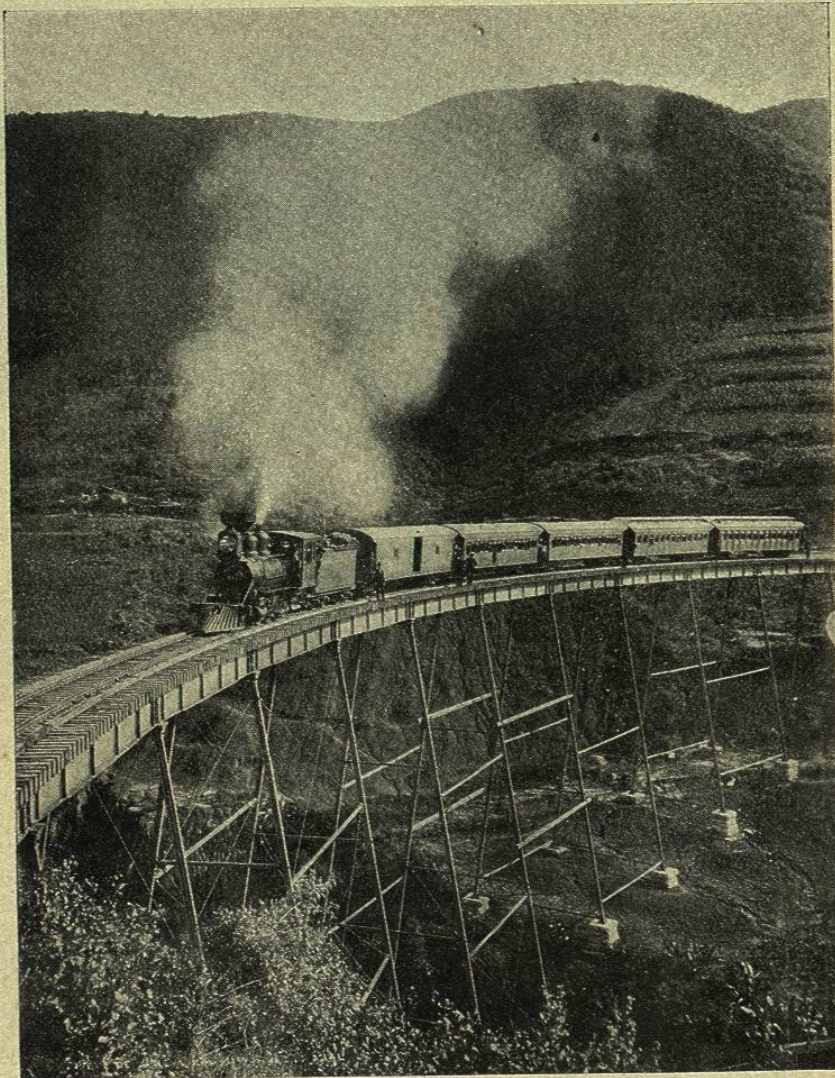


### FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO

De México á Laredo . . . . .	1,351 kilómetros	650 metros.	} 1,691 kilómetros 150 metros en explotación.
De Acambaro á Pátzcuaro . . . . .	153	400	
De Matamoros á San Miguel . . . . .	120	—	
De México á El Salto . . . . .	62	700	
Prolongación de El Salto . . . . .	4	—	
En terrenos de los Estados Unidos . . . . .	260 kilómetros	700 metros.	
Ancho de las vías . . . . .	914 milímetros.		

Ligada ya la República Mexicana con los Estados Unidos del Norte por el Ferrocarril Central, y también el importante puerto de Veracruz con la ciudad de México por el *Ferrocarril Mexicano*, quedaba aún mucho por hacer para que



PUENTE DE SAN FRANCISQUITO EN EL FERROCARRIL NACIONAL

los beneficios de la vía férrea alcanzasen á los principales centros de producción del país, ya que no á todos. En efecto: la extensa región del Golfo, desde Veracruz hasta la frontera del Norte, se hallaba en completo aislamiento y sin disponer de medio alguno de transporte para los variados, ricos y abundantes productos de los Estados de Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí y otros. Comprendiendo el Gobierno de la República cuán urgente era la necesidad de cruzar dichos Esta-

dos con un camino de hierro no vaciló en conceder privilegio para construirlo, cinco días después de decretar la concesión del ferrocarril Central, ó sea el 13 de Septiembre de 1880, si bien estas concesiones no fueron sino refundiciones y tras-pasos de otras viejas que databan ya de 30 años, sin que los distintos concesionarios hubieran podido cumplir sus compromisos, ya por el estado político del país al que aludimos en otras ocasiones, y ya porque parece que aquéllos no contaban con elementos suficientes y fracasaron en la empresa.

Desde el año 1857 databa el proyecto de vía férrea que hoy constituye el *Ferrocarril Nacional Mexicano*, pero no pudo ser inaugurado en su total extensión hasta el 1.º de Noviembre de 1888, necesitándose pues más de 30 años para construir 1.700 kilómetros de camino que la actual empresa propietaria, dados los elementos que posee, hubiera construído en poco más de ocho años, si fuese la primera en la concesión y disfrutase México, entonces, el período de paz que hoy felizmente disfruta.



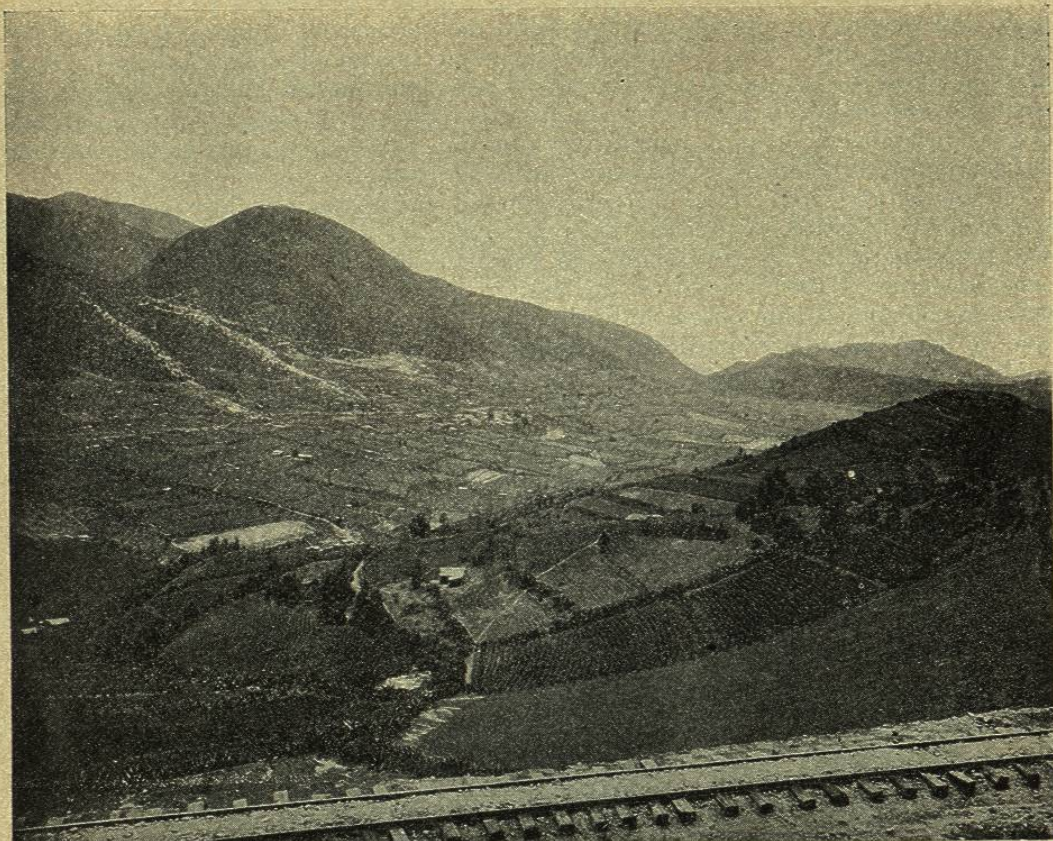
MÉXICO. — ESTACIÓN-COLONIA DEL FERROCARRIL NACIONAL

La línea de que tratamos es de las llamadas *angostas*, con 914 milímetros de ancho, y empalma por consiguiente con el ferrocarril *Interoceánico*, de Veracruz á México y Acapulco, que tiene la misma distancia entre sus rieles; sin embargo, en la escritura de contrato con el Gobierno hay una cláusula que autoriza á la empresa á cambiar sus líneas por otras de trocha ancha, cuando lo crea conveniente. Hasta hoy no lo verificó, porque ningún perjuicio trae á sí misma, ni al comercio ni al público el ancho de su vía, siendo como es el tren rodante, tan cómodo y tan seguro, como pudiera serlo á tener metro y medio de riel á riel.

Es una preocupación vulgar creer que la mayor ó menor anchura de la línea férrea influya en las probabilidades de un accidente. Comparada la Estadística de ferrocarriles de distintas trochas, resultan los descarrilamientos en la misma proporción en unos y otros, dependiendo nada más las catástrofes ferroviarias de la solidez del camino, excelencia del material y, muy especialmente, de la inteligencia y vigilancia de los empleados; punto éste en el que la empresa del Nacional Mexicano no merece sino elogios por el cuidado que pone en la elección del personal.

Esta vía no termina en Laredo, y penetra en los Estados Unidos, hasta morir en el puerto de Corpus Christi, población de unos seis mil habitantes, en la costa





VALLE DE SAN FRANCISQUITO (FERROCARRIL NACIONAL)

del Golfo, poniendo á Nueva-York de México más inmediata que otra alguna, toda vez que por ella no pasa el recorrido entre ambas capitales de 2.844 millas, contra 3.210 y 3.649 que hay que recorrer por las otras líneas mexicanas; resultando así que con horarios cómodos y sin el riesgo de grandes velocidades, llegan sus trenes á cualquier punto del Este y centro de los Estados Unidos en mucho menos tiempo que las de otras empresas.

Este ferrocarril fué construido sólidamente: sus rieles y sus puentes y viaductos son de acero; los durmientes, colocados á pequeñísima distancia entre sí, no permiten desnivelación alguna, alejando por lo mismo los peligros de un descarrilamiento y haciendo que los coches obtengan suavísimo y cómodo movimiento. Los terraplenes son firmes, no sólo por el cuidado con que fueron hechos sino también por la naturaleza del suelo, generalmente pedregoso.

El tren rodante nada deja que desear, llamando especialmente la atención del viajero los coches dormitorios *Pullman*, por su lujoso decorado y su comodidad.

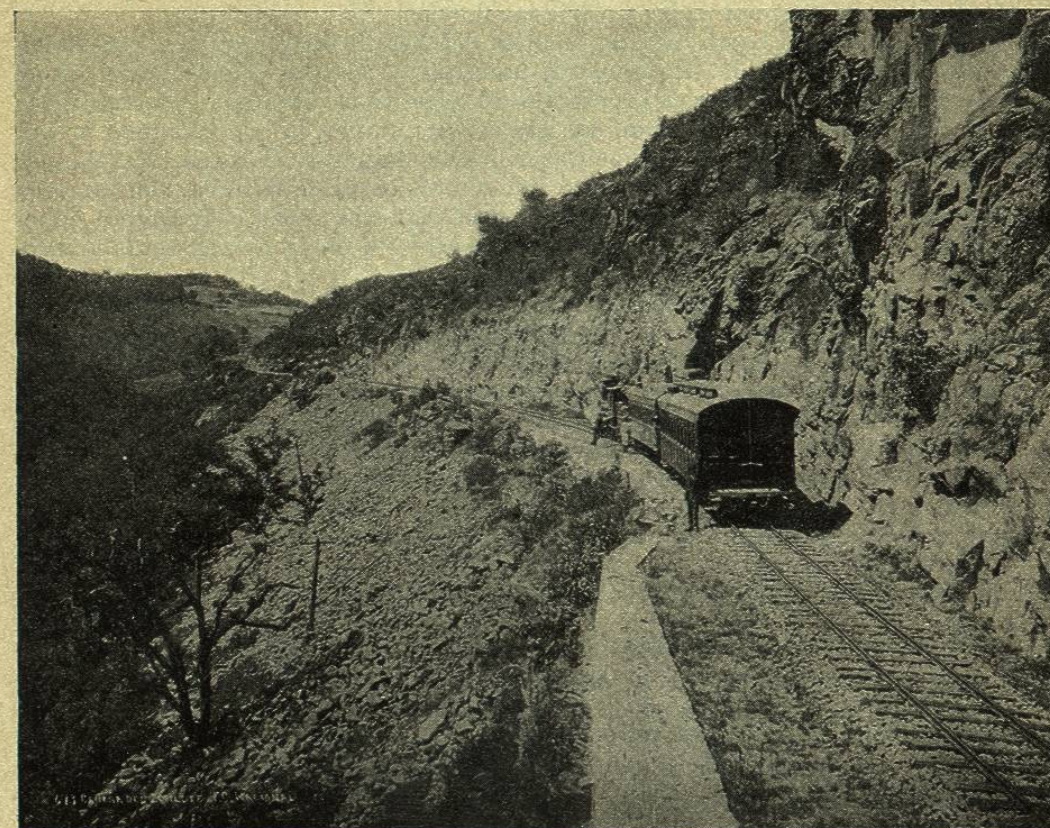
Las máquinas son muy poderosas, y en número suficiente para atender con exacta regularidad el servicio de pasajeros y carga.

Respecto á las hermosas regiones que este ferrocarril atraviesa, las importantes capitales que cruza y los inmensos talleres que posee, especialmente en Laredo, así como las elegantes estaciones que edificó en sus puntos de partida y algunas escalas, necesitaríamos mucho más espacio del que disponemos para dar idea aproximada de su gran importancia.

La *Estación de Colonia*, situada en el *Paseo de la Reforma*, de esta ciudad, donde nace la línea del *Ferrocarril Nacional Mexicano*, es un moderno edificio de tres cuerpos, de piedra y ladrillo, distribuido con acierto y decorado con gusto, que comprende amplias salas de espera, grandes andenes cubiertos y multitud de

oficinas. La concurrencia de viajeros que tiene la línea presta animación y movimiento á la estación central, cuyo bullicio no cesa en todo el día hasta las nueve de la noche, hora en que parte el tren directo para Laredo; pero si queremos admirar la parte quizá más hermosa del trayecto, no es en este tren donde debemos instalarnos, que nos llevaría durante la noche á través de los bellísimos paisajes que median entre México y el valle de Toluca. Tomemos billete en el local que corre hasta esta última población y sale de la primera á las cuatro y cuarto de la tarde, y así no nos privaremos de admirar el panorama que ofrece la gran capital, vista desde las inmediaciones de Tacuba, primera estación donde se detiene el tren. Los paisajes son variadísimos desde entonces, á causa de la fragosidad del terreno. La locomotora avanza en continuada lucha con las dificultades, y sin tiempo á reponerse de la fatiga que le ocasionó la rozadura de violenta curva, tiene que escalar una montaña ó lanzarse en elevadísimo puente para salvar una profunda barranca. En ese momento es grande la emoción del viajero; como desde la ventanilla, su observatorio, no puede distinguir el piso del puente, siente la impresión del aeronauta que atrevido se eleva en el espacio.

Desde Río Hondo, el tren marcha arrastrado, generalmente, por dos máquinas, no bastando una para escalar los tres mil pies de elevación que median entre México y la *Cumbre*, estación que se encuentra á diez mil sobre el nivel del mar, y á la que se llega después de atravesar un túnel de 200 pies de longitud abierto en la dura roca. Aun entonces el admirado turista puede lanzar una mirada sobre el Valle de México, que alcanza á percibir allá abajo, como alfombra cuajada de esmeraldas, con grandes manchas de verde oscuro que son las plantaciones de *maquey*, y en medio del cual se distingue la vieja Tenochtitlán, á la orilla de las plateadas lagunas y amparada por el Popocatepetl y el Ixtacihuatl, cuyas nevadas cumbres reverberan en aquel momento los últimos rayos del sol.



CAÑADA DEL ZOPILOTE (FERROCARRIL NACIONAL)



Dos kilómetros más allá se encuentra la estación de Salazar, donde el tren abandona una de sus máquinas, emprendiendo con la otra el descenso al valle de Toluca: el paisaje cambia repentinamente de aspecto sin disminuir su belleza, y aquella hermosa llanura que se prolonga hasta Tultenango, cubierta de espléndida vegetación y campos esmeradamente cultivados, hacen que el viajero jamás olvide la agradable impresión que le causa.

Toluca, la ondina de aquel lago de verdura, que se recuesta voluptuosamente en la falda del *Nevado*, volcán de 4.578 metros de altura sobre el mar, apagado mucho ha, es la capital del Estado de México, y no nos detendremos aquí á describirla como no lo haremos tampoco de las demás poblaciones que atraviesa este ferrocarril, porque lo hacemos en otro lugar de este libro, cuando de cada una de ellas tratamos.

Al partir el tren de esta alegre ciudad continúa á través de feraces llanuras, descendiendo suavemente hasta Acámbaro, en el Estado de Guanajuato, punto de arranque del ramal de la misma empresa, que se dirige á Pátzcuaro, en el de Michoacán.

Después de cruzar importantes y florecientes poblaciones, como Salvatierra, Celaya y San Miguel Allende, y penetrar en el Estado de San Luis Potosí por la estación de Jaral, atraviesa algunas sierras de menor fragosidad y llega á la simpática capital de San Luis, cruzando el extenso valle del mismo, pobre de vegetación por dos causas poderosas, la escasez de agua una, y la otra el afán desmedido por la explotación de minas en que tanto abunda este Estado, que hace á sus habitantes prescindir de la agricultura.

Sin embargo, la industria ganadera alcanzó gran desarrollo aquí, y no es raro ver de cuando en cuando, al atravesar aquellas llanuras, multitud de bueyes y caballos que pacen las escasasyerbas.

La estación de San Luis es también un bonito edificio de piedra, separado de las vías por lindos jardines bien cuidados, que ofrecen á la vista de los pasajeros risueño aspecto con sus múltiples y variadas flores.

De San Luis Potosí hasta Saltillo, capital del Estado de Coahuila, el panorama del camino es poco notable. En general, llanuras de escasa vegetación y en el horizonte fragosas sierras cuyos accidentes no permite la distancia apreciar; pero si esta región no recrea el ánimo del turista es, en cambio, la que más vida presta al ferrocarril Nacional por sus inmensas riquezas mineras. Catorce, Matehuala, San Luis, etc., puntos mediatos unos é inmediatos otros de la línea, son famosos minerales de plata y oro que han dado inmensas riquezas desde el principio de su explotación, en tiempos remotos, pero que parece no tener fin sus vetas ni agotarse jamás sus ricos depósitos.

La ciudad del Saltillo se hace simpática al viajero por sus bellísimos alrededores. Profusión de huertas y jardines los adornan, y en ellos se ve infinidad de árboles frutales, demostrando la fertilidad del suelo y ofreciendo en perspectiva una nueva é importante industria, cual sería la exportación de frutas.

Continuando su largo viaje sale el tren de la capital de Coahuila, y después de algunos kilómetros de rápida marcha penetra en un profundo cañón abierto en la roca, y sale de él para culebrar entre imponentes montañas, siempre á la orilla de un río cuyo curso parece indicarle la ruta que ha de seguir para trasponer aquella barrera de granito. Pasa más adelante á la vista de varias fábricas de tejidos y molinos de harina, y llega por fin á través de campos cultivados con caña de azúcar á la importante ciudad de Monterrey, capital del Estado de Nuevo León.

Nada más agradable que el aspecto de esta ciudad, una de las más fabriles y comerciales de la República y á la que prestó grandes servicios el ferrocarril de que tratamos, uniéndola á la capital. Casi rodeada de elevadas montañas y fertilizada por un copioso manantial que nace en su propio perímetro, abundan en ella los jardines y las huertas, las flores y los frutos semejan una ciudad andaluza. Su clima es cálido en el verano, debido á la posición que ocupa encerrada en aquel estrecho valle.

Después que el tren abandona á Monterrey y deja atrás sus bellísimos arraba-

les, y cuando por la distancia se esfuman en el horizonte las últimas eminencias de la Sierra Madre, como los curiosos cerros de la *Silla* y de la *Mitra*, penetra en un paisaje árido y triste, llanuras sin más vegetación que algunos nopales y pequeños arbustos, y en las que se encuentran, á modo de oasis, al borde de los ríos, como sucede al cruzar el río Salado, importante afluente del río Bravo del Norte.

Al llegar á éste, ó sea en la estación de Nuevo Laredo, cruza el magnífico puente internacional y se interna la locomotora en los Estados Unidos, rumbo á Corpus Christi, donde termina la vía.

Tal es una de las más importantes líneas de ferrocarril que cruza la República en una extensión de 1.691 kilómetros, incluidos sus tres ramales, prestando valioso contingente al progreso de siete Estados, como son México, Michoacán, Guanajuato, San Luis Potosí, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, cuyas capitales atraviesa en todos á excepción de Tamaulipas y Guanajuato.

Y como de la riqueza é importancia de estas regiones se puede juzgar conociendo el éxito financiero del ferrocarril, damos á continuación un cuadro que demuestra el aumento progresivo que en sus entradas pecuniarias tuvo desde la inauguración.

#### MOVIMIENTO Y PRODUCTOS

DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO, DESDE LA INAUGURACIÓN DEL PRIMER TRAMO HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1897

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTO <i>Pesos</i>	CARGA		PRODUCTOS varios <i>Pesos</i>	PRODUCTO total <i>Pesos</i>
			Toneladas	Kilogs.		
1873 . . . . .	247.547	17.425,65	...	...	...	17.425,65
1874 . . . . .	584.075	40.446,01	298	860	298,86	40.744,87
1875 . . . . .	486.788	43.027,18	221	140	221,14	43.248,32
1876 . . . . .	486.000	43.437,24	698	245	709,41	44.146,65
1877 . . . . .	565.572	52.759,84	346	499	275,75	53.035,59
1878 . . . . .	529.333	71.193,68	3.209	097	3.845,61	75.039,29
1879 . . . . .	535.806	74.277,07	8.102	920	15.329,07	89.606,14
1880 . . . . .	466.897	91.505,23	18.191	400	41.983,90	133.489,13
1881 . . . . .	903.049	124.452,13	26.234	150	47.320,00	171.772,13
1882 . . . . .	900.855	225.267,21	105.549	146	229.586,51	454.853,72
1883 . . . . .	1.071.835	341.614,87	140.185	779	366.320,26	707.935,13
1884 . . . . .	878.878	517.316,80	254.804	—	743.423,74	1.260.740,54
1885 . . . . .	839.573	492.822,92	177.179	—	803.291,20	1.296.114,12
1886 . . . . .	891.711	538.359,97	132.661	—	1.018.018,51	1.556.378,48
1887 . . . . .	884.541	537.520,17	307.435	—	1.120.950,34	1.658.470,51
1888 . . . . .	907.113	691.915,03	370.300	527	1.880.684,24	2.572.599,27
1889 . . . . .	929.685	864.309,90	430.166	055	2.640.418,14	3.504.728,04
1890 . . . . .	937.527	887.437,19	487.598	563	2.684.550,59	3.561.987,78
1891 . . . . .	998.617	994.951,69	515.164	143	3.057.891,00	4.052.842,69
1892 . . . . .	1.012.786	973.768,72	605.545	610	3.643.784,47	4.617.553,19
1893 . . . . .	935.167	972.488,57	571.524	780	3.191.146,37	4.163.634,94
1894 . . . . .	576.574	865.698,53	527.440	—	3.246.375,07	4.112.073,60
1895 . . . . .	926.516	1.005.515,55	642.535	071	3.426.841,93	4.432.357,48
1896 . . . . .	692.769	962.327,64	787.740	—	4.135.510,89	5.097.838,53
1897 . . . . . (*)	...	...	...	...	...	6.080.663,28
TOTALES . . . . .	18.189.214	11.419.838,79	5.571.096	914	32.287.777,00	49.788.279,07

El asombroso progreso financiero que se desprende del cuadro anterior no se debe tan sólo á la riqueza del territorio atravesado por este ferrocarril, sino también á la inteligente dirección que los Sres. E. N. Brown, Superintendente General, y W. B. Ryan, Agente General de Fletes y Pasajes, saben dar á los negocios de esta empresa, basándolos siempre en el mejor servicio del público, el que, por lo mismo, dispensa hoy toda su confianza al *ferrocarril Nacional Mexicano*.

(\*) No hemos podido conseguir á tiempo los datos correspondientes á este año: únicamente conocemos los productos en total.