

unida á la nueva ciudad. A contar de 1740 el Arzobispo de México estableció allí su residencia y después de la Independencia fué también la de algunos Presidentes de la República, entre ellos, la de Santa Ana y Comonfort. Desde 1863 á 1883 fué también la residencia del Colegio Militar.



Vista de Tacubaya.
On the Line of the Federal District Electric Railway.

En la fecha del 11 de Abril de 1859 sus calles fueron el teatro de una batalla entre Liberales y Conservadores en la que los primeros resultaron derrotados y muchos de los cabecillas ejecutados. Por estos hechos se la ha dado por algunos el nombre de "Ciudad de los Martires" y cada año se celebra el recuerdo impercedero de tal día.

Esta localidad en la que no se ha omitido ningún sacrificio para embellecerla es la residencia veraniega de las familias más principales de la sociedad Mexicana.

Hay muchas plazas que contribuyen no poco á realzar la hermosura de la villa; así como muchos lugares de interés, siendo los principales "El Observatorio Nacional," "La Plaza del Mercado," "La Iglesia de San Diego," "La Biblioteca," "La Alameda," y los restos de la Iglesia construida por los Dominicos en 1591, hoy sitio donde se halla emplazada la Iglesia Parroquial erigida en 1763.

La comunicación con la capital se efectúa por un servicio regular de tranvías eléctricos del Distrito Federal, cuya línea puede considerarse inmejorable.

forming a nucleus for the new city. Dating from 1740, the Archbishop of Mexico took up his residence there, and after the independence it was the place of residence of several of the Presidents, notably Santa Ana and Comonfort. From 1863-1883 it was the seat of the Military College.

On April 11th, 1859, it was the scene of a battle between the Liberals and Conservatives, in which the former were beaten and many of the leaders executed. It has since been called "The City of the Martyrs," and the anniversary of the day is celebrated each year.

This most picturesque suburb of Mexico is splendidly laid out, no cost having been spared to make it an inviting and attractive spot. Many of the wealthy families of Mexico City prefer Tacubaya as their place of residence during the summer.

There are several Plazas, which greatly add to the beauty of the city. There are numerous places of interest, those most worthy of notice being: The National Astronomical Observatory, the Market Place, San Diego Church, the Public Library, the Alameda, and the remains of the old Dominican Church founded in 1591, now the site of the Parish Church, founded in 1763.



Vista de Tacubaya.
On the Line of the Federal District Electric Railway.

There is constant communication with the City by means of the Federal District Electric Railway, which maintains a splendid service.

Los Ferro-Carriles de Mexico.

Por Roberto S. Barrett, Agente General de la Piedmont Air Line.

Los Ferro-Carriles de México.

EL espléndido sistema de ferrocarriles en México, el cual se extiende por todo el país con sus líneas, data en sus principios desde 1876 cuando el General Porfirio Díaz fué electo Presidente. Antes de esa época se empezó la construcción de un número de caminos; pero la estructura montañosa del país, la condición inestable del Gobierno, y la falta de una ayuda financiera, causaron que los proyectos fuesen abandonados. El Gobierno vió la necesidad urgente de tener una línea desde

The Railways of Mexico.

THE present splendid system of railways in Mexico, which gridirons the entire country with its lines, dates its commencement from 1876, when General Porfirio Díaz became President. Previous to that time the building of a number of roads was commenced, but the mountainous surface of the country, the unsettled condition of the Government, and the lack of financial support caused the projects to be abandoned. The Government saw the imperative necessity of having a line

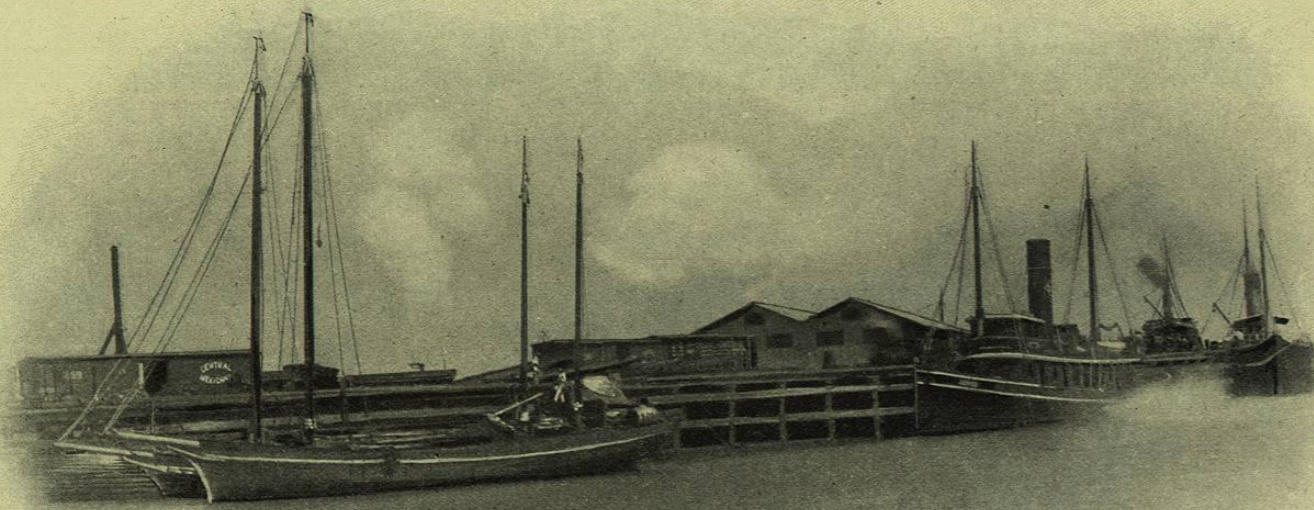


El Volcan de Colima, Línea del Ferro-Carril Central Mexicano. Colima Volcano, on the Mexican Central Railway, Pacific Coast Extension.

la costa á la Capital é hizo toda clase de esfuerzos para que se terminara el camino de Veracruz á la Ciudad de México. Una Compañía Inglesa que tenía la concesión para la construcción de esta línea (El Ferrocarril Mexicano), comenzó sus trabajos en 1861 construyendo desde Guadalupe, que estaba en conexión con la Ciudad de México por una línea de tres millas de extensión construida en 1884, á Apizaco en la dirección de Veracruz y no lejos de Puebla. La Intervención Francesa hizo suspender todos los trabajos y no se hizo nada sino hasta que el país entró en estabilidad despues de esa lucha, cuando por nuevas y liberales garantías acordadas por el Presidente Juarez el trabajo fué rápidamente emprendido para su conclusión y la vía fué formalmente inaugurada en 1873. El costo de la ruta de Veracruz para el Gobierno Mexicano fué de \$14,000,000.00, habiendo sido otorgada una subvención de \$560,000.00 por año durante 25 años.

from the coast to the Capital, and bent all its efforts to the completion of the road from Veracruz to the City of Mexico. The English Company which had the concession for the construction of this line (The Mexican Railway) commenced its work in 1861, building from Guadalupe, which was connected with the City of Mexico by a line three miles in length, built in 1884, to Apizaco in the direction of Veracruz and not far from Puebla. The French intervention put a stop to all work and nothing was done until the country became settled after that struggle, when, under new and liberal grants extended by President Juarez, it was rapidly pushed to a conclusion and the road formally opened in 1873. The cost of the Veracruz road to the Mexican Government was \$14,000,000.00, a subsidy having been granted of \$560,000.00 per annum for 25 years.

Cuando el Presidente Diaz sucedió al Sr. Lerdo de Tejada en 1876, inauguró su famosa política ferrocarrilera la cual ha hecho mas beneficio en la estabilidad del país, mejorando sus elementos y estableciendo su crédito en el extranjero que cualquier otra acción del Gobierno Mexicano. Con la previsión que ha caracterizado muchos de sus actos oficiales, vió la necesidad de una comunicación pronta con todos los lugares de la República, viendo en el establecimiento de líneas ferroviarias el único medio de pacificar las revoluciones y desarreglos internos, los cuales estaban retardando el progreso material del país. El tambien juzgaba que México tenia grandes elementos por desarrollar, grandes minas que explotar, grandes proyectos que realizar y que antes de que todo esto pudiera llevarse á cabo, un sistema ferrocarrilero debía ser establecido. Con esta vista en perspectiva formuló la política de conceder subvenciones liberales para la construcción de las líneas que se consideraban necesarias.



Puerto de Tampico Línea del Ferro-Carril Central Mexicano.

La política del Presidente Diaz fué duramente atacada por muchos de los hombres prominentes de México, quienes temian que tan liberal acción trajera la repetición de las dificultades causadas por las concesiones dadas por México á las Colonias Texasanas, y permitiera á los ciudadanos de los Estados Unidos asegurar tal poder, que el porvenir de México pudiera perjudicado ó el caso de Texas repetirse. Otros afirmaban que los ferrocarriles eran empresas tan lucrativas que no era prudente conceder alguna subvención especialmente cuando el estado financiero del país estaba en tan críticas condiciones. Se llamó la atención sobre el hecho de que en los Estados Unidos extensas líneas de ferrocarriles fueron construidas sin ninguna ayuda pecuniaria del Gobierno y que en un país como México, con sus grandes riquezas naturales esperando su desarrollo, no

When President Diaz succeeded Sr. Lerdo de Tejada in 1876, he inaugurated his famous railway policy which has done more to settle the country, improve its resources and establish its credit abroad than any other act of the Mexican Government. With the foresight that has marked so many of his official acts, he realized the necessity for prompt communication with all parts of the Republic and saw in the establishment of railway lines the only method of quelling the revolutions and internal disturbances which were retarding the material progress of the country. He also realized that Mexico had great resources to be developed, great mines to be opened, great enterprises to be launched, and that before any of these could be done a railway system must be built. With this end in view, he formulated the policy of granting liberal subsidies for the construction of such lines as were considered necessary.

Port of Tampico on the Line of the Mexican Central Railway.

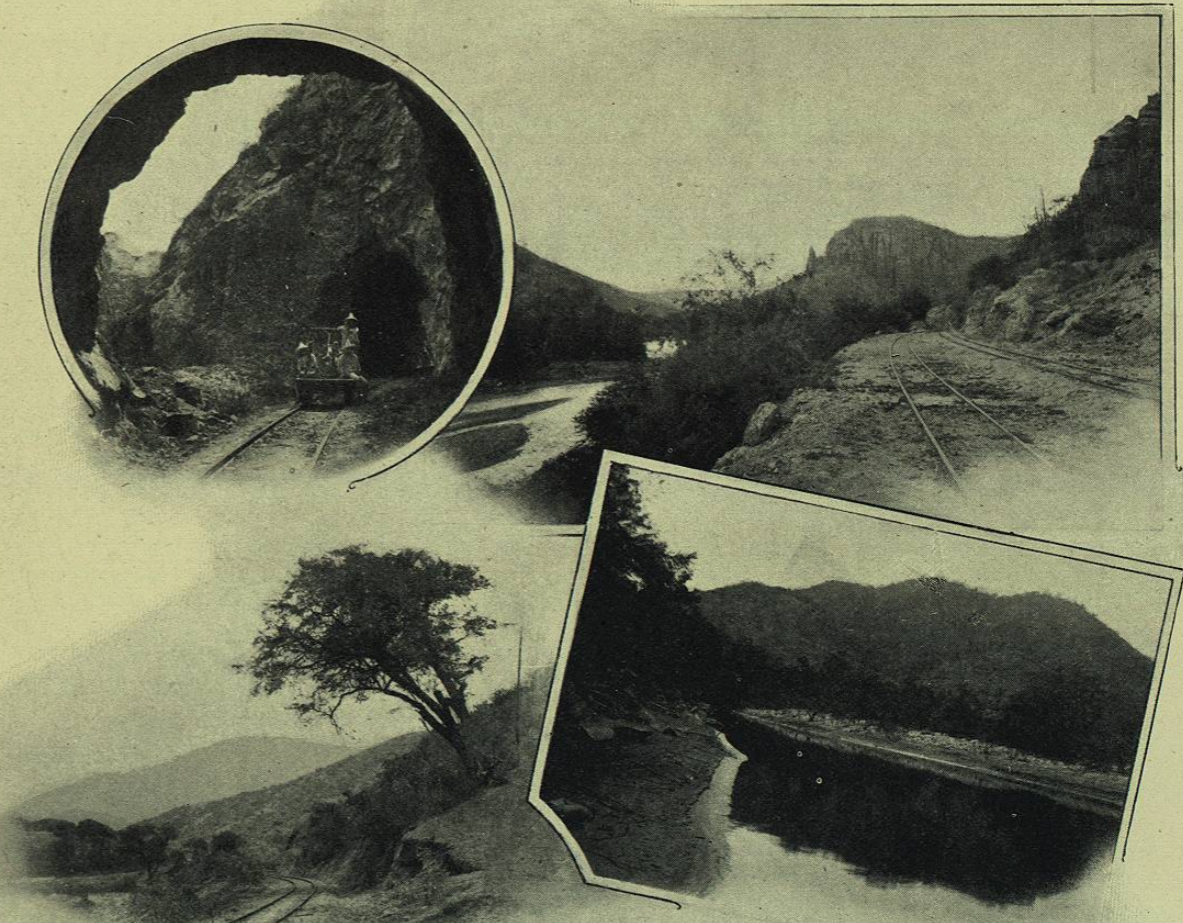
President Diaz' policy was bitterly attacked by many of the prominent men in Mexico, who feared that such liberal action would bring about a repetition of the trouble caused by the grants from Mexico to Texan Colonies, and allow the citizens of the United States to secure such a foothold that the future of Mexico might be endangered, or that the case of Texas might be repeated. Others contended that railroads were such lucrative enterprises that it would not be judicious to grant any subsidies, especially when the finances of the country were in such a critical condition. Attention was called to the fact that in the United States long lines of Railways were built without any pecuniary assistance from the Government and that in a country like Mexico, with its great natural wealth awaiting

hubiese habido que esperar mucho sin que el capital afluyera para ser invertido en la construcción de ferrocarriles sin subvenciones de ninguna especie.

No obstante toda oposición, el Presidente se adhirió á su plan original y los resultados que se han obtenido muestran que obró sábiamente estando á la altura de su tarea. El consideró prudente gastar grandes sumas de dinero con objeto de construir ferrocarriles sin dilación antes de confiar en las fluctuaciones de capital que podia poner en aptitud á las Compañías en perspectiva para obtener los fondos necesarios con que construir los caminos. El tambien afirmó que no era prudente predisponerse en contra de los ciudadanos de los E. Unidos pues ese país

development, it would not be long before capital would beg for the privilege of building railways without any subsidies whatever.

Despite all opposition, the President adhered to his original plan, and the results that have been obtained show that he acted wisely and proved himself equal to the task. He thought it worth while to spend large sums of money for the purpose of having railways built without delay rather than trust to the fluctuations of capital that would enable the prospective Companies to obtain the funds necessary to build the road. He also contended that it would not be wise to discriminate against the citizens of the United States, as that country would have more



**Vistas de la Línea del Ferrocarril Mexicano del Sur, de Puebla á Oaxaca.
Views on the Line of the Mexican Southern Railway, Puebla to Oaxaca.**

podia haber tenido mas importante interés que ningún otro en desarrollar los elementos de México, y confió en el porvenir de su país para hacerlo bastante poderoso y resistir la influencia de naciones ó individuos extranjeros.

Los diez años subsecuentes á 1877 presenciaron una gran actividad en la construcción de ferrocarriles en México. La línea troncal del Ferrocarril Central desde el Paso á la Ciudad de México y varios de sus ramales fueron terminados y puestos en tráfico en 1884. El Ferrocarril Nacional de México extendiéndose desde Laredo á la Ciudad de México, comenzó á operar su completa línea dos años después. El Ferrocarril Internacional Mexicano, el cual fué construido sin subvención alguna del

important interests than any other in developing the resources of Mexico, and he trusted to the future of his country to make it strong enough to resist the influence of foreign States or individuals.

The ten years following 1877 witnessed great activity in railway construction in Mexico. The main line of the Mexican Central, from El Paso to Mexico City, and several of its branches were completed and opened for traffic in 1884. The Mexican National Railroad, extending from Laredo to Mexico City, commenced operating its entire line two years later. The Mexican International Railroad, which was built without any subsidy

Gobierno Mexicano, fué abierto al tráfico en 1883. El Ferrocarril Interoceánico extendiéndose de la Ciudad de México á Veracruz, fué terminado en 1879. En adición á los anteriormente mencionados, fueron construidas quince líneas mas pequeñas, incluyendo los ferrocarriles de Sonora é Hidalgo y Nordeste. Al principio de este periodo México tenia menos de 600 kilómetros de ferrocarril y á su conclusión, 6,018, un aumento mayor que en cualquier otro país latino-Americano.

De 1887 á 1897 se continuó la construcción de nuevos caminos, habiendo sido aumentada la extensión á mas de 1000 kilómetros por año, mientras que los ferrocarriles mas antiguos reconstruían sus vías. Muchas de estas líneas habian sido cons-



Vista General de la Ciudad de Xalapa, Línea del Ferro-Carril Mexicano.
General View of the City of Xalapa, on the Line of the Mexican Railway.

truidas de prisa para procurar la subvención del Gobierno y era necesario reconstruir con objeto de que el tráfico mas pesado pudiera ser transportado de una manera segura y productiva.

De 1897 á la presente época, los ferrocarriles Mexicanos han disfrutado de un periodo de prosperidad á pesar de la baja en el precio de la plata y el aumento que ha resultado en los gastos de tráfico y otros. Con el establecimiento de nuevas industrias, la introducción de sistemas modernos en la minería y agricultura y el gasto de muchos millones de pesos en la extensión de los elementos comerciales, el tráfico de pasajeros y carga ha sido aumentado á tal grado que las desventajas del inestable peso

from the Mexican Government, was opened for traffic in 1883. The Interoceanic Railway, extending from Mexico City to Veracruz, was finished in 1879. In addition to those previously mentioned, fifteen smaller lines, including the Sonora Railway and the Hidalgo and North-eastern Railway were constructed. At the commencement of this period, Mexico had less than 600 kilometres of railways, and at its conclusion 6,018, a greater increase than any other Latin American country.

From 1887 to 1897, the construction of new roads was continued, the mileage being increased by over 1000 kilometres for each year, while the older roads were undergoing a process of reconstruction. Many of these lines had been built hastily

in order to secure the Government subsidy and it was necessary to nearly rebuild them in order that the heavy traffic might be carried on a safe and profitable basis.

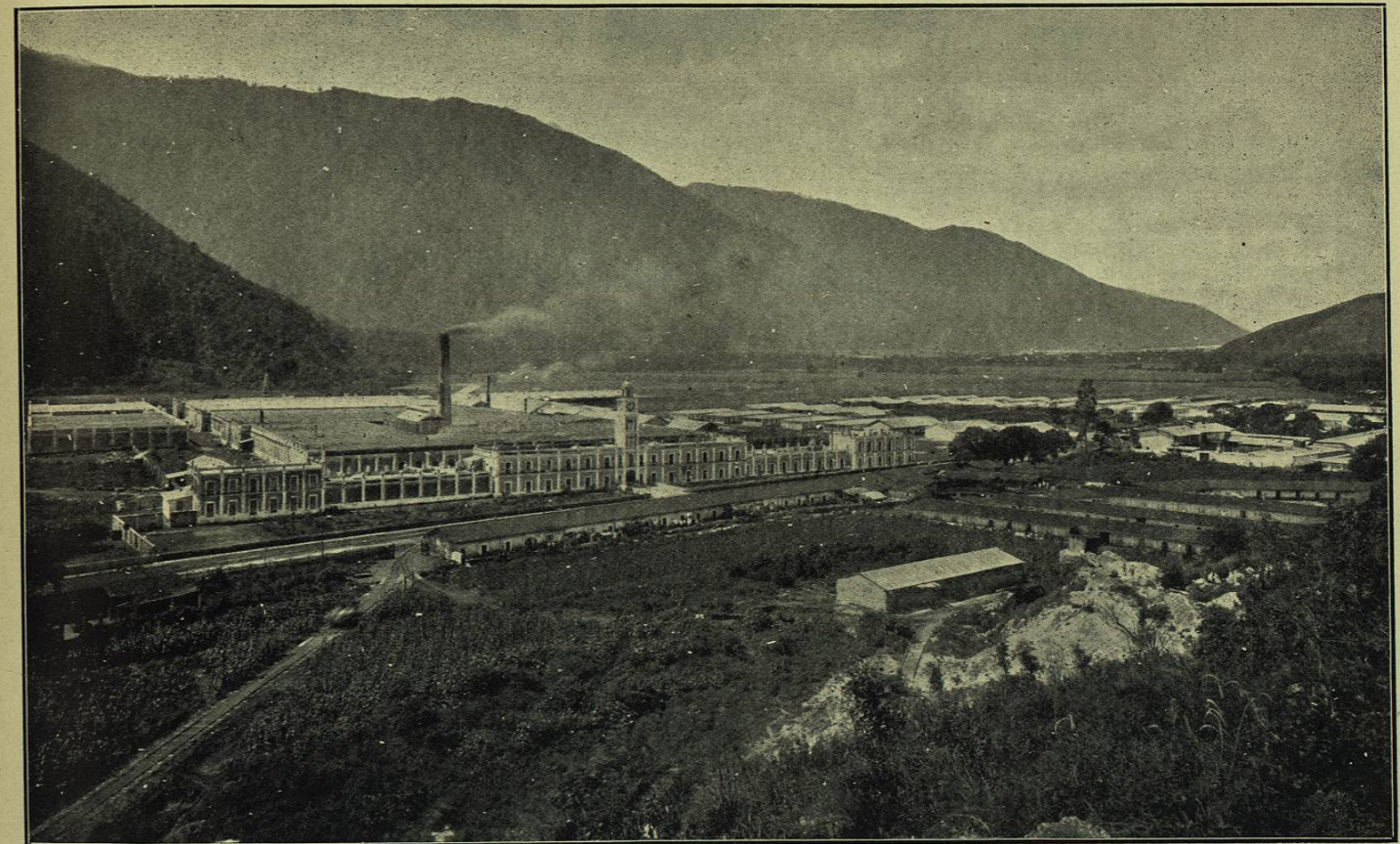
From 1897 to the present time, the Mexican roads have enjoyed a period of prosperity despite the decrease in price of silver and the resulting increase in operating expenses and fixed charges. With the establishment of new industries, the introduction of modern methods in mining and agricultural pursuits, and the expenditure of many millions of dollars in the extension of commercial enterprises, the freight and passenger traffic has been

han sido vencidas. Esto debe ser considerado como extraordinario si se considera como base el talón oro para comparar que las cuotas de fletes y pasajes son mucho mas bajas en México que en los Estados Unidos, mientras que los gastos de combustible, material rodante, así como empleados expertos, son mucho mayores.

En la presente época los ferrocarriles de México están tomando otra fase en su historia, lo cual extenderá aun mas su influencia y utilidad, ó sea prácticamente una consolidación. El capital Americano que siempre busca nuevas inversiones, ha puesto su atención sobre los ferrocarriles Mexicanos debido á los favorables proyectos que se presentan á la vista. Por tanto

augmented to such a degree that the disadvantages of an unstable dollar have been largely overcome. This must be considered as quite remarkable when it is noted that on a gold basis the rates for passengers and freight is much lower in Mexico than in the United States, while the expenses for fuel, rolling stock, material, and skilled labour are much higher.

At the present time the railroads in Mexico are undergoing another phase in their history which will still further extend their influence and usefulness, namely—consolidation. American capital, which is always seeking new outlets, has had its attention drawn to Mexican Railways on account of the favorable prospects that seem to be in sight. Consequently, the three principal lines,



Vista de la Fábrica de Rio Blanco, Compañía Industrial de Orizaba, Línea del Ferro-Carril Mexicano.
Views of the Rio Blanco Factory, Industrial Company of Orizaba, on the line of the Mexican Railway.

las tres principales líneas, ó sean el Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano y el Internacional, han sido absorbidas por dos de los Sistemas Ferrocarrileros Americanos; el primero por el mismo capital que domina el sistema Frisco y los otros dos por Spyers, á quienes se supone representantes del Sud-Pacífico. Se suponía que los Spyers estaban en negociaciones con el Interoceánico, pero el gobierno Mexicano para poder asegurar y tener dominio sobre una línea independiente, compró en Septiembre de 1902, la mayor parte de las acciones de esta línea.

Con los nuevos intereses y el aumento de capital en el Tesoro, se ha dado un gran impulso las mejoras y extensiones de líneas. El Ferrocarril Nacional está cambiando su vía

namely, the Mexican Central, the Mexican National and the Mexican International have been absorbed by two great American systems; the first by the same capital which controls the Frisco System and the other two by the Spyers who are supposed to represent the Southern Pacific interests. The Spyers were also supposed to be in negotiation for the Interoceanic, but the Mexican Government, in order to be certain of one independent line, purchased in September, 1902, the controlling interest in this line.

With new interests and increased capital in the treasury a great impetus has been given to improvements and extensions. The National is being changed from a narrow to a standard