

término constitucional, entre otros, dos contratos de la más alta importancia: el relativo al ferrocarril *Central Mexicano*, que partiendo de esta Capital, debe unirla con el Pacífico y la frontera septentrional en Chihuahua y Paso del Norte, y el del ferrocarril *Nacional Mexicano*, que, saliendo también de esta ciudad, ha de ligarla igualmente con el Pacífico, en punto distinto del término del *Central*, y con la misma frontera en Nuevo Laredo. La administración del General Gonzalez, continuando necesariamente la política adoptada por el General Diaz, ha dado varias otras concesiones, algunas de ellas de igual, si no mayor importancia, que deben dar sér á una multitud de líneas.

El progreso efectuado en el importante ramo á que someramente nos referimos, se halla bien reseñado en el último mensaje del Presidente al Congreso de la Federación—Setiembre 16 de 1882. Como es esto lo más reciente, y lo más autorizado de cuanto se haya dado á la luz pública sobre el asunto, referimos á nuestros lectores á la reproducción que de una parte del citado mensaje presidencial hace en este mismo libro nuestro colaborador el Señor Peza, cuyo texto se registra en las páginas 137 y 138 y que no repetimos aquí por no creerlo necesario.

Debemos también observar, que, con relación á su población y extensión territorial México es uno de los países que tienen mayor cantidad de hilos telegráficos en servicio. Al terminar el año de 1886—se dice en el mensaje citado—la extensión de las líneas telegráfi-

cas de la República era de once mil trescientos kilómetros. De entónces á la fecha se han establecido cuatro mil trescientos kilómetros más; de manera que el total de líneas es, en los momentos en que escribimos, de quince mil seiscientos kilómetros, ó cuatro mil leguas, aproximadamente.

Para efectuar este considerable, casi admirable progreso en la construcción y explotación de tales medios de comunicación y transporte, ha sido necesario ocupar, directa é indirectamente, un gran número de brazos é inteligencias, diversificar y, por lo mismo, dar valor al trabajo, y activar la circulación del dinero; de manera que se ha aumentado la vida social y multiplicádose su energía. Por consecuencia de tal hecho, el comercio ha llegado á un desarrollo sin precedente, creémos, en nuestra historia.

Segun los datos más fidedignos que hemos podido obtener, las compañías del *Central* y del *Nacional Mexicano* emplean diariamente, una con otra, más de treinta mil operarios. ¿Será aventurado suponer que en la construcción de todas las demás líneas se ocupan, como se ha indicado ya en algún diario, veinte mil personas más? Creemos que nó, pues se dice que solamente en el ferrocarril de Tehuantepec trabajan ya unos seis mil individuos. En tal caso, solamente en la construcción de ferrocarriles, tenemos ocupado —y este calculado es muy modesto—cincuenta mil hombres. Los jornales varían entre \$0.37, 0.50, \$1, 2 y 3, segun la localidad y la clase de trabajo. Escaséan ya en todas partes los al-

RUIZ Y MASCAREÑAS.

HERMOSILLO, SONORA.

Comerciantes Importadores.

ESTABLECIDOS EN 1879.

ROPA, ABARROTOS, MERCERIA, FERRETERIA
EFECTOS DEL PAIS, ETC., ETC.

Operaciones de cambio sobre plazas del interior y del extranjero. [4-C]

CELEDONIO ORTIZ.

HERMOSILLO, SONORA.

MEXICO.

Banquero, Importador

COMERCIANTE POR MAYOR. [4-C]

JUAN VARGAS Y HERMANOS.

Irapuato Estado de Guanajuato.

Comerciantes y Comisionistas.

BODEGA DE EFECTOS DEL PAIS Y EXTRANJEROS.

2ª. Calle de Guerrero, N.º. 10.

→*LOS PRECIOS DE MEXICO*←

Cajon de ropa, Plaza del Mercado letra G.

SEDAS, LANAS, LINOS, ALGODONES, SOMBREROS—PRECIOS COMODOS.

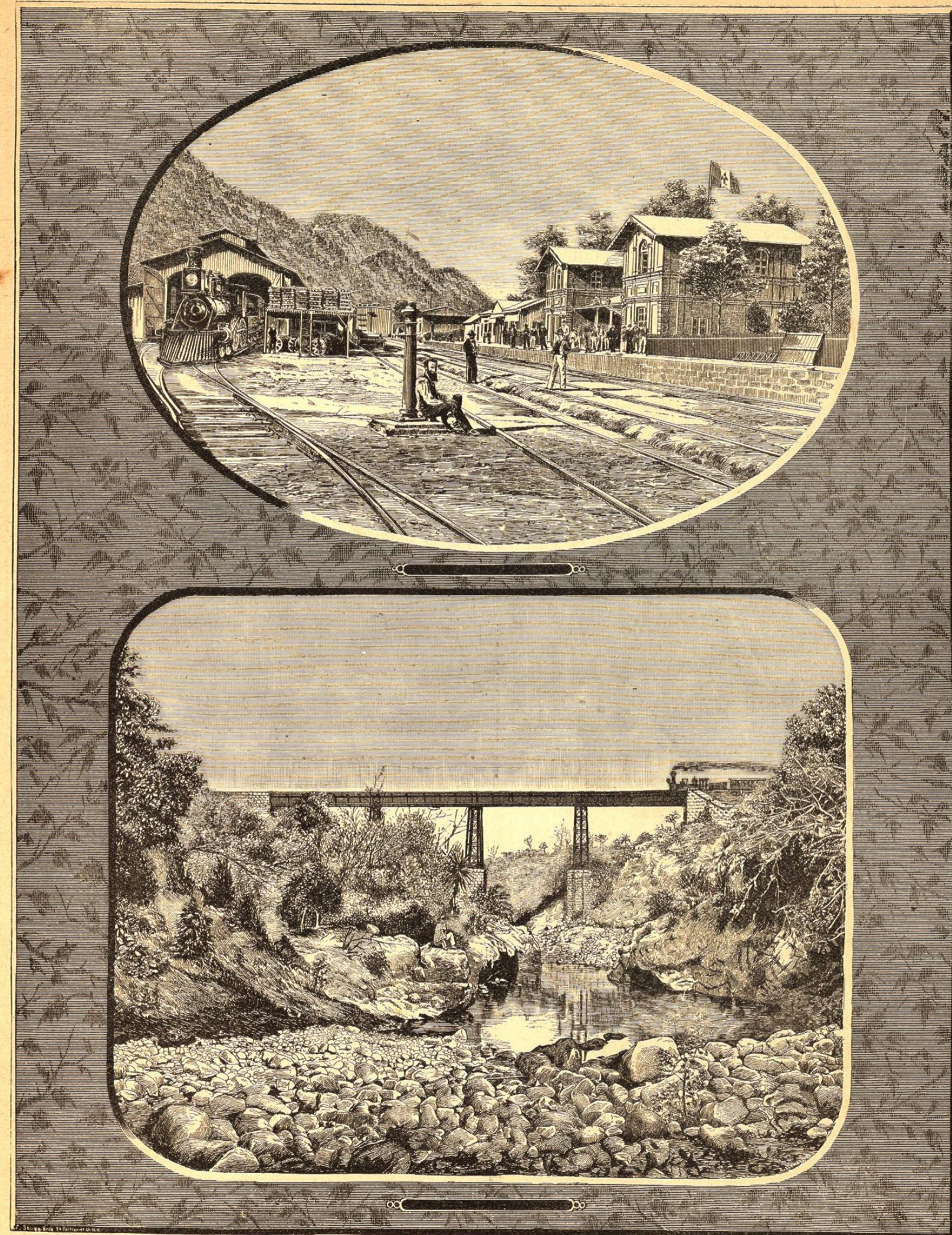
HOTEL Y BAÑOS

2ª. Calle de Guerrero N.º. 5.

MOLINO de HARINAS de «LA PURISIMA»

En la Hacienda de San Miguelito

Compras de trigo. Ventas de Harina y Granillos por mayor y menor. [3-110.]



FERROCARRIL MEXICANO.

ESTACION DE ORIZABA—VIADUCTO DE ATOYAC.

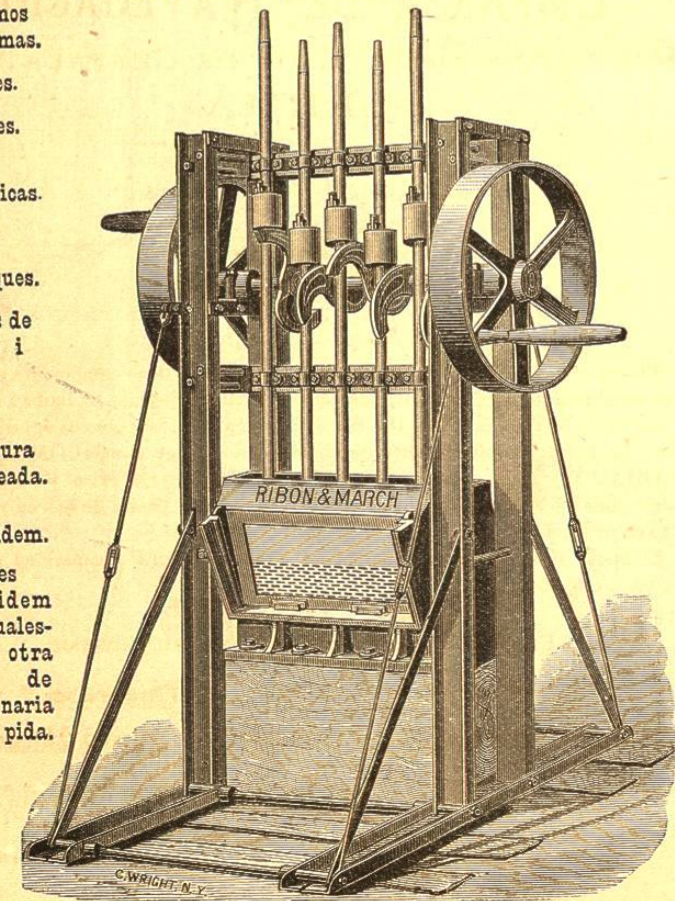


SHUGG BROTHERS
TALLER DE
FOTO-ELECTRO-GRABADO
24 CORTLANDT ST. NEW YORK

Nuestro método para producir planchas en relieve difiere de todos cuantos se han empleado hasta ahora, y sus resultados son muy superiores à todo cuanto en este género se ha obtenido anteriormente. Nuestras planchas jamas se borran al ser impresas puesto que su cualidad principal es la profundidad del relieve y la nitidez del tipo. Trabajamos siempre con el mayor esmero y atención ilustraciones para libros, periodicos y catálogos. Con la mas apetecible exactitud y en condiciones siempre artisticas reproducimos igualmente Maquinaria, Retratos, Paisajes, Edificios, Encabezamientos de cartas y facturas, Autógrafos ya sean que los originales que se nos suministren sean fotografías, dibujos, pinturas, ó simples bocetos. Reproducimos por último, toda especie de grabados en acero ó en madera y dibujos litográficos pudiendo en todo caso amplificar ó reducir cualquier dibujo a voluntad del interesado. Nuestros precios son un cincuenta por ciento mas baratos que los de cualquier grabado sobre madera y los resultados superiores à los de dicho procedimiento. Para mayores informes y detalles dirijirse,
— SHUGG BROS. 24 Cortlandt St. NEW YORK CITY, U.S.A. —

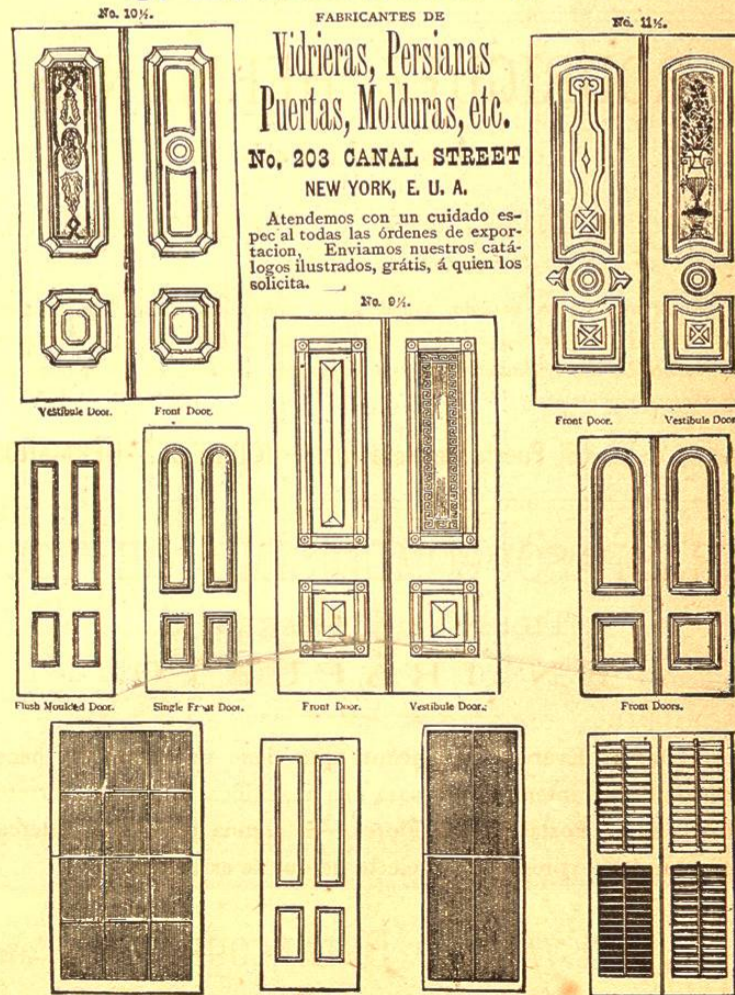
RIBON & MARCH, Jersey City, N. J., U. S. A.
Fabrican en especialidad i mantienen constantemente una existencia de
MAQUINARIA PARA MINAS DE ORO I PLATA
Construida bajo los sistemas mas modernos i variados i a precios mui equitativos
si se consulta la superioridad de sus obras.

- Fabricamos ademas.
- Trapiches.
- Malacates.
- Ruedas hidráulicas.
- Bombas.
- Alambiques.
- Calderos de hierro i cobre.
- Gruas.
- Arboladura torneada.
- Uniones para idem.
- Colgantes para idem i cualesquiera otra clase de maquinaria que se pida.



C. B. KEOGH & CO.
FABRICANTES DE
Vidrieras, Persianas, Puertas, Molduras, etc.
No. 203 CANAL STREET
NEW YORK, E. U. A.

Atendemos con un cuidado especial al todas las ordenes de exportacion. Enviamos nuestros catálogos ilustrados, gratis, à quien los solicita.



Labels for door/window types: Vestibule Door, Front Door, Raised Panel Door, Four-Light Window, Composite Door, etc.

bañiles, carpinteros y herreros, y en muchas otras, los peones mismos. Así el jornal tiende hasta ahora, casi constantemente, à la alza. Acaso, pues, seamos moderados al fijar en \$0.75 el precio del jornal actualmente. Suponiéndonos aproximados à la verdad, creémos, pues, que el trabajo de los ferrocarriles, pone diariamente en circulacion entre todas las clases sociales, como \$37-500. Nuestro pueblo no se distingue aún por su actividad, y tiene, en la cantidad relativamente pequeña de sus defectos, la de resistirse à trabajar los dias siguientes à los festivos. Además, todavia celebra muchas de las antiguas festividades religiosas. Así, concediendo que pierda cien dias en cada año, el producto del trabajo de que hablamos, ascenderà à \$9,937,500 anualmente, solamente por jornales en la construccion de ferrocarriles. No tenemos idéa de lo que sumen los sueldos de directores, superintendentes, ingenieros, dependientes, mozos, y otros empleados.

Como es natural, muchos brazos han sido quitados à la agricultura, à la pequeña labranza, al comercio, à las artes; de suerte que, por efecto de tal hecho, ha subido en muchas partes el precio de otros jornales, así como el de los efectos de primera necesidad. Muchos tambien se han ocupado en explotaciones y comercios que àntes no existían, como en el corte, conduccion y venta de durmientes, y otros han encontrado medios de subsistencia en el aumento de otro género de trabajos, como el del comercio y fabricacion de materiales de construccion necesarios à las vías férreas, como por ejemplo, arena, cal,

pedra, ladrillo, &a, &a. El trabajo, repetimos, se ha dividido, la organizacion social se ha perfeccionado, y no se nos tachará sino de muy tímidos, si solamente presuimos que el aumento en la circulacion, debido à estas últimas causas, no suma sino el doble de aquella cifra, ó sea \$20,000,000, que, agregados à la misma, daría un total de \$30,000,000. Se ha observado àntes, con apoyo de indiscutible autoridad, que el capital invertido en el cambio interior de comodidades y servicios de un país, dá más de veinte operaciones, por una que dé el capital invertido en el comercio, digamos, de importaciones. Reduzcamos ese número à ménos de la mitad, à diez, y todavia tendrémus que la construccion de ferrocarriles, ha producido un aumento de \$360,000,000 en el valor del trabajo nacional.

Se explicará, así, entendemos, el aumento que han tenido las importaciones durante el año fiscal de 1881 à 1882, tanto como el impuesto del timbre, que casi se ha duplicado. Como se ha podido observar, el promedio de los derechos arancelarios en un año, fué, en el quinquenio de 1869 à 1874, de \$8,601,346.17; en el de 1874 à 1879, de \$9,560,045.92; en el total del decenio, de \$9,080,696.05, y en once años, de \$9,320,444.34. En el año fiscal de 1880 à 1881, en que comenzó la construccion de los ferrocarriles, el producto de aquellos derechos ascendió à \$14,462,213.77, y de 1881 à 1882, las aduanas rindieron —segun las elocuentes palabras del *mensaje* presidencial — *por sólo derechos de importacion*, una suma que pasa de \$17,000,000, y que excede, por tanto, à la que produ-

RODRIGUEZ HERMANOS

IRAPUATO.

ESTADO DE GUANAJUATO. REPUBLICA MEXICANA.

Constante, nuevo, variado, abundante y espléndido surtido de abarrotes nacionales y extranjeros; así como ropa del país y miscelanea de efectos, en sus conocidos establecimientos de esta poblacion, situados en los puntos más céntricos y comerciales.

[4-109] «El Puerto de Veracruz»—RODRIGUEZ HERMANOS.

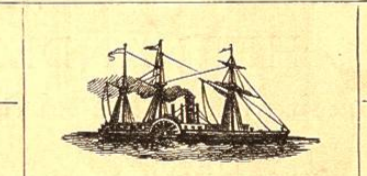
TRASPASO COMODISIMO DE UNA TIENDA DE ABARROTES EN IRAPUATO.

El Doctor Evaristo Betancourt que tiene necesidad de hacer division de sus intereses, traspasa una magnífica tienda de abarrotes situada en el Portal de las Flores.—Si alguna persona se interesa que ocurra al expresado Sor. cierto de que se arreglarán.

EVARISTO BETANCOURT. [4-111]

EMPRESA DE NAVEGACION

POR VAPOR EN EL LAGO DE CHAPALA Y RIO «LERMA»



El Vapor «Chapala» establecido en Agosto de 1881, tiene combinados sus viages con dos lineas de carruages; una que hace en un dia el viage de La Barca à Irapuato, y la otra de la Villa de Chapala à Guadalajara en 5 horas y por consiguiente en un dia à La Barca; permitiendo hacerse en tres dias el viage, el más CÓMODO, MAS VARIADO y sobre todo el más ECONÓMICO entre México y Guadalajara, puesto que incluso el pasaje del tren de Irapuato no pasará de \$18 en segunda y \$20 en primera.

El buque tiene un salon cómodo en el segundo puente y capacidad para más de 100 pasajeros.

PARA INFORMES

EN MÉXICO: ADMON. DEL FERROCARRIL CENTRAL.

EN IRAPUATO: Hotel «Guerrero.»

EN GUADALAJARA: Hotel «Nuevo Mundo.»

Se rebaja un 10 por ciento à los que tomen pasaje de ida y regreso en el vapor.

LOWEREE HERMANOS. [3-227.]