 a 1911 se dio la expansión del Servicio Postal, al ser considerado una Dirección General, en donde se tuvo una mejor planeación y operación de los servicios postales. Las oficinas se instalaron en donde se localizaron inmejorables recursos, por ejemplo las riquezas marinas frente a las costas de las cuatro entidades, interconectándose con el interior de la región, resto del país y extranjero; como es el caso Altata, Mazatlán, San Blas, Guaymas, La Paz y San José del Cabo. También en lugares donde el comercio internacional trazó vías férreas, como es el caso con los Estados Unidos, quien se benefició de los recursos minerales de Cananea y Nacozari. Asimismo con los vínculos comerciales con las otras regiones colindantes de Chihuahua, Durango y Jalisco. Por otro lado las Administraciones y Agencias también estuvieron presentes en poblados con obstáculos geográficos. es el caso de la Sierra Madre Occidental, la cordillera Bajacaliforniana, los ríos como el Fuerte, el Mayo y el Yaqui. El clima también influyó para recurrir al apoyo del Correo; por ejemplo los chubascos, que intervinieron perjudicando los caminos y las limitaciones de comunicación por la vegetación como el sur Sinaloa y Tepic, en donde ni siquiera los caballos pasaban y se tuvieron que hacer los recorridos a pie como lo señalamos en los mapas 4.3A y 4.3B. Haciendo un análisis de larga duración, en cuanto a número de oficinas instaladas en el país y que nos demuestran el incremento de éstas, tenemos que para 1801 existían 2 Administraciones Principales, 50 agregadas y 349 subagregadas: total 401 oficinas; en cambio para 1900 existían 1 Administración General, 539 locales, 22 sucursales, 1315 agencias y 96 Ambulantes: total 1972 oficinas, lo que representa un crecimiento del 391.77%, indicado en el anexo 5.9.

Un parámetro más que nos da cuenta del papel del Correo en el proceso de integración nacional tiene que ver con la transportación de la **materia postal** en la región. Es durante el periodo de la República Restaurada cuando se fueron dando las bases, como lo señalamos en el contenido del trabajo, para el incremento de la cobertura del Servicio Postal y que fructificó durante el Porfiriato. Por lo anterior del periodo de 1867 a 1883 continuó rigiéndose bajo las ordenanzas coloniales de 1874; sin embargo, era amplia la cantidad de correspondencia que se podía transportar: periódicos, cuadernos, folletos, devocionarios,

libros, calendarios, tarjetas anuncios, avisos o circulares comerciales, billetes de lotería, impresos diversos en cartón, papel de música, etc. A los anteriores objetos se agregaron nuevos servicios para darle mayor seguridad a la transportación de la materia postal como el giro postal bancario y las piezas certificadas.

Del periodo de 1884 a 1900, en pleno auge Porfirista, se tuvieron grandes avances plasmados en el Primer Código Postal de 1884 y principalmente, en lo que a servicios postales se refiere. En el Código Postal de 1895, la correspondencia quedó clasificada de la primera a la quinta clase y en términos generales se consideró lo siguiente: cartas, publicaciones periódicas, impresos, papeles de negocios, muestras sin valor mercantil, bultos postales, etc. Lo que constituía el brindar servicios postales a toda la población. El aumento del movimiento de la correspondencia en el país creció, como ejemplo tenemos que en el país de 1888 a 1899 el porcentaje del volumen de la correspondencia transportada a nivel nacional, es decir cartas, tarjetas postales, envíos oficiales exceptuados de porte, impresos de todas clases, muestras sin valor comercial, bultos postales ordinarios, envíos oficiales que no pagaban porte fue del 465.73%. En lo referente al movimiento de los Bultos Postales, de 1894 a 1899 el incremento correspondió a un 415.28%. En lo concierne a los Giros Postales, en el mismo periodo, el crecimiento fue del 2290.40% y 3166.93% en valor. Lo anterior de acuerdo al cuadro número 5.3A y 5.3B. De la correspondencia internacional tenemos que en la expedición el incremento fue del 114.21% y la recepción del 217.27%.

En los años de 1901 a 1911, que corresponden al tercer periodo, se logró perfeccionar esta clasificación y se incrementó la prestación de servicios instaurados en los años anteriores como es el caso de los giros y bultos postales. En resumen tenemos los incrementos, con respecto al periodo 1899-1900, fueron de 1900-1901, del 16.26% de 1901-1902, del 23.76% de 1902-1903, de 29.71%. Las ciudades que tuvieron mayor circulación de correspondencia por tener un número destacado de habitantes debido a su importancia económica fueron: Álamos, Hermosillo, Guaymas, Ures, Arizpe, Sahuaripa, Moctezuma, Magdalena y Altar en **Sonora**. Badirahuato, Culiacán, Cosalá, Concordia, El Fuerte,

Mazatlán, Mocorito, Rosario y San Ignacio en **Sinaloa**. Tepic, San Blas, Santiago Ixcuintla, Acaponeta, Ahuacatlán, Ixtlán y Compostela en el territorio de **Tepic**. Tijuana, La Paz, Ensenada, El Triunfo, Sierra Juárez, Santa Rosalía, San Pedro Mártir y Real del Castillo en la **Península de Baja California**. Haciendo el análisis de un siglo, en cuanto a la materia postal transportada, tenemos que para 1801 el movimiento fue de 1,104,507 piezas y para 1900 fue de 134,631,009 piezas que equivale a un incremento del 12089%. Lo anterior fue debido a la baja de los portes y a la expansión del servicio, al pasar a ser en 1900 un servicio público federal; por ejemplo tenemos que para 1801 una carta sencilla costaba de 25 a 37 centavos, para 1900 el costo era entre 2 y 5 centavos, señalado en el anexo 5.9.

Por todo lo anterior el Servicio Postal Mexicano cumplió con su papel histórico de apoyar la creación de un mercado nacional al ser un factor importante de comunicación como lo demuestra este estudio del noroeste del país.

# ***BIBLIOGRAFÍA***

# ***BIBLIOGRAFÍA.***

## **GEOGRÁFICAS Y METODOLÓGICAS..**

Bataillon. Claude, Las regiones geográficas de México, S. XXI, México, 1969 pp. 335.

Bassols. Batalla Ángel, México: Formación de Regiones Económicas, UNAM, México, 1979. pp. 624

Cardoso. Ciro F. S., Los Métodos de la Historia, Grijalbo, México, 1979, pp. 438.

Cardoso. Ciro F. S., Introducción al Trabajo de la Investigación Histórica, Barcelona, Crítica. pp. 215.

Pérez. Herrero Pedro,(comp.) Región e Historia en México 1700 -1850, UAM/MORA, México, 1991, pp. 260.

## **HISTORIA GENERAL.**

Bulnes. Francisco, El Verdadero Díaz y la Revolución Mexicana, Ed. Nacional, México, 1967.

Coatsworth, Jhon H., Los Orígenes del Atraso, México, Alianza Edit. México, 1990.

COLMEX, Presidencia de la República. Los Presidentes de México. Discursos Políticos, COLMEX/P.R., México, 1988, T.I. pp. 456.

Dublán. Manuel y Lozano José María. Legislación Mexicana o Colección Completa de las Disposiciones Expedidas desde la Independencia de la República, T. I.

Florescano. Enrique y Lansagorta M. del R. " Política Económica: Antecedentes y Consecuencias" en: La Economía Mexicana en la Época de Juárez, México, Col. SEP/SETENTAS, NO. 236, SEP. 1976.

González. Navarro Moisés, Estadísticas Sociales del Porfiriato, 1877-1910, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1956.

INEGI, Estadísticas Históricas de México, S.P.P., México, 2 T.

López. Cámara Francisco, La Estructura Económica y Social de México en la Época de la Reforma, México, S. XXI, 1973.

López. Rosado Diego, Curso de Historia Económica de México, UNAM, México, 1973.

Molina. Enriquez Andrés, Los Grandes Problemas Nacionales, Era, México, 1979.

Robledo. Gabriel, El Desarrollo del Capitalismo en México, Edic. del autor, México, 1975, pp. 305.

Roeder Ralph, Hacia el México Moderno: Porfirio Díaz, F.C.E. , México, 1981, pp. 504.



Rosenzweig. Fernando, "El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911" en: El Trimestre Económico, Vol. XXXII, núm. 127, jul-sep de 1985.

Secretaría de la Presidencia, México a Través de los Informes Presidenciales, Presidencia, México, T.8 (Las Comunicaciones) 1976.

## **HISTORIA REGIONAL.**

Aguilar. Camín Hector, La Frontera Nómada, Sonora y la Revolución Mexicana, México, S. XXI.

Aguirre. Rojas Carlos, " Mercado Interno, Guerra y Revolución en México: 1870-1920" en: Revista Mexicana de Sociología, pp. 183-240.

Barry. Carr. "Las Penalidades del Norte Mexicano 1880-1927. Un Ensayo de Interpretación", en Historia Mexicana, Vol. XXII, No. 87, enero- marzo.

Bassols. Batalla Ángel, "Bosquejo Histórico-Geográfico del Desarrollo de la Red de Vías Férreas en México" en: Investigación Económica, Vol. XX, No. 79, julio de 1960.

Bassols. Batalla Ángel, "Consideraciones Geográficas y Económicas en la Configuración de las Redes Carreteras y Vías Férreas de México" en: Investigación Económica, Vol. XIX, núm. 73, enero de 1959.

García Martínez Bernardo, "Consideraciones Geográficas y Económicas" en: Historia General de México, COLMEX, México, T. I.

Katz, Friederick, La Servidumbre Agraria en México en la Época Porfiriana, Era, México, 1980.

Mungaray. Alejandro L. "La Formación Histórica de la Frontera Norte de México", en: Economía Informa, No. 124, enero de 1985.

Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Baja California Norte, Los Municipios de Baja California Norte, México, 1988.

Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Baja California Sur, Los Municipios de Baja California Sur, México, 1988.

Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Sonora, Los Municipios del Estado de Sonora, México, 1988.

Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Sinaloa, Los Municipios del Estado de Sinaloa, México, 1988.

Secretaría de Gobernación y Gobierno del Estado de Nayarit, Los Municipios del Estado de Nayarit, México, 1899.

Trasviña. Taylor Armando, Territorio de Baja California, en: Baja California. Textos de su Historia., Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. SEP. Gobierno del Estado de Baja California. México, 1988, T. II, p. 13.

Ruiz. Ramón Eduardo, Los Perímetros del Cambio, en: Sonora. Textos de su Historia, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, SEP, Gobierno del Estado de Sonora, México, 1989, p.7.

Olea. Héctor R., La Era de Francisco Cañedo, en: Sinaloa. Textos de su Historia, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, SEP, Gobierno del Estado de Sonora, México, 1987.

## COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Barcena. Mario, Los Ferrocarriles Mexicanos, Tip. Librería de F. Mata, México, 1881.

Calderón. Francisco, "Los Ferrocarriles" en: Historia Moderna de México, El Porfiriato. Vida Económica, Vol. VII. Parte 1, México, Hermes, 1965.

Caso. Lombardo Andrés, "Las Comunicaciones" en: México 50 años de Revolución, F.C.E., 1963.

Coatsworth. John H. El Impacto de los Ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento y Desarrollo, México, SEP/SETENTAS, NOS. 271 Y 272, 1976.

Garza. Jaime, La Política Ferrocarrilera del Gobierno, Oficina Impresora de Estampilla, México, 1911.

Hernán. Lozano, Sergio Ortiz, Los Ferrocarriles de México Una Visión Social y Económica, S.C.T., México, 1970.

Macedo. Pablo, "Comunicaciones y Obras Públicas", en: México, su Evolución Social, Ballezá y Cía. Sucesor Editor, T. II, Parte IV, México, 1901.

## SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Administración General de Correos, Código Postal de la República Mexicana. Su reglamento y Tarifas. Vigente desde enero de 1884, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1884.

Administración General de Correos, Código de la República Mexicana, Tipografía Literaria de México, Filomeno Mata Impresor, México, 1895.

Administración General de Correos, Boletín Postal de la Admón. Gral. de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1888, 1891, 1893, 1899, 1900, Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México.

Administración General de Correos, Informe Presentado al C. Ministro de Gobernación por el Admor. Gral. de Correos 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, Imprenta de Díaz León y White, México.

Administración General de Correos, Gufa Postal de la República Mexicana 1886, 1887, 1889, Tipografía Bouligny and Schmidt Sucesores, México.

Alcazar. Cayetano. Historia del Correo en América. Notas y Documentos para su Estudio. Prólogo de José Ortega Munilla, Sucesores de Rivadeneyra, S. A., Madrid, 1920.

Bandera de Rivero. Beatriz, Cronografía de Correos en México en: México a Través de los Informes Presidenciales. S.C.T., T. 8., 1976.

Barrera. Bassols Marco, (Varios) "Crónica del Servicio Postal en México" en: La Quinta Casa de Correos, SEPOMEX, México, 1990, pp. 172

Carrera. Stampa Manuel. Historia del Correo en México, S.C.T. ,México, 1970, pp. 302.

Cárdenas. De la Peña Enrique, El Correo, S.C.T., México, 1987, pp.319.

Dirección General de Correo, Itinerarios de Rutas Postales de la República Mexicana, D.G.C., Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México, 1901.

Dirección General de Correos, Cartas Postales de Sinaloa, Sonora, Territorio de Baja California y Territorio de Tepic, D.G.C., México, 1908.

Dirección General de Correos, Guía Postal de la República Mexicana, 1901-1911, Tipografía Bouligny and Schmidt Sucesores, México.

Dirección General de Correos, Informe del Director General de Correos al Sr. Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, 1909-1910, Tipografía Económica, México, 1911.

Dirección General de Correos, Boletín Postal de la Dirección General de Correos de los Estados Unidos Mexicanos 1901-1911,Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México.

Domínguez. Norberto. Estado que Guarda el Servicio Postal Mexicano al Inaugurarse en la Ciudad de México el Nuevo Edificio de Correos, Tipografía de Bouligny and Schmidt Sucesores, México, 1907.

Hernández y Dávalos. Juan E. "Ligeros Apuntes para la Historia del Establecimiento de Correos en México", en Directorio para las Oficinas del Servicio Público de Correos en México, Imprenta de José María Sandoval, México, 1876, Sexta Parte.

Rosell. Lauro E. El Correo desde los Aztecas hasta el año de 1926. en Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística, México, T.51, No. 1-4, Mayo-Agosto, 1939.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Anales de la SCOP 1902-1908, México.

Tostado. Eduardo y Conrado, El Cartero, Una Imagen Un Personaje, SEPOMEX/ACOCUI, México, 1992, pp. 111.

Velarde. José, (et.al.) Apuntes y Documentos para la Historia del Correo en México. México, Imprenta de Ignacio Escalante, México, T. I. 1888.