

alcanzar: teniendo en cuenta que sus esfuerzos aislados serían seguramente estériles, sin la valiosa ayuda de quienes están en aptitud de impartírsela.

\*\*\*

Debe tenerse presente que en estos momentos la agricultura del País, en la mayor parte de sus ramos, está recibiendo un vigorizante impulso que muy en breve la hará evolucionar, debido á la preferente atención que el Gobierno general le ha dedicado, pues bien sabido es que con fecha 14 de Noviembre de 1907, á iniciativa del Ejecutivo, el Congreso de la Unión, expidió un decreto facultando á éste, para trasladar la Escuela de Agricultura á otro sitio que reúna los requisitos necesarios para establecer en la misma Escuela, una Estación Agrícola Central, construir los edificios adecuados y dotarlos convenientemente.

En ese decreto, se faculta igualmente al Ejecutivo para establecer Estaciones Agrícolas Experimentales en los Estados de la República, procurando obtener para el efecto la cooperación de los Gobiernos de los mismos Estados. Tales Estaciones funcionarán como Institutos de Investigación de los problemas agrícolas locales, á la vez que de los mejores y más adecuados sistemas agrícolas, pudiendo fundarse en ellas escuelas regionales de agricultura, destinadas á impartir la instrucción agrícola por medios objetivos y esencialmente prácticos.

Posteriormente y con fecha 17 de Diciembre del mismo año, el propio Congreso de la Unión, decretó que se autorizaba al Ejecutivo para invertir anualmente hasta la cantidad de ochenta mil pesos en el fomento de las industrias agrícola y pecuaria. Se le facultó igualmente para instituir premios en exposiciones y concursos agrícolas, hípicas y pecuarias y para celebrar contratos con particulares ó Sociedades para el desarrollo y fomento de las industrias agrícola y ganadera, mediante los cuales se les conceden auxilios pecuniarios, por un plazo no menor de diez años, imponiendo en compensación las obligaciones necesarias que para esos subsidios sean eficazmente empleados, en el mejoramiento de las industrias mencionadas, y por último, con fecha 17 de Junio del presente año, expidió el Congreso de la Unión un decreto facultando al Ejecutivo Federal, para invertir, por ahora, hasta veinticinco millones de pesos en obras que tengan por objeto el aprovechamiento de aguas para la agricultura y ganadería, ya sea que el mismo Gobierno se encargue de la ejecución de dichas obras, ó que preste su ayuda en empresas particulares por medio de subvenciones ú otros auxilios pecuniarios, en la forma que estime más adecuada; pero sujetándose á las reglas ó bases que se indican en el propio decreto, las que se expresarán en las concesiones respectivas que al efecto otorgará el Ejecutivo de la Unión por conducto de la Secretaría de Fomento.

\*\*\*

El "Boletín de la Sociedad de Ganaderos de México", envía su más sincera salutación á la prensa ilustrada del extranjero, de esta Capital y de los Estados, esperando que se servirán además de establecer el canje acostumbrado, hacerle todas las indicaciones que crean oportunas y que tiendan al mejoramiento y prosperidad de la industria pecuaria del país, y especialmente á las razas lecheras.

Tendrá una sección especial de consultas, para las dudas que tengan los miembros de dicha Sociedad y los ganaderos y agricultores que deseen dirigirse á ella, pues su lema será: "Uno para todos, y todo para uno".

# LOS PRIMEROS CAMINOS

## DE YUCATAN.

### REMINISCENCIAS.

La primera carretera que se abrió en el Estado fué la de esta capital á Izamal en una extensión de 14 leguas, en 1792. Luego se abrieron seis léguas hacia la Sierra Alta y otras seis hasta Campeche.

Esta empresa se debió principalmente á la iniciativa del malogrado Capitán General D. Lucas de Gálvez, cuyo nombre es por muchos títulos digno de la grata memoria de los yucatecos. Muerto trágicamente este ilustre gobernante, quedaron paralizadas aquellas útiles obras y sólo se hizo el camino carretero de la capital á Sisal.

Pero desde 1830, renaciendo el empeño de continuar abriendo las vías de comunicación se hicieron los caminos de Izamal á Valladolid, continuándose los de la Sierra y Campeche, que posteriormente fueron mejorándose y poniéndose en contacto hasta donde fué posible.

Una ley, la de 6 de mayo de 1833 reglamentó el modo de construir y reparar los caminos carreteros en todo el Estado cuyo sistema subsistió con algunas reformas que hizo el decreto de 6 de mayo de 1856 hasta que por el de 4 de septiembre de 1865 quedaron derogadas estas disposiciones sustituyéndose á las faginas (medio por el cual se construían y reparaban los caminos,) la contribución de «peaje» que estableció este último decreto. Esta disposición reconocía por fundamento un principio equitativo pero también era cierto que por ello se alteraba una costumbre aceptada entonces y hasta cierto punto necesaria. La construcción de caminos era una necesidad generalmente reconocida, sus efectos eran benéficos y útiles y todos concurrían á cubrirla por medio de las faginas.

Aun cuando el producto del impuesto del peaje se estimaba en tanto cuanto era suficiente para cubrir los gastos de construcción y reparación, no podía ser con operarios fijos para ejecutar los trabajos y el inconveniente era grave y notoriamente trascendental porque había épocas marcadas con la debida precisión para esta clase de operaciones, pasadas las cuales no se podían verificar y esto ocasionaba la pérdida de los caminos que no abiertos á su debido tiempo en que eran llamadas los faginantés, la necesidad crecía de año en año hasta la completa desaparición de las vías por su continuo deterioro.

En la práctica continuó el mismo sistema de faginas casi hasta nuestros días.