

Ferrocarril Internacional Mexicano.

APUNTES HISTORICOS—RAMALES EN PROYECTO—SUS PRINCIPALES ESTACIONES Y CONEXIONES.

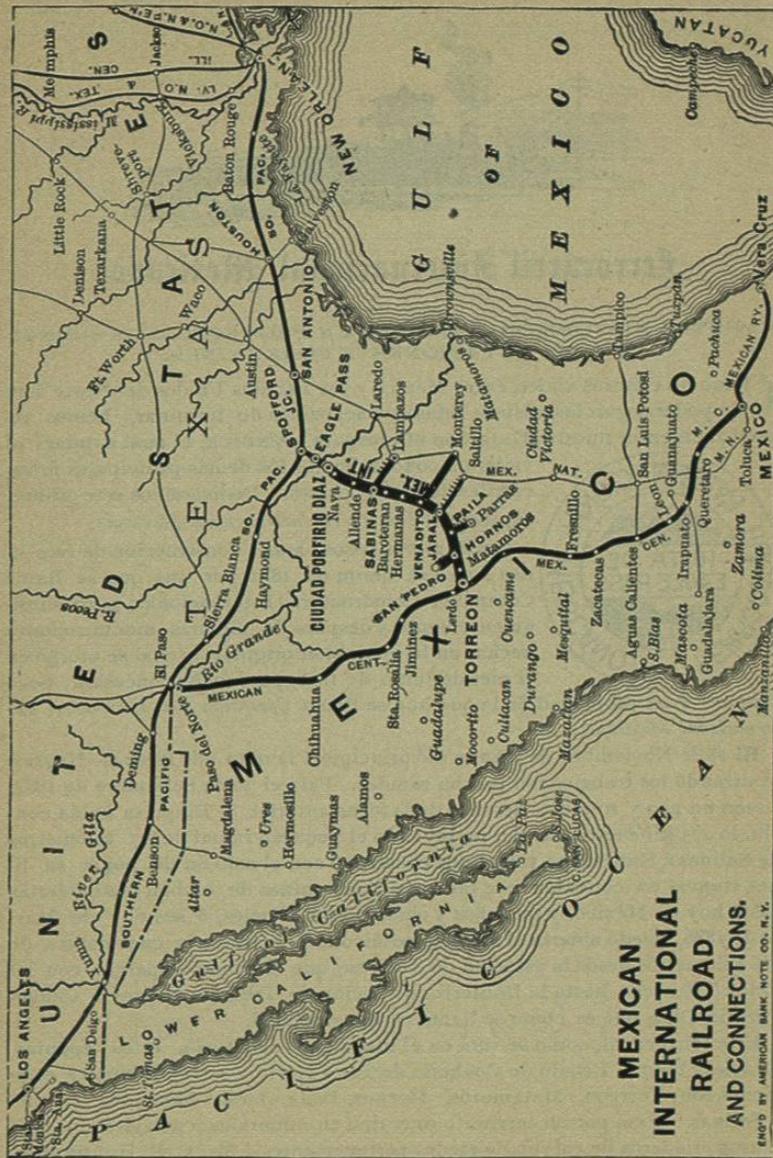
Como no cuantos viajen entre México y los Estados Unidos del Norte han de poder seguir las mismas rutas que acabamos de terminar, hemos resuelto aumentar nuestra Guía con el presente APÉNDICE, el cual ayudará al viajero á conocer mejor los demás principales ferrocarriles de ambos países. Dedicaremos este primer capítulo al *Ferrocarril Internacional Mexicano*.



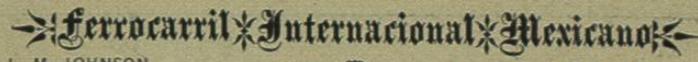
Los primeros pasos para la construcción de esta línea férrea se dieron en 1881 por una que se llamó Compañía Constructora Internacional; pero subsiguientemente y después de algunas modificaciones hechas en la concesión original, la cual se otorgó en el mes de Junio de 1881, pasó dicha concesión poco después á ser propiedad de la que hoy se llama *Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano*.

El 28 de Noviembre de 1882 se dió principio á la obra en Piedras Negras, avanzando los trabajos con mucha rapidez. Para el 30 de Setiembre de 1884, ó sean un año y 10 meses después de la fecha anterior, la Empresa habia concluido 275 kilómetros de vía, incluyendo el pequeño ramal de 17 kilómetros de Salinas á San Felipe, ramal que construyó con el solo fin de poner su línea troncal en conexión con las más ricas minas de carbon descubiertas hasta hoy en México, y tres años y cinco meses después, ó sea el 1° de Marzo de 1888, quedó abierta al servicio público toda la línea, la cual consta de 616 kilómetros desde la estación de Torreon, que es donde empalma con el *Central Mexicano*, hasta la fronteriza poblacion de Piedras Negras ó Ciudad Porfirio Diaz, que es como se llama en la actualidad.

Este ferro-carril, como se verá en el mapa que acompaña estos apuntes, atraviesa todo el Estado de Coahuila de Sur á Norte y sus principales estaciones son: Torreon, Matamoros, Hornos, Paila, Jaral, Monclova, Treviño y Salinas. Pasa por un territorio muy rico en minerales y atraviesa los extensos criaderos de carbon de piedra pertenecientes á Mr. C. P. Huntington,



ITINERARIOS DEL



L. M. JOHNSON,
Gerente General

W. MACKENZIE,
Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Tiempo de México

Kilómetros de Torreón	ESTACIONES	Millas de Torreón	TREN EXPRESO	Saie de	Kilómetros de Torreón	ESTACIONES	Millas de Torreón	TREN EXPRESO	Saie de
0	*Torreón	0	1:30 pm		0	Ciudad Porfirio Díaz	0	8:00 pm	
23	Matamoros	14	2:03 pm		7	Fuente	5	8:12 pm	
41	Colonia	27	2:25 pm		14	Rosa	9	8:25 pm	
54	Hornos	34	2:45 pm		40	Nava	25	9:11 pm	
65	Mayran	40	3:00 pm		52	Allende	33	9:36 pm	
77	Bola	48	3:18 pm		61	Leona	42	10:00 pm	
90	Pozo	56	3:35 pm		83	Fayotes	52	10:27 pm	
103	Rafael	64	3:52 pm		104	Blanco	65	11:05 pm	
119	Mimbre	74	4:15 pm		117	Balbach	73	11:40 pm	
139	Paila	86	4:43 pm		133	Soledad	83	12:05 am	
163	Carmen	101	5:15 pm		143	Baroteran	89	12:30 am	
184	Pastora	115	5:43 pm		157	Aum.	98	1:05 am	
	Llega	115	6:15 pm		173	Obayos	108	1:40 am	
206	*JARAL	128		6:45 pm	188	Baluarte	117	2:08 am	
	Sale	128		7:30 pm	198	Hermanas	124	2:27 am	
231	Sauceda	144	7:30 pm		220	Adjuntas	137	3:07 am	
258	Treviño	160	8:20 pm		233	Estancia	145	3:30 am	
281	Reata	175	9:02 pm		238	Monclova	148	3:50 am	
293	Espinazo	182	9:22 pm		256	Castaño	160	4:15 am	
314	Joya	195	10:00 pm		271	Gloria	169	4:37 am	
326	Bajan	203	10:20 pm		291	Bajan	181	5:05 am	
346	Gloria	215	10:57 pm		303	Joya	189	5:22 am	
361	Castaño	224	11:24 pm		324	Espinazo	202	5:50 am	
379	Monclova	236	12:05 am		336	Reata	209	6:06 am	
384	Estancia	239	12:10 am		370	Treviño	224	6:40 am	
397	Adjuntas	247	12:30 am		386	Sauceda	240	7:20 am	
419	Hermanas	260	1:01 am			Llega	240	8:00 am	
423	Baluarte	267	1:17 am		411	*JARAL	256		
445	Obayos	276	1:40 am			Sale	256	8:30 am	
460	Aum.	286	2:07 am		433	Pastora	269	8:56 am	
474	Baroteran	295	2:35 am		454	Carmen	283	9:25 am	
485	Soledad	301	2:55 am		478	Paila	298	9:55 am	
500	Sabinas	311	3:25 am		498	Mimbre	310	10:21 am	
	Balbach	319	3:50 am		514	Rafael	320	10:44 am	
514	Blanco	319	3:50 am		527	Pozo	328	11:00 am	
535	Peyotes	332	4:30 am		540	Bola	336	11:15 am	
550	Leona	342	4:58 am		552	Mayran	344	11:35 am	
565	Allende	351	5:25 am		563	Horros	350	11:50 am	
577	Nava	359	5:46 am		576	Colonía	357	12:06 pm	
603	Rosa	375	6:35 am		594	Matamoros	370	12:30 pm	
611	Fuente	379	6:46 am		617	*Torreón	384	1:0 pm	
617	Ciudad Porfirio Díaz	384	7:00 am						

*Una estrella indica las estaciones donde los trenes se detienen 30 minutos para las comidas—Empalme del Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano—Empalme del Central Mexicano—Empalme del Southern Pacific.

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

Se permiten 100 libras (68 kilogramos) de equipaje libres de costo con cada boleto ó pasaje entero directo de cualquier punto de México á cualquier punto de los Estados Unidos.
 En esta clase de viajes no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra 1/2 pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.
 Solo los pasajeros que posean boletos de primera clase tendrán derecho á viajar y procurarse camas en los Coches-Pullman, mediante el pago correspondiente.
 Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.



EN UNO DE LOS ANTIGUOS PUEBLOS DE COAHUILA.
[Ferrocarril Internacional Mexicano]

uno de los dueños del *Ferrocarril Southern Pacific*, que es el más extenso de cuantos ferro-carriles se han construido hasta hoy por una misma empresa en los Estados Unidos del Norte.

El *Ferrocarril Internacional Mexicano* forma conexión en el Norte con el *Southern Pacific*; en su actual extremo Sur con el *Central Mexicano* y en la estación de Treviño con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, conexiones todas á cual más importantes.

Diremos antes de seguir adelante, que la Compañía del *Ferrocarril Internacional* concluirá próximamente la construcción de su vía troncal hasta la muy importante ciudad de Durango, capital del Estado del mismo nombre, la cual dista de la estación de Torreón en dirección casi al Suroeste 150 millas. Añadiremos á esto que tiene también en proyecto la construcción de un ramal de 27 kilómetros de la estación de Paila á Parras, ciudad de unos 7,000 habitantes y cuya industria principal es la fabricación de vinos de distintas clases y muy excelentes; otro ramal de 7 kilómetros, de la estación de Jaral á Saltillo, capital del Estado, y un tercer ramal de 127 kilómetros de Salinas á Lampazos; en este último ramal se han construido ya 17 kilómetros hasta los criaderos de carbon de piedra. Tanto el ramal de Salinas á Lampazos como el de Jaral á Saltillo dejarán unidos al *Ferrocarril Internacional*, de vía ancha, y al *Ferrocarril Nacional*, de vía angosta. En la estación de Treviño, como ya dijimos antes, es donde el ferro-carril que nos ocupa enpalma con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, el cual pasa por Victoria, capital del Estado de Tamaulipas, y termina en Tampico, poniendo así en comunicación directa á todas las poblaciones importantes que ambos ferro-

carriles atraviesan con uno de los mejores puertos de la República Mexicana.

Para los nombres de todas las estaciones de la línea, distancias, y otros informes interesantes fijense nuestros lectores en el Itinerario que aparece en este capítulo. Aquí solo haremos una ligera mención de las estaciones principales y de aquellas en las cuales puede tomar el viajero la diligencia para dirigirse á puntos del interior del Estado. Son las siguientes:

Hornos es una pequeña estación á 53 kilómetros de Torreón. La diligencia parte diariamente para Viesca y San Pedro, poblaciones distantes 24 kilómetros. El viaje se hace en tres horas.

Paila dista 138 kilómetros de Torreón. Hay servicio diario de diligencia entre esta y la ciudad de Parras, situada á 27 kilómetros de la estación. Se hace el viaje en tres horas y cuesta \$2.00. Parras está situada directamente al Sur de la estación y fué fundada en el año de 1598. Es un lugar que no carece de atractivos, que cuenta con 7,000 habitantes, que tiene un magnífico clima, que produce unas uvas de las que se fabrican vinos que con justicia tienen la fama de ser de los mejores del país, y, en fin, es un lugar que recibirá su contingente de emigración y seguirá la marcha de adelanto de muchas de las otras ciudades de Coahuila, tan luego como quede unida á ellas por medio del proyectado ramal de ferro-carril á que antes aludimos.

Jaral. Así se llama la estación de donde parte diariamente una diligencia para Saltillo, capital del Estado, ocupando siete horas para recorrer la distancia que entre los dos puntos es de 67½ kilómetros. El viaje cuesta \$3.75. Jaral dista 205 kilos. de Torreón.

Monclova fué la capital de Coahuila, allá cuando éste y el de Texas formaban un solo Estado. Tiene 2,600 almas y está situada en el centro de una extensa región minera. Setenta y cinco kilómetros al Oeste queda el pueblo de Cuatro Ciénegas, donde se han hecho recientemente grandes descubrimientos de metales de plata y plomosos, y las famosas minas de Sierra Mojada quedan en la misma dirección, á una distancia de 254 kilómetros. Monclova se halla á 378 kilómetros de Torreón.

Baroterán es una estación que dista 473 kilómetros de Torreón.

Corre una diligencia diariamente entre ésta y Santa Rosalía ó sea la Villa de

Múzquiz, como la llaman algunos, la cual dista de Baroterán unos 40 kiló-



OBRAS HIDRAULICAS.

metros. El viaje se hace en cuatro horas y cuesta \$2.00.

Sabinas debe considerarse como una de las más interesantes estaciones de la línea con motivo del porvenir que la espera. Solo cuenta en la actualidad con el escaso número de 500 habitantes; pero está situada en el centro de los ricos y extensos criaderos de carbon de piedra, de los cuales se convertirá en lugar distribuidor y de depósito. Allí se establecerán también grandes fundiciones de hierro, de cuyo mineral hay inagotables depósitos próximos al *Ferrocarril Internacional*, entre las estaciones de Castaños y Monclova. Además, la circunstancia de que será allí el punto de union del ramal férreo de Lampazos contribuirá á su importancia y adelanto. Sabinas está situada en las márgenes del río del mismo nombre y á 499 kilómetros de Torreon. Hay en explotacion entre esta estacion y San Felipe un ramal del ferro-carril, de 17 kilómetros, y entre la misma y San Juan de Sabinas, servicio diario de diligencia. La distancia entre San Juan de Sabinas y la estacion es de 24 kilómetros, que recorre la diligencia en tres horas. El precio de pasaje es de \$1.50.

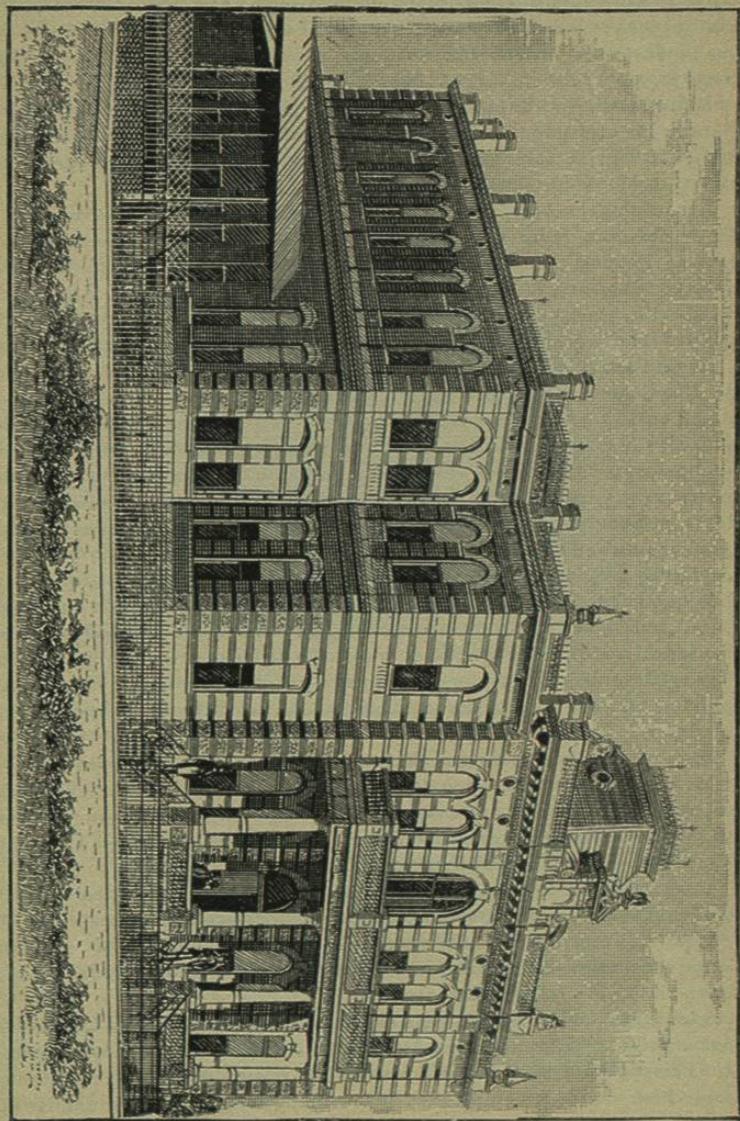
San Felipe, término actual del ramal de Sabinas á Lampazos, es la estacion donde se toma la diligencia para la poblacion de Juarez, la cual tiene unas 800 ó 900 almas.

Allende, estacion á 564 kilómetros de Torreon, debe su nombre á la poblacion del mismo nombre la cual queda á un lado, muy cercana á la via, y que cuenta con 1,500 habitantes. En la estacion de Allende se toma la diligencia para Zaragoza, poblacion de unas 1,000 almas.

A cada pasajero se le permiten en la diligencia, para cualesquiera de los puntos arriba indicados, 25 libras de equipaje libres de costo.

El tren de pasajeros parte diariamente de Torreon á la 1:30 P. M. y llega á Ciudad Porfirio Diaz (antes Piedras Negras) á las 7:00 A. M. del día siguiente.

Ciudad Porfirio Diaz es una poblacion de porvenir, el cual deberá muy particularmente al tráfico de este ferro-carril. Cuenta en la actualidad con 7,000 habitantes, su temperatura es agradable, tiene agua en abundancia y cercanos á la poblacion hay magníficos terrenos para la agricultura. Su comercio se halla en estado floreciente y promete gran desarrollo en un cercano porvenir, al que contribuirá sin duda muy eficazmente la próxima inauguracion de los trabajos en grande escala en las antiguamente llamadas *Minas de Teotarralli*, en las que hay grandes depósitos de carbon de piedra de excelente calidad. El Sr. D. Jesus Valenzuela, de la ciudad de México, compró hace corto tiempo estas minas y ya se ha formado una fuerte compañía que las explotará en grande escala. Estas minas están inmediatas á *Villa de Fuentes*, que solo dista 5 kilómetros de Ciudad Porfirio Diaz, y en ellas se dará empleo á varios cientos de hombres quienes *rayarán* en Ciudad Porfirio Diaz, lo cual aumentará la circulacion del dinero aquí. Próximamente se construirá una via férrea de la poblacion que nos ocupa hasta las minas, y de éstas otra via hasta Monterey, con el fin de abastecer de carbon á los ferrocarriles *Nacional Mexicano* y el de *Monterey y el Golfo Mexicano*.



ADUANA DE CIUDAD PORFIRIO DIAZ — México.
[Fotografía por M. Rodríguez Pérez.]

Entre los edificios públicos de Ciudad Porfirio Díaz merece mencion especial la *Aduana* [véase el grabado] la cual se construyó en 1890 y cuyo costo fué de \$195,000. Además de esta suma, el varandal de hierro que la rodea costó \$7,900 y su mobiliario \$7,800.

Entre las últimas importantes mejoras que se han llevado á efecto aquí figuran la entubacion de las aguas y el establecimiento del alumbrado eléctrico, sistema incandescente de Edison, y entre las que hay en proyecto la construcción de un Hospital Civil.

Los principales hoteles de Ciudad Porfirio Díaz son: *Hotel Internacional*, calle de Zaragoza, cerca de la estación del ferro-carril. Plan americano y europeo. Precios: plan americano, \$3 y plan europeo de \$1 á \$2 al día.—*Hotel Canales*, situado en la esquina de las calles Allende y Morelos. Aquí se cocina al estilo americano y los precios son: hospedaje completo, \$2 al día; cuartos solamente, 75 cvos. Todos estos precios son en moneda mexicana.

Eagle Pass se llama la poblacion situada precisamente del lado opuesto del Río Grande, en terreno de los Estados Unidos del Norte. Su poblacion actual es de 3,500 habitantes, y aunque de su comercio no podemos decir que se halle en el mismo estado de prosperidad que el de su vecina en el lado mexicano, la actividad y espíritu infatigable que caracteriza á sus habitantes, muy particularmente á su Cámara de Comercio, de la cual es Presidente en la actualidad el Sr. W. A. Fitch, alcanzarán sin duda más tarde grandes resultados. El Sr. Fitch es propietario del *Hotel Maverick* y uno de los dignos vecinos de *Eagle Pass* que con más interés apoya cualquiera medida que pueda contribuir al adelanto de la fronteriza poblacion en que reside. Además, el *Ferrocarril Internacional Mexicano* tiene de todas maneras que ser un poderoso agente en el desarrollo de las dos vecinas poblaciones. Hoy están ambas unidas por el magnífico y sólido puente del ferro-carril, y tambien por otro costoso puente destinado al servicio de toda clase de vehículos y de la gente de á pié.

Los pasajeros que se dirigen por este ferro-carril á las ciudades de los Estados Unidos del Norte, salen de la ciudad de México á las 8:15 de la noche en los trenes del *Central Mexicano*. Al día siguiente almuerzan en Silao á las 7:45 de la mañana; comen en la estación de Aguascalientes á la 1:15 de la tarde y cenan en Calera á las 6:45.

Al segundo día despues de la partida de México se desayunan á las 7:00 de la mañana en el nuevo salon-comedor de la estación construida en Torreon por la Compañía del Ferrocarril Internacional. En esta estación es donde los pasajeros dejan la vía del *Central Mexicano* para seguir por la del *Internacional Mexicano* hasta la frontera.

Á las 6:15 P. M. se sirve la cena en la estación del Jaral, y á las 7:00 de la mañana siguiente llega el tren á la Ciudad Porfirio Díaz. Cruza despues el Río Bravo ó Río Grande sobre un magnífico puente de hierro y se detiene en *Eagle Pass*, donde los empleados de la aduana americana examinan los equipajes de los viajeros.

Continúan los trenes de este ferro-carril hasta Spofford por los rieles de un ramal del *Southern Pacific* construido desde allí hasta *Eagle Pass* para formar este empalme, y luego siguen por la vía troncal del citado gran sistema ferroviario hasta San Antonio y Nueva Orleans, puntos donde forman otros empalmes con diferentes líneas férreas para todas las grandes ciudades del país.

Sin embargo de todos estos empalmes, las rutas que más particularmente



¿Un remiendito mi amo?—Lo hago bien y baratito.

recomendaremos á los lectores de esta guía que hagan su viaje por el *Internacional Mexicano* son las siguientes:

RUTA N° 1—De la Ciudad de México á Torreon por el *Central Mexicano*; de Torreon á Ciudad Porfirio Díaz (antes llamada Piedras Negras) por el *Internacional Mexicano*; de Ciudad Porfirio Díaz á Nueva Orleans, por el *Southern Pacific*; de Nueva Orleans á St Louis y Chicago, por el *Illinois Central*; de Chicago á Cleveland, Niágara, Boston y Nueva York por el *Lake Shore & Michigan Southern* y el *New York Central & Hudson River*.

RUTA N° 2—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta San Luis y Chicago; de cualesquiera de estas dos ciudades á Cincinnati, Cleveland, Niágara, Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore ó Washington, por el *Ferrocarril de Pennsylvania*.

RUTA N° 3—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta Nueva Orleans; de Nueva Orleans directamente á Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston, por el *Richmond & Danville*, conocido tambien con el nombre de *Piedmont Air Line*.

RUTA N° 4—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta San Anto-

nio; de San Antonio á Texarkana por el *International & Great Northern* y el *Texas & Pacific*; de Texarkana á St. Louis por el *St. Louis Iron Mountain & Southern*; de St. Louis á Chicago por el *Chicago & Alton*, ó por el *Wabash*, ó por el *Illinois Central*.

RUTA N° 5—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta San Antonio; de San Antonio á Kansas City por el *Missouri, Kansas & Texas*; de Kansas City á Chicago por el *Chicago Burlington & Quincy*, ó por el *Atchison Topeka & Santa Fé*.

Para terminar estos apuntes diremos que el *Ferrocarril Internacional Mexicano*, de vía ancha, es el único que corre coches que hacen el viaje directo de la República Mexicana á los Estados Unidos del Norte; que sus Coches-Dormitorios de Pullman están provistos de amplios y cómodos camarotes; que empalma sin retraso en Eagle Pass y San Antonio, Texas, con ferrocarriles para cualquier punto de los Estados Unidos del Norte, y que viajando por este ferrocarril se ahorran las siguientes distancias sobre cualquier otra línea de vía ancha en el país:

Entre México y las ciudades de Nueva Orleans, Nueva York y Washington, 552 millas.

Entre México y las de St. Louis, Cincinnati y Chicago, 395 millas.

Entre México y las ciudades de Kansas City y Omaha, 318 millas, ahorrándose también con tal motivo de 20 á 24 horas de tiempo.

Diremos que tiene magníficos, cómodos, nuevos y bien conducidos restaurantes; rieles de acero; una vía derecha, bien nivelada, y cuyas pendientes no pasan entre Torreón y Piedras Negras del uno por ciento ó sean 52 pies por milla; que tiene, en fin, trenes rápidos, experimentados maquinistas y buenos y atentos conductores. Véase su mapa á la vuelta.

INFORMES ADICIONALES.

Los empleados americanos de la aduana de Eagle Pass, Texas, examinan allí los equipajes. Los pasajeros deben tener listas las llaves de los mismos para evitar demoras, y si llevaren junto con los equipajes algunos objetos ó efectos que debieren pagar derechos será necesario manifestarlo así á los empleados de la aduana. Los empleados de la aduana mexicana examinan los equipajes en Piedras Negras á los pasajeros procedentes de los Estados Unidos del Norte. Los pasajeros destinados á puntos más lejanos que la frontera deberán obtener nuevos *checks* para sus equipajes en Eagle Pass, Texas.

En los viajes locales, ó sea entre puntos de México, no se cobra por los niños menores de 3 años; por los que tienen de 3 á 7 años se cobra medio pasaje, y pasaje entero por los mayores de esa edad. Para viajes de esta clase solo se conceden, libres de costo, 33 libras de equipaje con cada boleto.

En el despacho de la Compañía en México, Primera de San Francisco, N° 12, pueden obtenerse boletos de pasaje directo para Nueva York ó cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte, por cualquiera de las cinco rutas aquí indicadas, ó por cualquier otra ruta que se desee, pues como ya se ha dicho, el *Internacional Mexicano* forma empalme con todos los principales ferrocarriles de los Estados Unidos y del Canadá.

Para pormenores ó cualquier informe que se desee obtener deben dirigirse en persona ó por escrito á

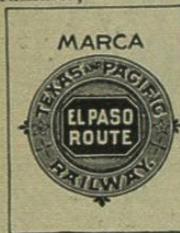
WM. MACKENZIE—Agte. Geral. de Pasajes.... Ciudad Porfirio Diaz, México.
 HORACE N. GIBSON—Agte. Comercial... 1ª de San Francisco, N° 12, México.
 J. C. STUBBS—Director Geral. de Tráfico..... San Francisco, Cal.
 E. HAWLEY—Agte. Geral. en el Este..... 343 calle Broadway, Nueva York.
 W. G. NEIMYER—Agte. Geral. en el Oeste..... 204 calle S. Clark, Chicago.
 E. E. CURRIER..... N° 192 calle Washington, Boston.
 R. J. SMITH..... N° 49 calle South Third, Filadelfia.



Ferrocarril Texas & Pacific.

Gaston Meslier, Agente General de Fletes y Pasajes.
 Dallas, Texas.

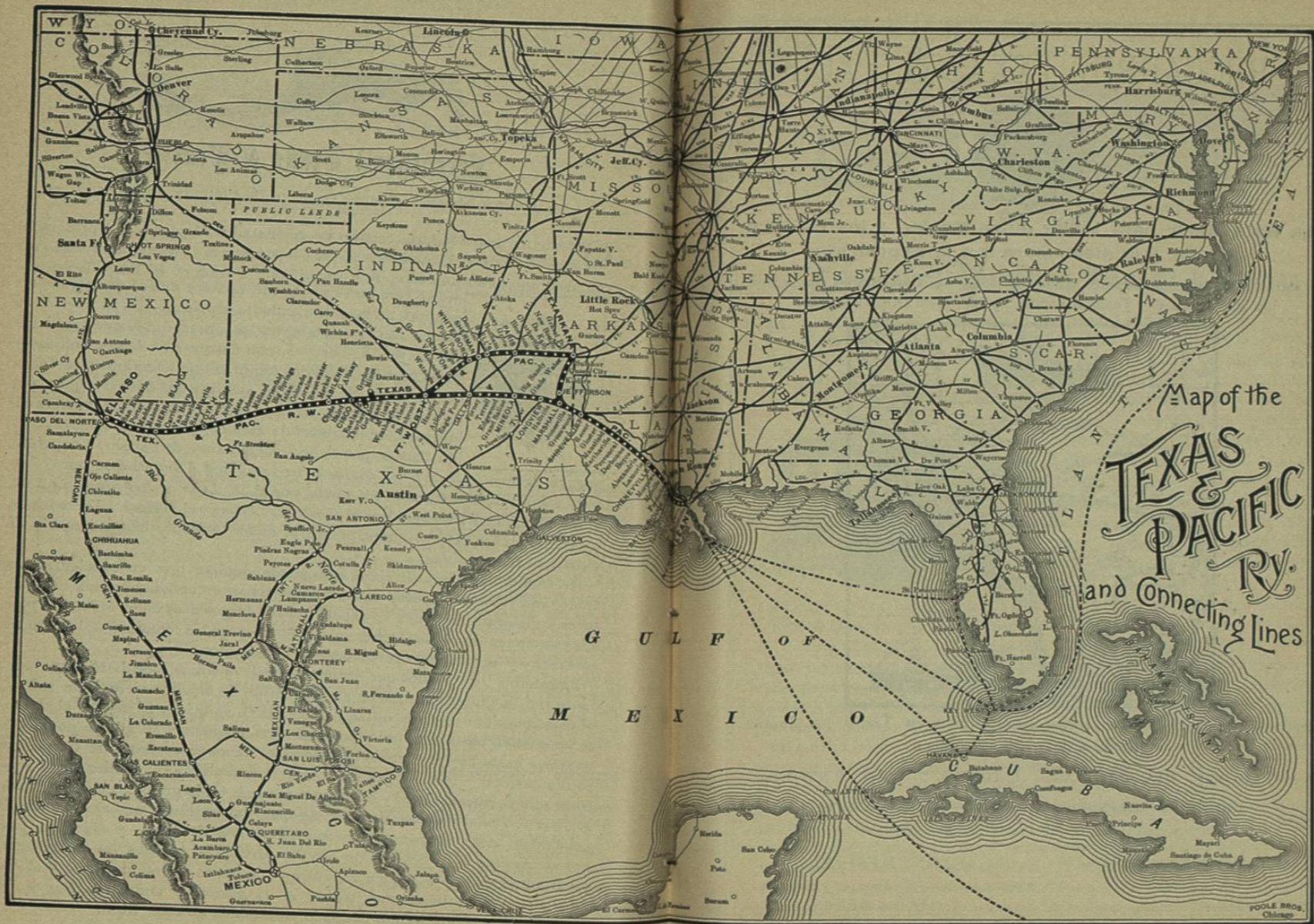
Otro de los grandes ferrocarriles de los Estados Unidos del Norte es el *Texas & Pacific*. Tiene desde El Paso hasta Nueva Orleans, incluyendo sus ramales, una extensión total de 1,499 millas. Forma en El Paso, Texas, como se verá en su mapa que aparece en las dos siguientes



páginas, un muy conveniente empalme con el *Ferrocarril Central Mexicano*, y también los turistas de México que viajen por el *Nacional Mexicano* con destino á St. Louis, Chicago y otras grandes ciudades, tendrán que hacer por este ferrocarril parte de su viaje, siempre que deseen seguir por la ruta más corta, en cuyo caso lo harán de la manera siguiente: de la ciudad de México, por ejemplo, hasta Laredo, Texas, por el *Nacional Mexicano*; de Laredo á Longview, por el *International & Great Northern*; de Longview á Texarkana, por el *Texas & Pacific*; de Texarkana á St. Louis, por el *St. Louis & Iron Mountain R. R.* y de St. Louis á Chicago por el *Chicago & Alton* ó el *Wabash*. De todos estos ferrocarriles tiene ya conocimiento el lector, pues nos hemos ocupado de ellos en estas páginas.

Del servicio del *Texas & Pacific* solo puede decirse que es excelente: sus trenes son veloces y poseen todas las modernas comodidades; sus Conductores y maquinistas tienen la experiencia de largos años en el servicio, y de sus estaciones donde los trenes se detienen para las comidas sale siempre satisfecho y agradecido el estómago de los viajeros.

Respecto á los terrenos que atraviesa puede añadirse, que de El Paso adelante son llanuras inmensas en una extensión de muchos cientos de millas, planas como una mesa de billar y cubiertas en su mayor parte de abundante y nutritivo pasto: solo uno que otro cerro pequeño y aislado ha podido levantarse hasta hoy en medio de estos que llamaremos mares de tierra, por su inmensidad. Pero después se rompe la monotonía, y comienzan á aparecer aldeas risueñas aquí y allá; aparecen más tarde grandes ciudades, como Ft. Worth, Dallas y otras; sigue la vía por entre selvas umbras, cruzando caudalosos ríos y atravesando ricas plantaciones de arroz y algodón; pasa por alegres bayous, y después de ofrecer al viajero paisajes tan interesantes y variados como solo pueden encontrarse en la rica region que recorre el *Texas & Pacific*, se detienen sus trenes en la grande y simpática Nueva Orleans, de la cual nos hemos ocupado ya también en este libro.



Map of the
TEXAS & PACIFIC RY.
 and Connecting Lines

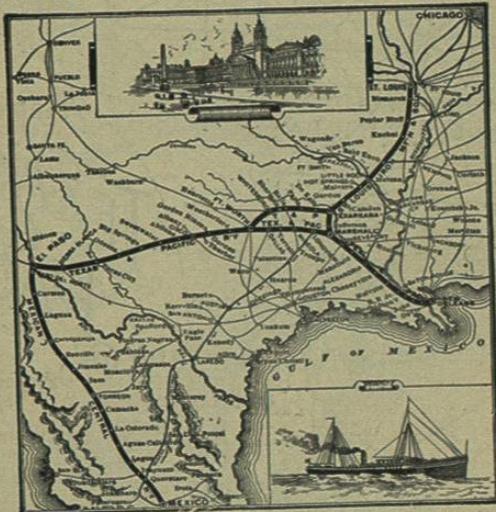
POOLE BROS.
 Chicago

FERROCARRIL TEXAS & PACIFIC



La Ruta Mejor para Viajar entre México y los Estados Unidos, y la mejor para ir a la Exposicion.

Para viajar en trenes rápidos y con toda clase de comodidades c6mprense los boletos via el "Texas & Pacific" y la "Ruta Iron Mountain."



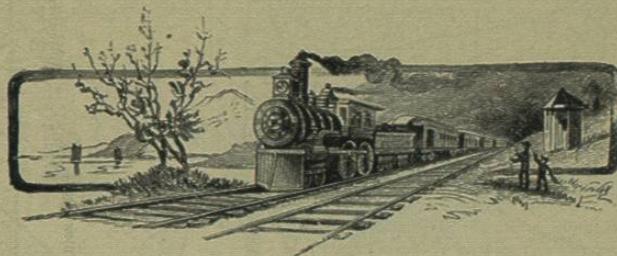
Servicio de Coches-Dormitorios de Pullman en Todos los Trenes de la Ciudad de México á

ST. LOUIS, VIA EL PASO, LAREDO Y SAN ANTONIO.

Formando conexiones en St. Louis para Chicago y para todas las ciudades del Este.

Para más informes diríjanse á

GASTON MESLIER,
Agente General de Pasajes y Boletos,
DALLAS, TEXAS, U. S. A.



Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas.

H. P. HUGHES, AGTE. GRAL. DE PASAJES, DENISON, TEXAS.
E. B. PARKER, AYUTE. GRAL. DE PASAJES. ST. LOUIS.

Otra de las rutas mejores y más cortas entre México y la ciudad de Chicago es la que forma el *Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas*, al cual está dedicado el presente capítulo. Un viaje que dura varios días es por lo general algo molesto y cansado, aun para aquellas personas acostumbradas á viajar; pero cuando la ruta que se sigue atraviesa alguna rica y próspera region, la cual una pródiga naturaleza ha querido revestir con sus mejores galas ó favorecer con sus más valiosos dones, entonces hasta ese aludido natural cansancio desaparece á influjo del cambio de climas y temperaturas agradables, y de la sucesion de bellos, atractivos paisajes.



La hermosura no cansa nunca la vista, ella alhaga siempre nuestros sentidos, y esta es la razon por qué tampoco se aburre nunca el turista que viaja por el *Missouri, Kansas & Texas*, cuya linea troncal se extiende desde cerca de la frontera mexicana al través de la parte central de Texas y las hermosas, feraces praderas del famoso Territorio Indiano; cruzando las más ricas secciones de Kansas y Missouri y ofreciendo al viajero perspectivas y paisajes tales que no pueden menos que mantener vivo constantemente su interés.

El turista puede elegir para su viaje á los Estados Unidos una de las tres rutas siguientes. Primera: por el *Nacional Mexicano* hasta Laredo; el *International & Great Northern* de Laredo á Taylor y de allí adelante el *Missouri Kansas & Texas*. Segunda: el *Central Mexicano* hasta Torreon; el *Internacional Mexicano* de allí á Eagle Pass; el *Southern Pacific* de Eagle Pass á San Antonio; el *International & Great Northern* de San Antonio á Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Tercera: el *Central Mexicano* hasta El Paso; el *Southern Pacific* hasta San Antonio; el *International & Great Northern* hasta Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Este últi-