

estación situada entre dos enormes cerros de granito y que presenta un aspecto agreste y salvaje. Allí posee la empresa de este ferrocarril unos grandes molinos á vapor que fabrican guijarros para el relleno y cuidado de sus vías y que transporta también á ciertas poblaciones para pavimentos de calles y calzadas.

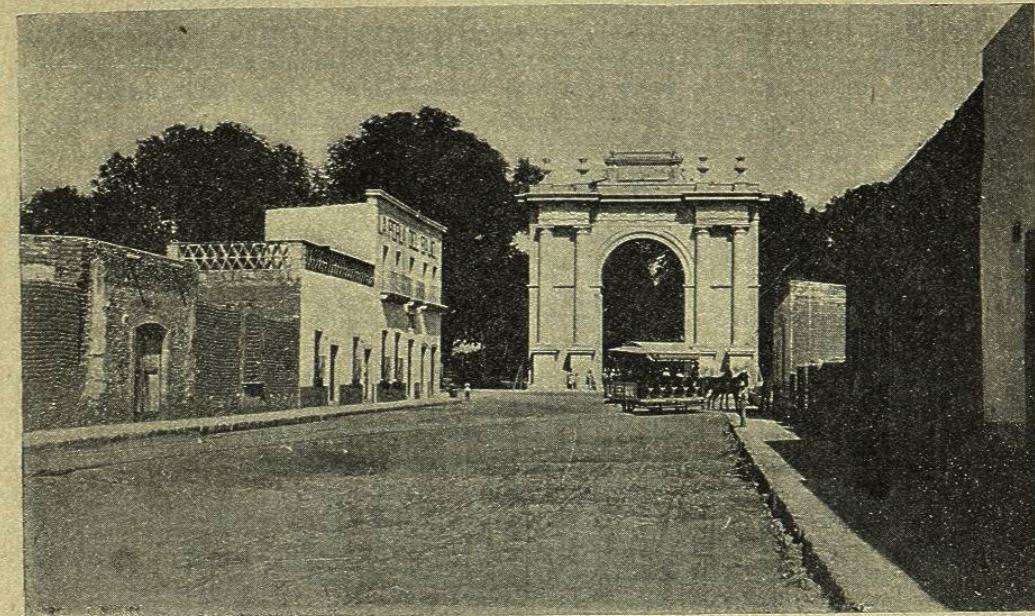
Después de cruzar el tren algunas estaciones de poca importancia, no obstante los espléndidos terrenos propios para la agricultura que las rodean, se detiene en Rascón como para aprovisionarse de fuerzas con que escalar la rapidísima pendiente que allí comienza; pendiente rápida al extremo de que en un trayecto poco mayor de sesenta kilómetros, ha de alcanzar una altura de tres mil pies más sobre dicho punto.



UN JARDÍN EN GUANAJUATO (FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO)

Las escenas que allí presenta la Naturaleza son grandiosas é imponentes y sólo comparables á las cumbres que se remontan en Maltrata y de las que hemos hablado al ocuparnos del ferrocarril Mexicano. Barrancos de espantosa profundidad cuyo fondo no alcanza á distinguir la vista del impresionado pasajero, se abren bajo la vía amenazando con catástrofes de que está exento este ferrocarril por su sólida construcción; y si algún turista, asombrado ante el aspecto del camino se dirige á la ventanilla contraria, mayor será su admiración al ver sobre su cabeza enormes masas basálticas que parecen próximas á desprenderse y triturar los carruajes con sus moles de granito. Pero ya llegó el tren á Cárdenas; dejó atrás aquellas doce leguas de camino emocionante y entra en llanuras de rica vegetación, aunque diferente por completo de las tropicales que acaba de cruzar. Los acerados músculos de la locomotora descansan entonces breves momentos, adquieren nuevos bríos y otra vez la arrastran por pendientes montañosas, atravesando cordilleras de recortados picos que parecen inacabables hasta que jadeante y entre columnas de humo, arriba á la estación Las Tinajas, de donde divisa ya como una esperanza de reposo las llanuras de San Luis Potosí.

Nos hemos extendido, tal vez más de lo conveniente, hablando de este importante ramal porque generalmente es poco conocido de los viajeros, que, obligados por los horarios del ferrocarril, atraviesan de noche los más bellos puntos del camino: si lo verificasen de día pudieran observar que si grandes problemas resolvió



UNA CALLE DE LEÓN (GUANAJUATO) FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

el ferrocarril Mexicano salvando la colosal arista de la mesa central, en el Estado de Veracruz, no son menos grandiosos los resueltos por los ingenieros que tendieron éste de que tratamos, para conseguir levantar el caballo de vapor desde las caldeadas playas de Tampico hasta las elevadas llanuras de San Luis.

No nos detendremos hablando de los otros ramales del Central Mexicano, porque hemos de hacerlo al ocuparnos en particular de los Estados que cruzan; y sólo diremos como nota final que el material rodante es muy bueno y lujoso en el destinado á transporte de viajeros, que sus *Pullman* (sleeping cars) por ser ancha la vía, ofrecen gran comodidad en sus departamentos y camas; que las máquinas son todo lo poderosas que exigen los frecuentes accidentes del terreno que recorren; y por último, que los rieles de esta empresa cruzan 13 Estados de los 27 que tiene la República, tocando en nueve capitales y en gran número de ciudades importantísimas.

Con gusto enviamos desde estas páginas nuestras felicitaciones y saludos á los Sres. H. R. Nickerson, Gerente General; A. Hoffman, Agente General de Fletes y Pasajes, y W. D. Murdock, Viceagente General de Pasajes, porque á todos ellos debe este ferrocarril el diario incremento que en sus negocios obtiene.

FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

De México á Jalapa y Veracruz	547 kilómetros.
De Reyes á Amacuzac	197 —
De Arcos á Tlancualpican	116 —
Total en explotación	860 kilómetros
Ancho de la vía	914 milímetros.

El animado movimiento mercantil del puerto de Veracruz y los exuberantes productos naturales de aquel Estado exigieron nuevas vías de comunicación con el interior, no bastando para el tráfico el ferrocarril Mexicano. Por eso cuando se inauguró la línea del Interoceánico quedaron desmentidas las predicciones de los pesimistas que auguraban un mal resultado para las dos vías férreas en competencia.

A la salida de Veracruz se dirige el Interoceánico al Noroeste buscando la capital del Estado ó sea la ciudad de Jalapa, mientras el Mexicano toma la dirección Sudoeste para cruzar la Sierra por las cañadas de Orizaba, resultando así entre ambas líneas un ángulo que cada vez se abre más hasta alcanzar la mesa central donde empieza á cerrarse formando otro cuyo vértice se encuentra en la estación de San Marcos. Allí se separan de nuevo dirigiéndose el Interoceánico por la tendida falda de la Malinche á la ciudad de Puebla, desde cuya capital avanza hasta México por entre las revueltas de la Sierra Nevada, cuyos gigantescos volcanes no pierde de vista un momento. De este modo resultaron beneficiadas distintas regiones en los mismos Estados y resultó también que los intereses de un ferrocarril en nada perjudicaron á los del otro.

El 16 de Abril de 1878 hizo el Gobierno la concesión para tender la línea de que tratamos, que había de dirigirse de Veracruz á Acapulco (de aquí su nombre de Interoceánico), pasando por Puebla y con un ramal á México. Inmediatamente fueron emprendidos los trabajos y pocos años después pudo inaugurarse toda la sección oriental, hallándose hoy construído en la de Occidente una buena parte del camino que alcanza á Tlalcauapican, construyéndose simultáneamente un importantísimo ramal que parte de los Reyes, estación próxima á México, dirigiéndose al Sur y atravesando el Estado de Morelos hasta Amacuzac ó Puente de Ixtla en una extensión de doscientos kilómetros á través de regiones fertilísimas, cuyo desenvolvimiento agrícola vino á fomentar dicho ferrocarril.

Partiendo de Veracruz, claro está que los paisajes que ofrece esta vía son en todo parecidos á los del ferrocarril Mexicano. La vegetación tropical con sus ricos productos de café, tabaco, vainilla, caña dulce, etc., acompaña al tren hasta más acá de Jalapa, y poco á poco se transforma en la de las *tierras frías*, ofreciendo por consiguiente las mismas variantes de que hemos hablado al tratar de aquél y que no repetiremos aquí.

Cinco horas después de abandonar la perla del Golfo aparece de pronto la perla de las montañas, la risueña Jalapa, cuya sola vista recompensa las fatigas de un viaje por ferrocarril. Esta pequeña ciudad es encantadora por su cielo purísimo,



LA SEDEÑA, PUENTE EN EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

por su atmósfera embalsamada con los aromas del liquidámbar y de la emblemática flor del naranjo, por su clima siempre dulce y tibio, que no experimenta inviernos helados ni ardorosas canículas, por sus mujeres hermosas, por sus frondosos jardines y por último, y sobre todo, por sus incomparables noches de luna. Situada en los trópicos, pero á 1.340 metros de altura, fácil es comprender que los afortunados habitantes de aquel vergel se mueven en medio de una eterna primavera.

Allí poco ó nada hizo el hombre, pero sí mucho la Naturaleza. Una ciudad de veinte á veinticinco mil almas, regularmente limpia, regularmente edificada y nada más: en cambio Natura derramó en sus jardines todas las galas y todos los aromas de su manto de flores, mientras en sus frescas selvas puso todos los colores del arco iris y todos los tonos suaves de una inspirada paleta.



PUENTE EN EL RÍO ATOYAC, CERCA DE PUEBLA (FERROCARRIL INTEROCEÁNICO)

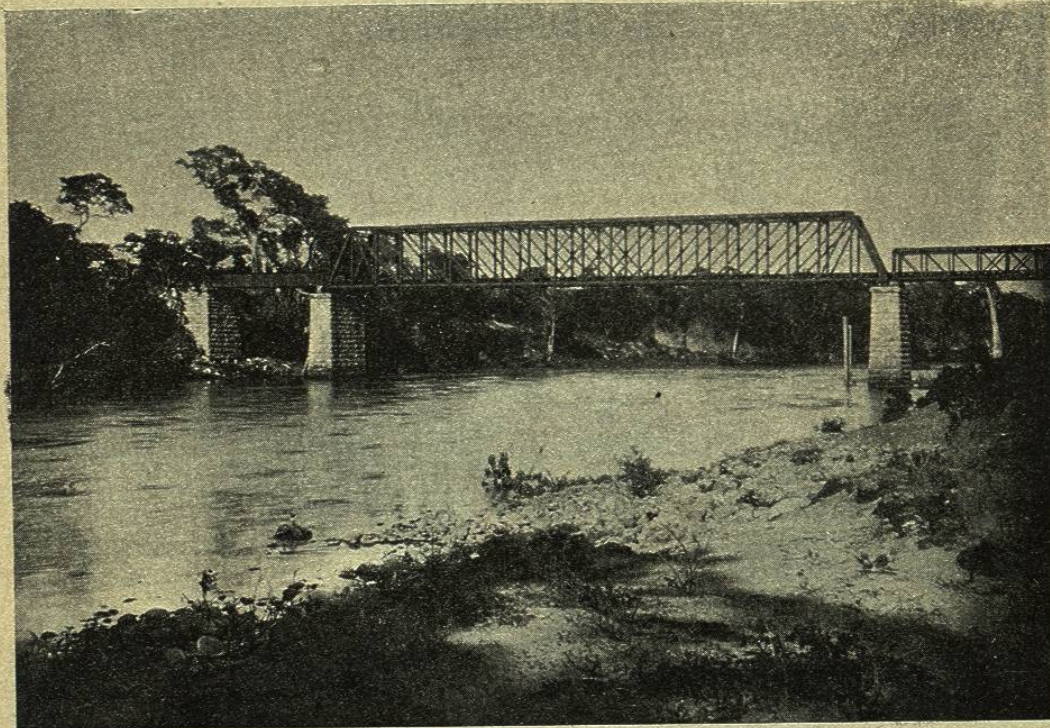
Jalapa constituye un punto de escala y de aclimatación, por decirlo así, para los viajeros que no teniendo su organismo acostumbrado á la enrarecida atmósfera de la alta mesa central, se dirigen de Veracruz á México. El cambio de presión es sumamente brusco; y para los que viajan por el ferrocarril Mexicano que en doce horas no más asciende desde el mar hasta 2.268 metros, el cambio puede ser perjudicial á su salud si no toman cierta clase de precauciones. Algunas autoridades médicas aconsejan á los extranjeros que llegan á las playas del golfo, verifiquen su viaje á la capital en dos jornadas, para dar lugar á que su aparato respiratorio se amolde al nuevo ambiente.

El peligro que pueda encerrar la diferencia de presión atmosférica queda evitado embarcándose en el ferrocarril Interoceánico que sale de Veracruz á la 1'40 de la tarde y llega á Jalapa á las seis y tres cuartos de la misma. Allí, á la altura ya de 1.340 metros, pernoctan los viajeros en muy buenos hoteles que la ciudad posee, continuando á la mañana siguiente el ascenso á la mesa central.

Al partir de Jalapa desaparecen del todo los ricos vegetales de la *tierra caliente*, y al llegar á *Perote*, cuyo majestuoso pico domina á la izquierda todas las cumbres,

el paisaje ofrece tan pronto agrestes perspectivas como lozana vegetación en los bosques y en los terrenos cultivados; no tardando en llegar al Estado de Puebla, cuyos extensos valles cubiertos de *Haciendas y Rancherías*, presentan un risueño aspecto y demuestran el amor de sus habitantes á la agricultura.

Puebla, capital del Estado de su nombre, con sus cien mil habitantes, su profusión de torres y cúpulas, sus calles extremadamente limpias y su imponente cerro de la Malinche, en cuyo regazo se aduerme, hospeda por breves momentos á los viajeros de esta línea que se detienen en la elegante estación recientemente edificada por la empresa con todo coste y con todo gusto.



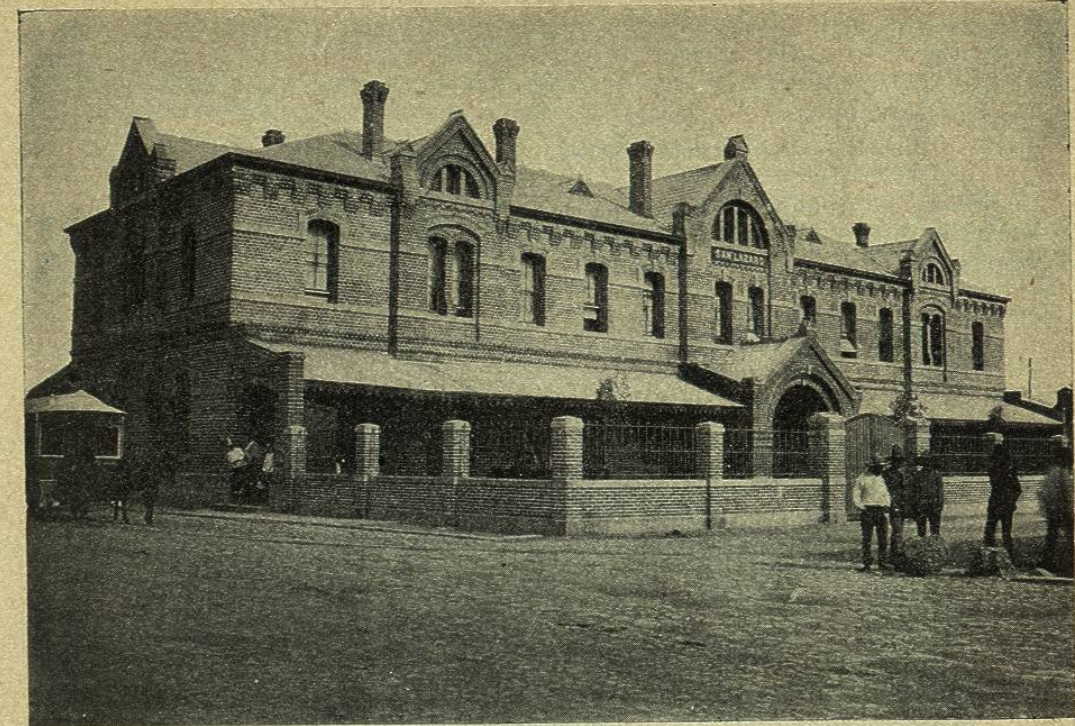
LA ANTIGUA, PUENTE EN EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

Cuando el tren emprende de nuevo su carrera y deja á la izquierda la antiquísima ciudad de Cholula con su famosa pirámide tolteca, entra en el hermoso valle de Texmelucan y se aproxima á los nevados colosos, el Popocatepetl y el Ixtacihuatl, ofreciendo á la vista panoramas de deslumbrante hermosura.

Por último, penetra en el valle de México, en otro lugar de este libro descrito, y á través de inmensos campos de maguey, bordea la histórica y poética laguna de Texcoco para arribar al fin á la gran capital mexicana, entrando por una larga y sombría avenida de álamos.

Este ferrocarril, que en un principio adoleció de ciertas deficiencias en el servicio, es hoy uno de los mejor atendidos, poseyendo un material rodante sólido y provisto de excelentes frenos neumáticos y arreglados los coches de pasajeros con lujo y confort. Sus máquinas, modernas y potentes, queman leña, cuyo combustible encuentran en los bosques del camino en cantidades inagotables. El personal es idóneo, atento y fino con los pasajeros y, en una palabra, encierra todas las garantías que una línea férrea debe ofrecer para la seguridad del público.

Veamos ahora el progreso financiero que este ferrocarril alcanzó bajo la inteligente dirección del Sr. G. M. Stewart, Administrador general y el Sr. E. A. White, Agente de Pasajes, cuyas acertadas disposiciones consiguieron para este importante camino de hierro todo el desenvolvimiento y prestigio que disfruta.



MEXICO. — ESTACIÓN DE SAN LÁZARO DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

MOVIMIENTO Y PRODUCTOS
DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO, DESDE SU INAUGURACIÓN
HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1897

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS	CARGA		PRODUCTOS	PRODUCTO
			Toneladas	Kilogs.	diversos	TOTAL
		<i>Pesos</i>			<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>
1880	228.053	65.277,91	11.431	145	36.515,46	101.793,37
1881	367.116	105.083,31	49.942	548	159.535,64	264.618,95
1882	411.090	111.029,25	53.382	385	258.221,05	369.250,30
1883	406.016	223.049,58	56.822	222	356.906,46	579.956,04
1884	634.306	247.528,50	131.385	319	407.593,64	655.122,14
1885	606.510	240.233,70	167.970	265	436.345,10	676.578,80
1886	569.421	224.815,19	148.001	913	482.003,18	706.818,37
1887	621.295	239.812,48	174.194	156	570.033,20	809.845,68
1888	673.169	254.809,77	200.386	400	658.063,22	912.872,99
1889	596.812	271.562,69	190.902	920	710.848,78	982.411,47
1890	657.616	333.107,10	268.836	358	1.153.999,13	1.537.106,23
1891	795.625	456.685,80	282.311	491	1.176.562,22	1.633.248,02
1892	799.487	466.799,31	367.762	660	1.376.488,38	1.843.287,69
1893	879.005	486.075,54	383.503	—	1.705.859,74	2.191.935,28
1894	884.810	491.914,20	440.648	—	1.912.192,58	2.404.106,78
1895	906.550	491.388,67	464.975	—	1.771.268,92	2.262.657,59
1896	960.958	512.437,50	479.743	—	1.822.628,17	2.335.065,67
1897	1.033.447	547.965,72	527.239	—	2.170.704,31	2.718.670,03
TOTALES .	12.028.286	5.819.576,22	4.419.437	782	17.165.769,18	22.985.345,40