

DOS PALABRAS.

“Ayer sepultamos los restos mortales de nuestra adorada madrecita,” fueron las líneas que leí en aquella carta, escritas por mi hermana y casi borradas con sus lágrimas.

El golpe era tan inesperado como terrible y doloroso. No podía comprender lo que me pasaba y el corazón se resistía á creer lo que leían los ojos. Mi vida parecía lo que una frágil navicilla que sin rumbo ni brújula es impelida en noche tempestuosa á merced del huracán... y estuvo cercana á zozobrar.

Ah, sufre penas el alma que no podrá nunca bosquejar la pluma; pero es cierto que el dolor no mata... cuando aun estoy viviendo yo!

Vivo, sí, si vivir es llevar una existencia que ha perdido su más dulce encanto y un corazón en el pecho que late envuelto entre crespones negros.

Desde aquella fecha de luto ya un año ha pasado, y de la herida brotan aún agudos mil dolores, los cuales me dicen aliviará con su trascurso el tiempo y con su misericordia infinita, Dios.

Entre tanto, sin embargo, ¡cuán pesada es la carga para mí de la existencia!

Y aquellos sitios que fueron encantadores y risueños en los tiempos en que fui feliz, sitios que acompañado de ELLA la habia ofrecido volver á visitar, no son ya ni volverán á ser jamás lo que antes fueron para mí: no admiro ya del Niágara sus estupendas cataratas, no me impresiona el aterrador lamento de sus aguas, ni tampoco la poética belleza de la Mexicana capital con sus antiguos templos y palacios; no tiene ya hoy la opulenta Nueva York los mil atractivos que antes tuvo, ni la potente claridad del sol alcanza á penetrar hasta el abismo de tristezas en que se halla sumergida mi alma.

Aquí estoy otra vez, en el que fué mi dulce hogar. Ya no pude como en otros días ver su rostro radiante de alegría, no pude escuchar su cariñosa bienvenida ni disfrutar de su maternal abrazo á mi llegada. Luto y lágrimas solo ven mis ojos por doquiera, y la silenciosa y fría losa de un sepulcro contra la que se estrellan ay! mis gemidos de dolor.

¡Cómo ha de ser, Dios mio! Yo acato tus designios, y ya que no por entre flores seguiré por entre abrojos adelante, hasta que suene la hora final de mi existencia.

Pero aun los dolores más acerbos tienen tregua: los que en mi pecho nacieron con su ausencia siento que se calman por la noche, porque al cerrarse mis ojos á las tinieblas de esta vida transitoria se abren á la luz brillante, esplendorosa, de un mundo superior: y entónces, entre nubes vaporosas, acompañada de alados séres resplandecientes de hermosura y alegría, yo la veo descender hasta mi lecho; siento que con maternal amor sobre mi ardorosa frente posa sus labios y que “no sufras, hijo querido,”—me dice—“que desde el cielo tu madre te bendice y es feliz.”



El Ferrocarril Central Mexicano.

HISTORIA DE SU CONSTRUCCION—LOS BENEFICIOS QUE HA ACARREADO AL PAIS—LA GRAN EXPOSICION.

Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892 el cual, á imitacion de cuantos le han precedido, poco ha de tardar en llegar al fin del círculo que le está trazado en el mísero reloj de la existencia. El TIEMPO, entonces, fundiendo en su vetusto crisol el anual acopio de las dichas pasajeras, de los suspiros y lágrimas de la gran familia humana, añadirá un eslabon más á la larga cadena de los siglos. Mas no terminará él, no; no terminará el presente año, sin dejar tras sí una estela luminosa cuyos potentes reflejos atravesando la oscuridad de cuatro siglos harán destacarse grandiosa, colosal, la noble figura del descubridor del nuevo mundo.

Hasta en las más apartadas regiones del globo que habitamos se activan preparativos para honrar dignamente la memoria del ilustre navegante genovés y, cáusanos gran satisfaccion poderlo decir, México es una de las naciones que con mayor entusiasmo acogió el llamamiento hecho á todos los países por los Estados Unidos anglo-americanos, para tomar participio en la gran Exposicion Universal Colombiana que con tal motivo está preparándose; grande, y tanto, ha sido el interés que sobre el particular ha tomado



El Calendario Azteca.



Lurro cargado de pulque.

el ilustrado gobierno del Sr. Gral. Porfirio Diaz que, segun noticias que se nos han comunicado, asciende á \$750,000 la suma que ha apropiado para exhibir debidamente allí los ricos productos del privilegiado suelo mexicano.

Ha causádonos así mismo gran satisfaccion notar durante los largos viajes que acabamos de hacer por la República Mexicana, viajes que nos han proporcionado visitar todas sus principales ciudades, el mucho interés con que se habla de la ya cercana gran exposicion entre las mejores clases de la sociedad; en todas partes encontramos numerosas familias que sienten un positivo y creciente anhelo porque llegue la fecha en que deberá verificarse la solemne inauguracion, para emprender su vuelo hácia el poderoso vecino país.

Justa ambicion esta, por cierto; puesto que podrán presenciar los que á Chicago acudan en el tiempo á que aludimos festividades que, tanto por su importancia como por su esplendor, no han tenido aun su precedente en la historia del mundo. Sí, la Exposicion Universal Colombiana superará en magnificencia á cuantas exposiciones universales se han celebrado hasta el dia en ambos hemisferios; pues todas las principales naciones de la tierra se han unido para conmemorar debidamente la fecha del descubrimiento de América y para honrar de una manera digna la memoria del inmortal Cristóbal Colon, del *gran civilizador*, segun le han llamado con justicia insignes escritores.

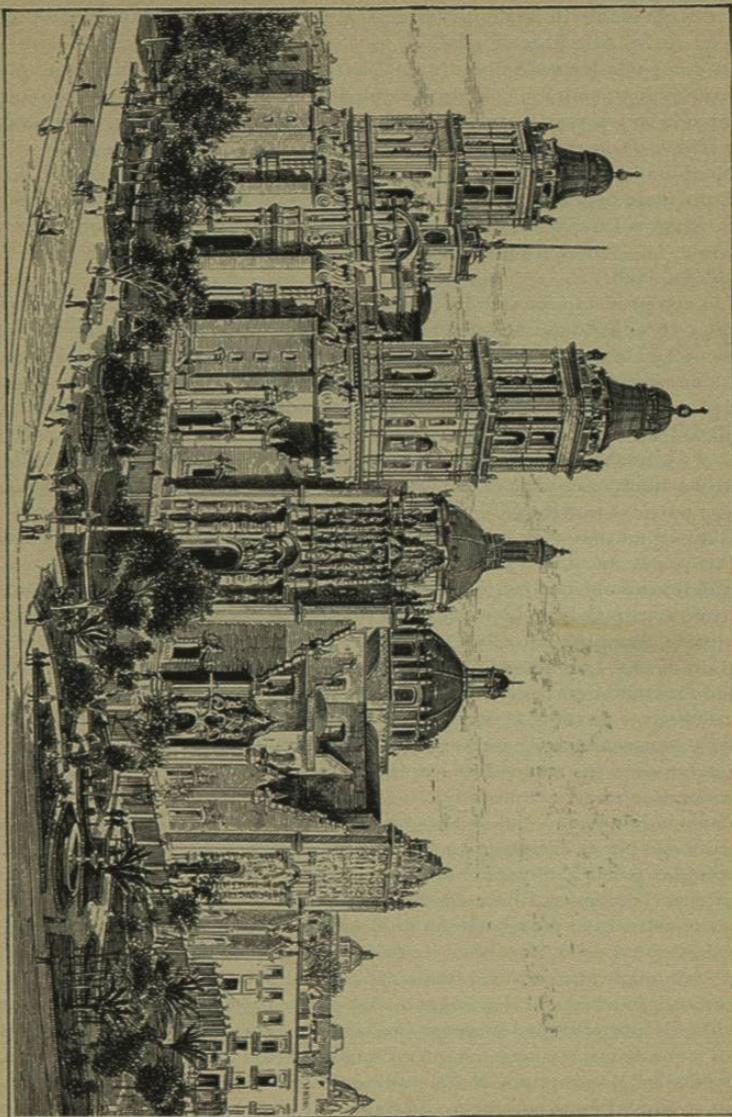
Pero no es nuestro propósito tratar aquí de la citada Exposicion Colombiana: ya lo haremos con la necesaria extension al ocuparnos de la activa y populosa ciudad de Chicago. El presente capítulo, segun lo explica su epigrafe, hace necesario que dediquemos nuestra atencion preferente al interesante *Ferrocarril Central Mexicano* que tan excelentes comodidades ofrece hoy al viajero que desee visitar, no solo la ciudad de la exposicion sino tambien todas las demás grandes poblaciones del país norte-americano.

Lo que queda escrito no ha sido, pues, otra cosa que un pequeño paréntesis que nos obligó á hacer nuestro deseo de dedicar las primeras líneas de este libro al esclarecido navegante que supo nada menos que doblar el espacio de la tierra.

Hecha esta explicacion sigamos adelante con la historia de la construccion del *Central Mexicano*, aunque sea á grandes rasgos.

Ya desde los años de 1856 y 1857 se hablaba de construir un ferrocarril que partiendo de la Capital de México la pusiese en comunicacion inmediata con algunas de las ciudades al Norte; pero todos los esfuerzos que hicieron los iniciadores de esta idea y los decretos que para el efecto expidió el Congreso nada habian logrado alcanzar á fines del año de 1879.

En Diciembre 5 de 1874, el Congreso aprobó un contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. Sebastian Camacho y J. Antonio Mendizabal y Cía. para la construccion de un ferrocarril y línea telegráfica que uniesen á la ciudad de México con la de Leon, en el Estado de Guanajuato; pero como quiera que la empresa no hubiese cumplido con las condiciones estipuladas en uno de los Artículos del decreto expedido por el Congreso en



VISTA DE LA CATEDRAL—Ciudad de México.

la expresada fecha, hubo de incurrir en la pena de caducidad, la cual se declaró en 26 de Diciembre de 1876.

Una compañía formada despues en Boston, á cuyo frente figuraba el Sr. Roberto Symon, solicitó, con algunas modificaciones, la caduca concesion, obteniendo su traspaso el 21 de Febrero de 1880: el decreto correspondiente de traspaso se expidió en 3 de Abril de 1880.

Obtenido que hubo la compañía esta concesion, solicitó que la línea por construir fuese de via ancha y que se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos y que se le concediese, además, el privilegio para construir un ramal desde algun punto céntrico de la República hasta el Océano Pacífico.

El nuevo proyecto fué estudiado cuidadosamente por la Secretaría de Fomento, y terminado que se hubieron las negociaciones convenientes, el Ejecutivo otorgó la concesion el 8 de Setiembre de 1880, la cual aprobó el Congreso de la Union el 8 de Noviembre del mismo año: estipulándose en ella que la línea férrea debería extenderse á través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la fronteriza villa de Paso del Norte. Al mismo tiempo se dispuso que de un lugar próximo á la ciudad de Leon debería partir el ramal del Pacífico, y que pasando por Guadalajara fuese á terminar en un punto del citado Océano, el cual la compañía escogería despues de practicar en el terreno los estudios necesarios.

En el mismo año de 1880 la compañía que nos ocupa adquirió la línea construida entre Celaya é Irapuato, y tambien las concesiones hechas á los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas para la construccion de un ferrocarril desde San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico, habiendo estas quedado incluidas en la concesion del 8 de Setiembre de 1880.

En Febrero 2 de 1881, se otorgó una concesion á los Estados de San Luis Potosí y Aguascalientes para la construccion de un ferrocarril de via ancha que uniese á sus respectivas capitales; pero pronto tambien esta nueva concesion llegó á ser propiedad de la Compañía del *Ferrocarril Central Mexicano*, habiéndole hecho dichos Estados el correspondiente traspaso, el cual fué aprobado por el Congreso en Marzo 25 del mismo año.

Obtenidas por la Compañía todas estas concesiones, las cuales logró refundir más tarde en un solo contrato, y teniendo así asegurado el privilegio para la construccion y explotacion de dos líneas férreas, una internacional desde la Capital de la República hasta su frontera con los Estados Unidos del Norte, y la otra interoceánica desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico; tan importante la una como la otra por la riqueza de los terrenos que atraviesan y por el tráfico inmenso que sin la menor duda están destinadas á crear y fomentar, ya no se ocupó en la adquisicion de nuevas concesiones: solo se dedicó al cumplimiento de los compromisos contraidos con el Gobierno, y con tal empeño, que no ha habido ni un solo caso en que no haya concluido los diferentes tramos y divisiones de su extenso sistema ferrovía-

rio mucho antes del tiempo fijado en los contratos.

* Verdaderamente, es digno del mayor encomio y mucho recomienda á la Compañía, la actividad con que condujo sus trabajos desde el día que los inauguró en la ciudad de México, en la estacion llamada de Buena Vista, el día 25 de Mayo de 1880, hasta que hubo concluido su línea troncal en Marzo 8 de 1884, dejando así unidos con sus cintas de acero á los Estados Unidos del Norte con los Estados Unidos Mexicanos.

Acontecimiento de grandísima importancia fué éste, por cierto, puesto que México, que habia permanecido hasta entonces casi en un aislamiento completo, quedaba desde luego ligado y en comunicacion rápida con los principales centros comerciales del mundo; acontecimiento de grandísima importancia, porque al penetrar el veloz caballo de hierro y vapor por las apartadas regiones del país, llevaba á sus indefensas familias la ansiada proteccion contra las hordas de salvajes que con tanta frecuencia hacian incursiones á aquellas comarcas, regando el suelo con la sangre de sus pacíficos habitantes; acontecimiento de grandísima importancia, porque aquellas mismas fértiles pero incultas regiones quedaron desde aquel momento abiertas á la inmigracion, que poco á poco comienza ya á poblarlas y que las convertirá, en no lejana fecha, en verdaderos Edenes terrenales; acontecimiento, lo repetimos, de grandísima importancia, porque dió un nuevo y vigoroso empuje á la marcha del progreso que en general por todo México comenzaba ya á hacerse sentir, á influjo de la bienhechora paz de unos cuantos años; porque ha llevado á aquel privilegiado país á miles de sus vecinos de aquende el Bravo, quienes despues de estudiar los innumerables recursos con que una generosa Naturaleza lo ha dotado, han invertido unos sus capitales en la explotacion de muchas de sus antiguas y de sus nuevas minas y otros, previendo el grande y risueño porvenir que con abiertos brazos le espera, se preparan para ir á establecer allí nuevas industrias en grande escala, las cuales no podrán menos que influir en el mejoramiento de su condicion, las cuales contribuirán al aumento de su comercio y á su bien general.

Esta línea férrea que tan eficazmente ha ayudado al adelanto material del país tiene en su extension desde la capital de México hasta la villa de Paso del Norte 1970 kilómetros (1224 millas), y fué construida en tres años, nueve meses y medio, ó sea á razon de 1½ kilómetros por día. Hé aquí por qué dijimos en párrafo anterior, que recomendaba en alto grado á la Empresa la gran actividad con que habia seguido los trabajos de construccion en su línea troncal desde la fecha que los inauguró hasta dejarlos terminados.

Comprendiendo el Gobierno de México los inmensos beneficios que de la construccion de este ferrocarril resultarian al país, contribuyó para el efecto con una subvencion de \$9,500 por kilómetro de via, garantizando la misma con certificados del uno por ciento sobre los ingresos aduanales. Dicha subvencion ascendió para la construccion de la línea principal ó troncal, á unos \$18,620,000, y su costo total se dice que fué de \$35,500,000.

La construccion del ramal de Guadalajara se comenzó el 2 de Mayo de

1887 en Irapuato, y continuóse con tal actividad que el primer tren pudo llegar á Guadalajara el día 16 de Abril de 1888.



Pulqueros—Mexico.

Este acontecimiento, de muchísima importancia también, y que dejó unidas á las dos principales y más alegres capitales de la República Mexicana, fué celebrado con grande y legítimo entusiasmo por los vecinos de la *Perla de Occidente*, que en masa acudieron á tomar parte en las ceremonias de aquel día memorable, acompañados de sus mejoras bandas de música y presididos por el jefe del Estado, que lo era en aquella fecha el malogrado Gral. Ramon Corona; y mientras se efectuaba la importante ceremonia se echaban al vuelo todas las campanas de la ciudad, y con las notas del himno nacional se confundían los vivas que aquel pueblo agradecido dirigía al progreso de Jalisco, al progreso de la nación y á su Jefe, el Gral. Porfirio Diaz, cuya política de paz y de progreso rendía aquellos tan anhelados frutos. La extensión de

este tramo, desde Irapuato hasta Guadalajara, es de 259 kilómetros ó 161 millas.

La compañía inició sus trabajos en el ramal de *Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico* el 13 de Julio de 1881, en un punto llamado Tamós, cercano al puerto de Tampico. La parte de este ramal comprendida entre las capitales de Aguascalientes y San Luis Potosí se inauguró el día 3 de Junio de 1889 y quedó terminada hasta el puerto de Tampico el 30 de Marzo de 1890, habiéndose clavado en dicha fecha el último riel en un hermoso valle del Estado de San Luis Potosí conocido con el nombre de valle de La Labor. Las ceremonias y festividades de inauguración estuvieron en ambas ocasiones magníficas; hubo música, disparos de cañon, repique de campanas, se pronunciaron elocuentes discursos y reinó gran entusiasmo.

La división de Aguascalientes á San Luis Potosí quedó formalmente abierta al tráfico público el día 10 del propio mes de Junio y tiene una extensión de 225 kilómetros (140 millas); y la división de San Luis Potosí á Tampico, que se abrió al público el primero de Mayo de 1890, cuenta con 443 kilómetros (268 millas), formando así para el importante ramal que nos ocupa una extensión total de 668 kilómetros ó sean 408 millas.

Una vez terminado el ramal de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico la Empresa se prepara para continuar los trabajos en su ramal



Un Cargador—Mexico.

de Occidente, desde Guadalajara hasta la costa del Pacífico, y cuando éste quede concluido formará, junto con el ramal de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico, el *Ferrocarril Interoceánico*, del cual se trata en las concesiones de Setiembre 8 de 1880 y de Febrero 2 de 1881.

Para que el lector se forme idea más exacta de los extensos trabajos ferrocarrileros que de 1880 á 1892 ha llevado á efecto la poderosa Compañía que nos ocupa, así como del rico territorio del país que sus líneas atraviesan, bastará pasar la vista por el mapa de la República que incluimos en esta reseña: en él aparece el importante *Ferrocarril Central Mexicano* con todos sus ramales en explotación y también el tramo que queda por construir



INDIGENAS CONTEMPLANDO EL PRIMER TREN DEL FERROCARRIL.

entre Guadalajara y San Blas, aunque no ha decidido aun la empresa si hará de este puerto ó no su punto terminal en el Pacífico.

Los negocios de la Compañía han ido en aumento constante desde que terminó su línea troncal; pero por más satisfactorio que haya sido para la empresa el resultado obtenido hasta hoy, el que obtendrá en los próximos pocos años deberá sin duda ser muchísimo mayor, pues las diferentes industrias del país se van desarrollando satisfactoriamente, el adelanto que se nota es general y los ferrocarriles van convirtiéndose de día en día para México en artículo de primera necesidad.

La construcción del *Central Mexicano* ha sido de trascendental importancia para el país. Con su conclusión parece que se restableció la confianza entre los capitalistas extranjeros, que comenzaron luego á dirigir sus miradas hacia México y que ya hoy han invertido allí gruesas sumas en diferentes negociaciones; con su conclusión se despertó una especie de *fiebre ferroviaria* por todas partes del país, y para comprender toda la verdad que esto encierra bastará ver entre cuántas ciudades que hace solo cinco ó seis años se hacía aun el viaje por medio de las molestas y polvosas diligencias y se transportaba la carga en burros ó carretas de bueyes, corre hoy la locomotora arrastrando una larga y pesada cola de wagones: bastará abrir los libros de la Se-

cretaría de Fomento y leer en sus páginas las numerosas concesiones que para la construcción de ferro-carriles en diferentes y apartadas regiones del país se han expedido en solo el año que acaba de expirar, para comprender la razón que nos asiste al hacer la anterior observación.

Pero no solo en éste sentido ha sido benéfica al país la construcción de este ferro-carril; no solo las gentes acaudaladas y de reconocido espíritu emprendedor se han puesto en movimiento con ella: también los propietarios en pequeña escala, olvidando sus antiguas nocivas costumbres de vida, se han animado con la velocidad del caballo de hierro y ya les encontramos en todas partes moviéndose también con alguna actividad, deseosos de mejorar su condición. Aún las más inferiores clases de nuestra sociedad parece que comiencen á salir del desconsolador letargo en que por tan largos años han vivido sumergidas.

Que sean siempre bienvenidos esos agentes del progreso y de la civilización moderna.

Las oficinas generales de la Compañía se hallan en la ciudad de México y sus negocios de administración están encomendados á los cumplidos caballeros E. W. Jackson, Vice-Presidente y Gerente General, y A. C. Michaelis Agente General de Fletes y Pasajes. Estos apreciables señores, desde el momento que se establecieron en México, por su trato fino y atento supieron captarse la estimación y aprecio, así de cuantos en lo particular les trataron como de los que tuvieron que arreglar con ellos asuntos en conexión con el importante cargo que desempeñan. Dificilmente podrían haberse elegido dos personas más competentes, que con más anhelo velasen por los intereses de la poderosa compañía que representan, y que con más acierto condujesen los negocios todos del extenso sistema ferroviario del *Central Mexicano* que los Sres. Jackson y Michaelis. Que sigan tan estimables caballeros por muchos años en el puesto que hoy ocupan, para el mayor bien de la Empresa y de cuantos con ella tengan asuntos que ventilar.

Los anteriores párrafos bastarán para familiarizar al lector con los más salientes puntos históricos del *Ferrocarril Central Mexicano* y con el importante papel que ha desempeñado en la marcha progresiva de México. Sigamos ahora con la descripción de los principales centros de población que atraviesa, aunque sea de una manera sucinta para no cansar al lector.

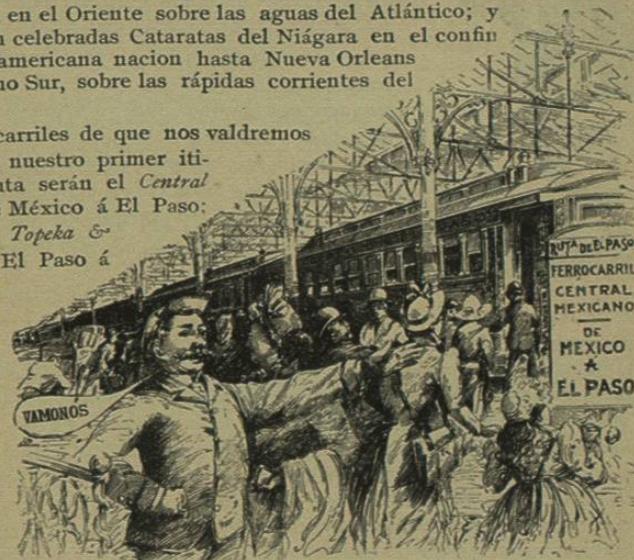


De México á Querétaro.

EL CANAL DE NOCHISTONGO—SAN JUAN DEL RIO—LA HISTÓRICA CIUDAD—EL CERRO DE LAS CAMPANAS.

Lector querido, ya que os hallais más enterado sobre los grandes trabajos emprendidos y terminados por la Empresa del *Ferrocarril Central Mexicano* y de los grandes beneficios que la construcción de éste ha acarreado y continúa constantemente acarreado al país, seguid leyendo éstas páginas en las cuales encontrareis varios itinerarios de viaje trazados para vuestro beneficio, acompañándolos descripciones y grabados de mucho de lo más notable que hay en las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte y de sus más importantes ferro-carriles; desde la hermosa metrópoli de San Francisco, bañada al Poniente por las aguas del Pacífico hasta la opulenta Nueva York en el Oriente sobre las aguas del Atlántico; y desde las tan celebradas Cataratas del Niágara en el confín Norte de la americana nación hasta Nueva Orleans en su extremo Sur, sobre las rápidas corrientes del Misisipí.

Los ferro-carriles de que nos valdremos para formar nuestro primer itinerario ó ruta serán el *Central Mexicano*, de México á El Paso; el *Atchison, Topeka & Santa Fé*, de El Paso á Chicago; el *Lake Shore & Michican Southern*, de Chicago á Buffalo y el *New York Central & Hudson River*, de Buffalo á Nueva York. Véa



¡Vamopós! ¡Vamopós!

se el mapa correspondiente á esta ruta el cual aparece en la página N° 27.