

y todo indica que esta poblacion adquirirá cada dia mayor importancia como puerto de entrada y tráfico entre los dos vecinos países. Está provista la poblacion de buenas escuelas públicas, de buenos hoteles, entre los que figuran como principales el *Hotel Hamilton*, que haria honor á una ciudad de 100,000 almas y cuyo costo de construccion ascendió á \$100,000, y el *Hotel Comercial*. Entre sus otros edificios de más importancia figuran el del *Banco del Rio Grande*, el del *Tribunal del Condado*, la *Casa del Ayuntamiento*, la *Iglesia Católica* y el *Teatro de la Opera*. Está provista tambien de alumbrado y tramvias eléctricas. Desde Laredo se distinguen las blancas casitas de Nuevo Laredo. Ambas poblaciones están unidas por dos magníficos puentes sobre el Río Grande, uno de madera perteneciente al *Ferrocarril Nacional Mexicano*, y el otro de hierro, recientemente construido con un gasto de \$80,000. Cerremos el presente capítulo para pasar en el tren por el primero de estos puentes de los Estados Unidos del Norte á los Estados Unidos Mexicanos.



EL ALAMO—San Antonio, Texas.

## De Laredo á la Ciudad de Mexico.

EL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO—LAS PRINCIPALES CIUDADES QUE CRUZA—SUS RAMALES.

Antes de emprender de nuevo la marcha sepamos algo sobre la historia del *Ferrocarril Nacional Mexicano*, al que deben todas las ciudades del lado Oriental de la República que esta línea atraviesa el grado de adelante que durante los últimos años han alcanzado.

Desde el año de 1853, y cuando el General Santa Anna figuraba aun á la cabeza del Gobierno de México, se hizo la primera concesion para la construccion de un ferro-carril de México á Ixtlahuaca, una distancia de 112 kilómetros; pero la citada concesion no produjo resultados buenos ningunos, pues ni siquiera se iniciaron los trabajos de construccion en la propuesta línea férrea; y si de esto hacemos aquí mencion es simplemente porque la actual línea troncal del *Nacional Mexicano* recorre el mismo terreno por donde debia haber pasado la línea recomendada en la primera concesion, la cual se otorgó á un señor Ignacio Fuentes.

Algunos años despues se dieron nuevos pasos para llevar á efecto el proyecto, con algunas modificaciones; pero tampoco estos obtuvieron éxito ninguno.

Mas tarde, en 8 de Diciembre de 1870, el Sr. D. Mariano Riya Palacio, Gobernador por aquel tiempo del Estado de México, obtuvo una concesion para construir un ferro-carril de via angosta de la ciudad de México á Toluca, con un ramal á Cuatitlan; y consiguió tambien en el siguiente año que se expidiera un decreto autorizando el establecimiento de una loteria cuyos productos debian aplicarse como subvencion al citado ferro-carril; pero sin embargo de todo esto la concesion caducó, no habiéndose cumplido con una de las estipulaciones del contrato, la cual decia que debian construirse diez kilómetros de via en los primeros dieciocho meses.

El Congreso, no obstante, revalidó la caduca concesion el 21 de Mayo de 1872, y el 30 de Setiembre del mismo año la Empresa pudo al fin inaugurar el primer tramo de diez kilómetros.

Despues los años se sucedieron de nuevo unos á otros sin que se hubiesen podido continuar los trabajos; pero en 1876, despues del triunfo de la revo-

lucion Tuxtepecana, queriendo el Gobierno fomentar todo aquello que acarase bien al país, le hizo á la Empresa nuevas concesiones, las cuales dieron por resultado que ésta pudiese inaugurar su ramal de Cuautitlan en 2 de Abril de 1878, y hasta la hacienda del Salto, distante 71 kilómetros de la capital, el día 19 de Enero de 1881, en virtud de un nuevo contrato que le fué otorgado en Abril de 1879. Debido á ese mismo apoyo que el Gobierno le prestó pudo también construir 8 kilómetros más en la vía troncal, los cuales comenzó á explotar el día 10 de Setiembre de 1879.

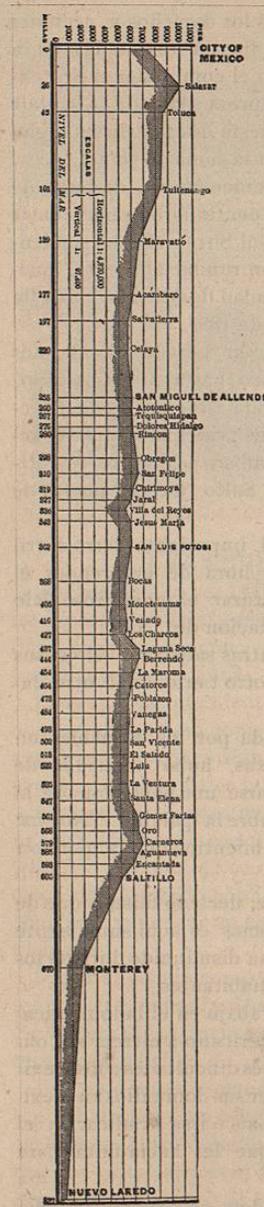
Lo que dejamos consignado dará una idea de las muchas y grandes dificultades con que se dió principio á la construcción de este ferro-carril, el cual estaba destinado á tomar parte tan importante en la gran obra de adelanto que en los últimos cuantos años ha experimentado México. Cerca de diez años tuvieron que transcurrir para que se pudiesen herrar sus primeros 89 kilómetros de vía.

Pero no eran estos los únicos obstáculos que tenían que vencerse para concluir la línea; sin embargo, no fué ya la antigua *Empresa del Ferrocarril de Toluca y Cuautitlan* la que tuvo que hacer frente á los que despues se presentaron; pues en el mes de Mayo del siguiente año, de 1881, trasfirió todos sus títulos de propiedad y todas sus obligaciones á la *Compañía Constructora Nacional Mexicana*, la cual había obtenido del Gobierno en Setiembre 13 de 1880, una concesion (Concesion Palmer-Sullivan) para construir un ferro-carril de vía angosta de México á Manzanillo en la costa del Pacífico, pasando por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y La Piedad; y de un punto de esta misma línea, el cual debía estar situado entre Maravatío y Morelia, hasta Laredo, en la frontera Norte del país, pasando por las poblaciones de San Luis Potosí, Saltillo y Monterey. En esta concesion se otorgaba también á la Compañía el privilegio de construir un ramal del puerto de Matamoros á Monterey y otro de San Luis Potosí á Zacatecas, y se le garantizaba el pago como subvencion, de \$11,270 por cada milla de vía herrada entre la ciudad de México y la costa del Pacífico, y \$10,460 por cada milla en la línea troncal que terminaria en Laredo, debiendo pertenecer al Gobierno toda la propiedad de estas vías férreas despues de transcurridos 99 años desde la fecha del contrato.

En Enero 10 de 1883, las varias concesiones que se habían hecho á la compañía hasta entonces fueron refundidas en un nuevo contrato, y en Junio 30 de 1886 sufrió éste á su vez algunas modificaciones, por una de las cuales se permitió á la misma compañía el privilegio de cambiar su vía angosta en vía ancha, en parte ó en su totalidad, cuando así conviniese á sus intereses.

La nueva empresa inauguró desde luego sus trabajos de construcción con el mayor empeño, con una actividad digna de todo encomio; y tanto fué así que al cumplirse los primeros dos años de su contrato el 13 de Setiembre de 1882, sin la menor dificultad entregó concluidos los 450 kilómetros de vía que aquel exigía.

Pero leamos los siguientes párrafos para formarnos así mejor idea de la



manera que la Compañía comenzó y concluyó sus trabajos hasta dejarlos en el estado que guardaban el día 1<sup>o</sup> de Enero del presente año.

Un mes despues de obtenida su concesion ó sea el 14 de Octubre de 1880, comenzó sus trabajos en el Monte de las Cruces y el 13 de Diciembre del mismo año en el tramo de Manzanillo á Colima, en la seccion del Pacífico.

En 1881, el día 12 de Enero, dió principio á sus trabajos de terracería en Morelia con direccion á Pázcuaru y el 4 del siguiente mes de Mayo dejó terminado el tramo de México á Toluca.

En el año de 1882 hizo los siguientes progresos: En Mayo 12 inauguró el tramo de Laredo á Lampazos; comenzó sus trabajos de construcción en Celaya con rumbo á Salatierra el 12 de Junio; puso en explotacion el tramo de Lampazos á Salinas el 26 de Agosto; en Setiembre 5 dejó concluido el tramo de Manzanillo á Tepalcate; abrió al tráfico el tramo de Salinas á Monterey, en el Estado de Nuevo Leon, el 26 de Octubre é inauguró, en el Estado de Colima, el tramo de Manzanillo á Armeria en Noviembre 18 del mismo año.

Los adelantos que hizo en 1883 son: terminó el 6 de Abril el tramo de Toluca á Acámbaro, y el 12 de Setiembre desde este último punto hasta Morelia; el 15 del mismo Setiembre inauguró su division del Norte, desde Laredo hasta Saltillo, una distancia de 379 kilómetros, uniendo así á la capital del Estado de Coahuila con Monterey y demás poblaciones del Norte, y concluyó también su division del Sur, desde la ciudad de México hasta San Miguel de Allende, una distancia de 408 kilómetros, en Noviembre 29 del mismo año.

Despues de esto hubo una interrupcion en los trabajos de construcción que duró hasta el mes de Octubre de 1887, no habiéndose hecho otra cosa en toda ese período que continuar la vía adelante de Morelia hasta la poblacion de Pázcuaru, quedando unidos ambos lugares en Junio 1<sup>o</sup> de 1886. Para concluir la línea troncal faltaban, pues, á esta fecha 563 kilómetros.

Debido á ciertas combinaciones financieras todos los derechos y acciones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana fueron rematadas en la ciudad de México el día 23 de Mayo de 1887, siendo el comprador el Sr Eckstein Norton, como representante de la nueva empresa llamada *Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano*, la cual está compuesta de capitalistas ingleses y americanos. Toda la propiedad se remató en la suma de \$9,732,000.

El día 1° de Octubre de 1887, ó sea poco más de cinco meses despues de hecho el aludido traspaso á la nueva compañía, se continuaron una vez más los trabajos de construcción en Saltillo con rumbo al Sur, y el 2 del siguiente mes de Noviembre en San Miguel de Allende con rumbo al Norte, quedando al fin terminada la línea troncal desde la ciudad de México hasta la fronteriza poblacion de Laredo el 1° de Noviembre de 1888.

La línea troncal del *Nacional Mexicano* no termina en Laredo, donde nos encontramos: se extiende desde la ciudad de México hasta *Corpus Christi*, [véase el mapa] poblacion de 5,000 habitantes situada á 161 millas de Laredo y bañada por las aguas del Golfo de México; y sus principales ramales actualmente en explotación son, el que parte de Acámbaro á Morelia y Pátzcuaro, el que parte de la ciudad de México para El Salto, y el del puerto de Matamoros á San Miguel.—Véase el mapa.

Concluidos estos ligeros apuntes históricos del importante ferrocarril que nos ocupa dirijámonos á su estacion, que ya es hora de emprender el nuevo viaje. Pocos momentos tarda el tren en cruzar el anchuroso Río Grande sobre su sólido puente y detenerse en la estacion de

Nuevo Laredo, donde cenan los pasajeros. Mientras satisfacen ellos sus necesidades estomacales, nosotros que ya hicimos otro tanto en el otro lado del río sepamos algo sobre la fronteriza villa.

Nuevo Laredo, lo mismo que Laredo, fué fundada por los españoles en 1767. Habiendo perdido México el Estado de Texas, hubo necesidad de crear dos gobiernos municipales, y para diferenciarse una poblacion de la otra, la del lado mexicano añadió á su antiguo nombre la palabra "Nuevo" conociéndose desde entonces como Nuevo Laredo, mientras que la porcion ó parte americana concervó su nombre original.

De Nuevo Laredo no podemos, desgraciadamente, decir lo mismo que de su vecina del Norte. El estado actual de los negocios es aquí sumamente desconsolador y su poblacion en vez de aumentar ha disminuido durante los últimos cuantos meses en un número como de mil habitantes.

Se atribuye esto á que habiéndose escaseado el trabajo en el lado mexicano tuvieron los hijos del país que cruzar al lado americano á ejercer sus oficios; pero la vecina ciudad de Laredo suscitó entonces dificultades á los mexicanos que con ese fin cruzaban la frontera, por tener sus domicilios en México, y estos se vieron así obligados á abandonar su país é irse á radicar en el lado americano para poder obtener un trabajo que les hacia falta para vivir.

Esto, dicen, causó la gran disminucion de poblacion en Nuevo Laredo,



OBRAS HIDRAULICAS—Nuevo Laredo, México.

engendrando á la vez la desconfianza y desmoralizacion en los comerciantes y propietarios, al grado que la propiedad raiz no tiene allí en la actualidad valor fijo ninguno y nadie quiere hacer ni el menor gasto en el mejoramiento de sus fincas.

El actual Ayuntamiento, sin embargo, inspirándose en el bien de la villa hace esfuerzos para contrarestar el mal que la agobia; y para mejorar sus condiciones prepara algunas importantes mejoras públicas para el presente año de 1890, las cuales importarán unos \$21,000.

Figuran entre estas mejoras, las siguientes: entubaciones de las aguas, \$10,000; ampliaciones del Palacio Municipal, \$3,000; para edificios de instruccion pública, \$2,000; para nivelacion de calles, \$2,000; para ampliaciones del Mercado público, \$2,000. Tambien se piensa mejorar la Plaza Nacional, y colocar un reloj público en la fachada principal del Palacio Municipal.

Segun el último censo tomado en Nov. de 1888, la villa de Nuevo Laredo tenia 2641 hombres y 2669 mujeres, formando un total de 5310 habitantes. En la actualidad cuenta con unos mil menos, por las razones que ya hemos explicado.

El Presidente del actual Ayuntamiento lo es el Sr. Santiago M. Belden, tan hábil financiero como probo y cumplido caballero, y el apreciable jóven B. Ramos (Hijo) desempeña dignamente el cargo de Secretario, resultando que con estos señores al frente y eficazmente ayudados por los que componen el actual cuerpo de Regidores, nunca antes habian estado los negocios

públicos de la villa conducidos con mejor arreglo y propiedad.

Es de esperarse que la habilidad y patriotismo de dichos señores descubrirá algún medio por el cual pueda la fronteriza villa salir del decaimiento en que hoy se ve sumida.

Después de trascurridos los 20 minutos que se permiten para la cena continúa el tren un poco más delante, á una segunda estación que es la destinada al exámen ó revision de los equipajes. Los que lleven baules deben tener cuidado de procurarse aquí los correspondientes *checks*.

Los empleados de esta aduana son, lo mismo que los de las otras aduanas fronterizas de este país, caballerosos y atentos, y pronto y sin casi ninguna molestia para los pasajeros queda cumplido este requisito indispensable para poder seguir adelante.

Luego la voz de *vamonós!* del Conductor se deja oír por sobre el numeroso concurso de personas que generalmente acuden á la estación á presenciar la partida de los viajeros, y el tren emprende su carrera con direccion al Sur atravesando el Estado de Tamaulipas.

Los terrenos que recorre son llanadas exentas de vegetacion, si se exceptúan los bosquillos de chaparros espinosos y nopales que de trecho en trecho se ven á ambos lados de la via.

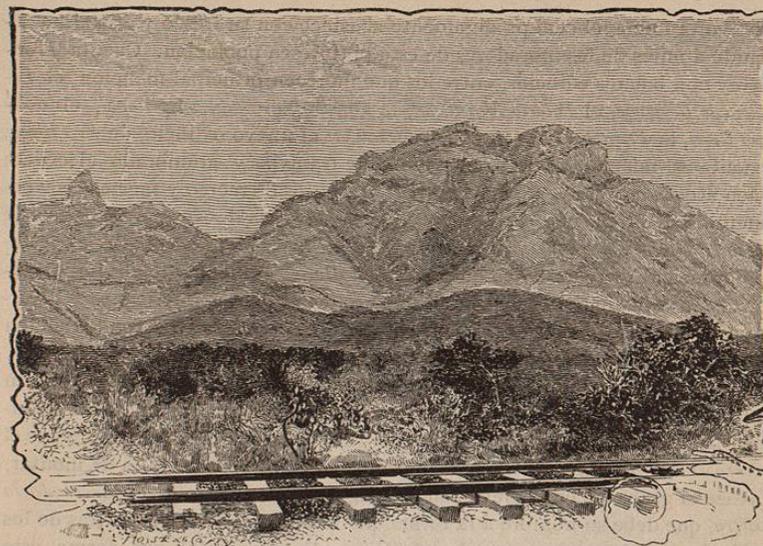
Continúan los terrenos así, casi sin ninguna variacion, sin que nada notable encuentre el viajero; solo viene á interrumpir esta monotonía alguna partida de burros cargados de mujeres y chiquillos que emigran de una localidad á otra, alguna carreta chilladora tirada por varias yuntas de bueyes, de aquellas que se introdujeron en el país con la conquista, ó alguna insignificante estación de la línea férrea.

Así, avanzando por terrenos tan áridos, tan exentos de todo atractivo, se comienza el viaje por este ferro-carril que más delante ofrece al turista paisajes tan bellísimos.

Pero no nos adelantemos.

Al llegar á *Rodriguez*, estación situada á 71 kilómetros de Laredo, se cruza el Río Salado por un magnífico puente de hierro. En esta parte la vegetacion ha mejorado un poco; se ven á lo largo de las márgenes del río en largas hileras árboles de verde ropaje; pero luego estos se pierden de vista y siguen terrenos parecidos á los primeros que comenzamos á cruzar, si bien cubiertos de excelentes pastos.

A los 115 kilómetros llega el tren y se detiene por unos momentos en *Lampazos*, pueblo de seis ó siete mil habitantes. De aquí en adelante los terrenos que se cruzan comienzan á mejorar un poco y pronto se distinguen del lado derecho de la via el elevado *Pico de Candela* y la *Montaña del Carrizal*, [véase el grabado] que van rápidamente creciendo en sus proporciones mientras más se acerca el tren. Se pasan después el antiguo pueblo de *Bustamante* y la estación de Guadalupe, llamada así por las minas del mismo nombre situadas como á 18 millas de este lugar, en la conocida como Cordillera de Lampazos. Del lado izquierdo de la via se ven las fundiciones y



El Pico de Candela y la Montaña del Carrizal.  
[Ferrocaril Nacional Mexicano.]

también un ferro-carril de via muy angosta construido por la empresa minera para acarrear sus metales desde la mina hasta sus fundiciones. Un kilómetro más delante se llega á *Villadama*, poblacion poco más ó menos de la misma importancia que Bustamante y Lampazos, y á los 271 kilómetros de Laredo se detiene el tren en

**Monterrey**, capital del Estado de Nuevo Leon. La estación queda como á una milla de la ciudad; pero está unida á ella por una línea de tranvías que cobra 6  $\frac{1}{4}$  cvos. por pasaje. Numerosos carruajes públicos esperan también la llegada de los trenes y cobran de 25 á 50 cvos. por conducir á un pasajero á cualquier hotel y 25 cvos. por cada baúl. Bueno es, sin embargo, arreglarse con los cocheros antes de emprender el viaje. Los principales hoteles son el *Yturbide*, el *Hidalgo* y la *Turner House*. Los dos primeros cobran de \$2.50 á \$3 al día por hospedaje completo y el tercero \$2.

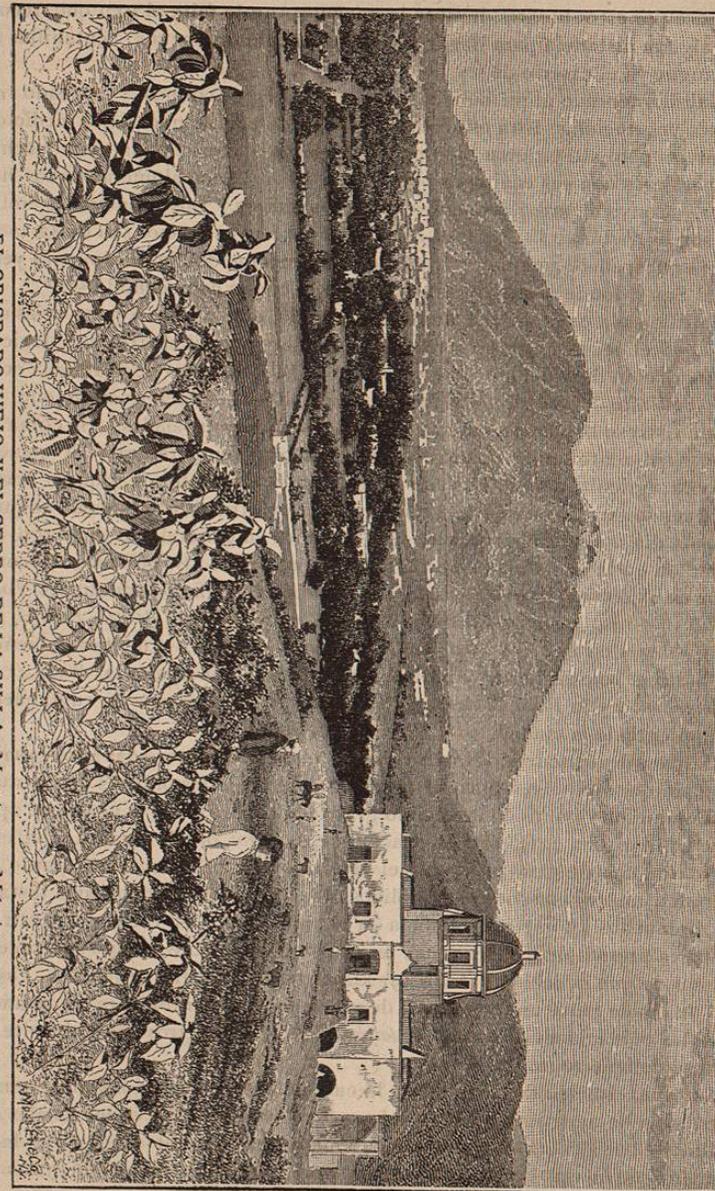
En 1582 la actual capital de Nuevo Leon no era otra cosa que un pueblo insignificante conocido con el nombre de Santa Lucía, el cual fué erigido en ciudad en 1,596 por D. Diego de Montemayor, quien le cambió su nombre original al de *Ciudad de Nuestra Señora de Monterey*, en memoria del Conde de Monterey, D. Gaspar de Zúñiga y Acebedo, noveno Virey de Nueva España, quien hizo su entrada en México en Noviembre 5 de 1,596. Su poblacion actual se estima en 40,000 almas, y descansa la ciudad sobre terreno algo accidentado ó desigual pero fertilísimo, y su dotacion de agua es abundante. En el centro mismo de la ciudad hay un gran "Ojo de Agua", llamado

de Santa Lucía, el cual pródigamente abastece con su fresco y cristalino líquido á miles de los moradores de esta pintoresca poblacion. Cuenta Monterey con buenos edificios, entre los que merecen principal mencion el *Palacio de Gobierno*, el *Palacio Municipal*, la *Catedral*, el *Palacio Episcopal*, el *Colegio Civil*, la *Penitenciaría* (en construccion) y el nuevo edificio de *El Casino*; cuenta así mismo con un buen sistema de tramvías y alumbrado eléctrico; bien atendidas plazas públicas, agradables sitios de recreo y fuertes casas comerciales. El *Ferrocarril Nacional Mexicano* la cruza de Norte á Sur, y el de *Monterrey y el Golfo Mexicano* de Este á Oeste. Su comercio se halla en estado floreciente y todo indica que de día en día irá aumentando en importancia. En esta ciudad hay un gran número de residentes americanos del Norte ocupados en establecer fábricas en grande escala, contribuyendo así en parte al desarrollo de sus industrias y comercio.

Lo que primeramente llama la atencion del viajero al detenerse el tren en la estacion son dos elevados cerros que cual centinelas parece que guarden la entrada á la ciudad: uno de ellos, el que queda hácia el Oriente, es el *Cerro de la Silla*, llamado así por su gran semejanza con una silla de montar, [véase el grabado] cuya elevacion es de 4,149 piés; el otro es el *Cerro de la Mitra*, que debe su nombre á la forma que tiene, parecida á las mitras de los Obispos, siendo su elevacion de 3,618 piés. En un espolon que forma este cerro es donde se halla el histórico *Obispado Viejo*, que recuerda la guerra de 1846 entre México y los Estados Unidos del Norte. Las fuerzas de los Generales Worth y Taylor triunfaron al fin sobre los patrióticos esfuerzos de los soldados mexicanos quienes pelearon como valientes, defendiendo palmo á palmo el suelo que les legaran sus mayores, hasta que al fin se vieron obligados á retirarse honrosamente. Hay derrotas que enaltecen al vencido y victorias que humillan . . . . .

Cerca de la ciudad están los justamente celebrados manantiales conocidos con el nombre de *Topo Chico*, cuyas aguas termales curan muchas enfermedades. La distancia es de 4 millas y puede irse á ellas tomando las tramvías en la estacion del *Nacional Mexicano*, en las cuales se cobra un real por el viaje. En *Topo Chico* hay un hotel y las necesarias comodidades para hacer agradable la estancia de los que aquí acuden de muchas partes en busca de salud.

Se sale de Monterey por entre grandes plantaciones de caña de azucar y valiosas huertas, dejando poco despues á ambos lados de la via y en dilatada extension terrenos vírgenes y fértiles. Adelante sigue el tren atravesando el Valle de San Juan, el cual termina en un estrecho cañon formado por cerros elevadísimos y perpendiculares, por entre los cuales y á fuerza de dinamita se abrió paso el ferro-carril que nos conduce. Por el fondo de este cañon corre un arroyuelo de purísimas aguas que acompaña al viajero serpenteando por entre las peñas y quebraduras del terreno hasta salir de nuevo á terreno plano. El tramo del *Nacional Mexicano* entre Monterey y Saltillo ofrece verdaderamente paisajes hermosísimos: lástima que el tren' expre-



EL OBISPADO VIEJO Y EL CERRO DE LA SILLA—Monterrey, México.

so pase por estos lugares durante la noche. Aun le falta al tren que recorrer alguna distancia para llegar á la estacion cuando por sus ventanillas se distingue ya el caserío de

**Saltillo**, tendido al pié de una sucesion de alegres colinas y rodeado de fresca vegetacion. Esta estacion no está unida con la ciudad por medio de tramvias pero allí esperan bien poco atractivos carruajes que conducen á los pasajeros con sus equipajes por *dos ó cuatro reales* á cualquiera de los hoteles. Conviene arreglarse antes con los cocheros. Los principales hoteles son el *Hotel San Esteban* y el *Hotel Tomasich*, cuyos precios son de \$2.50 al día por hospedaje completo. Saltillo es la estacion donde se almuerza yendo al Sur y donde se cena yendo al Norte, y cuets cada comida \$1.

Saltillo es la capital del Estado de Coahuila, está situada á 5,200 piés sobre el nivel del mar, 379 kilómetros de Laredo y 971 kilómetros de México. Su fundacion data del año de 1,591, cuando D. Francisco de Urdiñola condujo al Valle del Saltillo á 80 familias tlaxcaltecas, si bien es cierto que ya desde 1,560 se habian radicado aquí algunos colonos españoles. Su clima es proverbialmente sano y agradable todo el año su temperatura. El comercio y la agricultura constituyen sus principales elementos de riqueza, contribuyendo tambien á ella en gran parte su industria fabril, la cual adquiere cada dia mayor importancia. Sus negocios en general, sin embargo, no se hallan en la actualidad en estado muy floreciente. Su poblacion se compone de 15,000 habitantes. Entre sus principales edificios figuran el *Palacio del Gobierno*, la *Parroquia de Santiago*, la *Penitenciaría*, el *Ateneo Fuentes*, el *Teatro Acuña*, el *Colegio de San Juan* y el *Instituto Madero*. Cuenta tambien la ciudad con bonitas plazas y jardines, siendo las principales la *Plaza de la Independencia* y la *Plaza de Zaragoza*, y una magnífica *Alameda* la cual queda al Poniente de la ciudad.

Despues de trascurridos los 20 minutos que es costumbre dar á los pasajeros para que almuercen parte el tren de Saltillo bajo las órdenes de un nuevo Conductor y continúa escalando grandes alturas [véase el perfil que aparece en la página 233] hasta la estacion de *Carneros*, donde alcanza una elevacion de más de 7,000 piés sobre el nivel del mar. Si hasta este punto la máquina avanzó con fuertes resoplidos, de aquí adelante y por una distancia de muchos kilómetros solo deja oír el chirrido de sus ruedas al sentir la enérgica presion de los frenos que les impiden girar sobre sus ejes con violencia mayor que la debida. A los 191 kilómetros de Saltillo se llega á *Vanegas*, de donde parte un ferro-carril de via angosta recientemente construido para las poblaciones de *Cedral* y *Matehuala*, y 23 kilómetros más delante el tren se detiene 20 minutos en

**Catorce**, estacion de la comida y la cual debe su nombre á las ricas minas que distan de aquí unas 8 millas. Los elevadísimos cerros en los cuales se halla este tan antiguo como justamente afamado mineral quedan del lado izquierdo de la via, y el viajero observador puede distinguir mientras el tren continua su carrera, por unos cuantos minutos solamente, las blancas

## Itinerario del Nacional Mexicano.

### DE MEXICO A LAREDO.

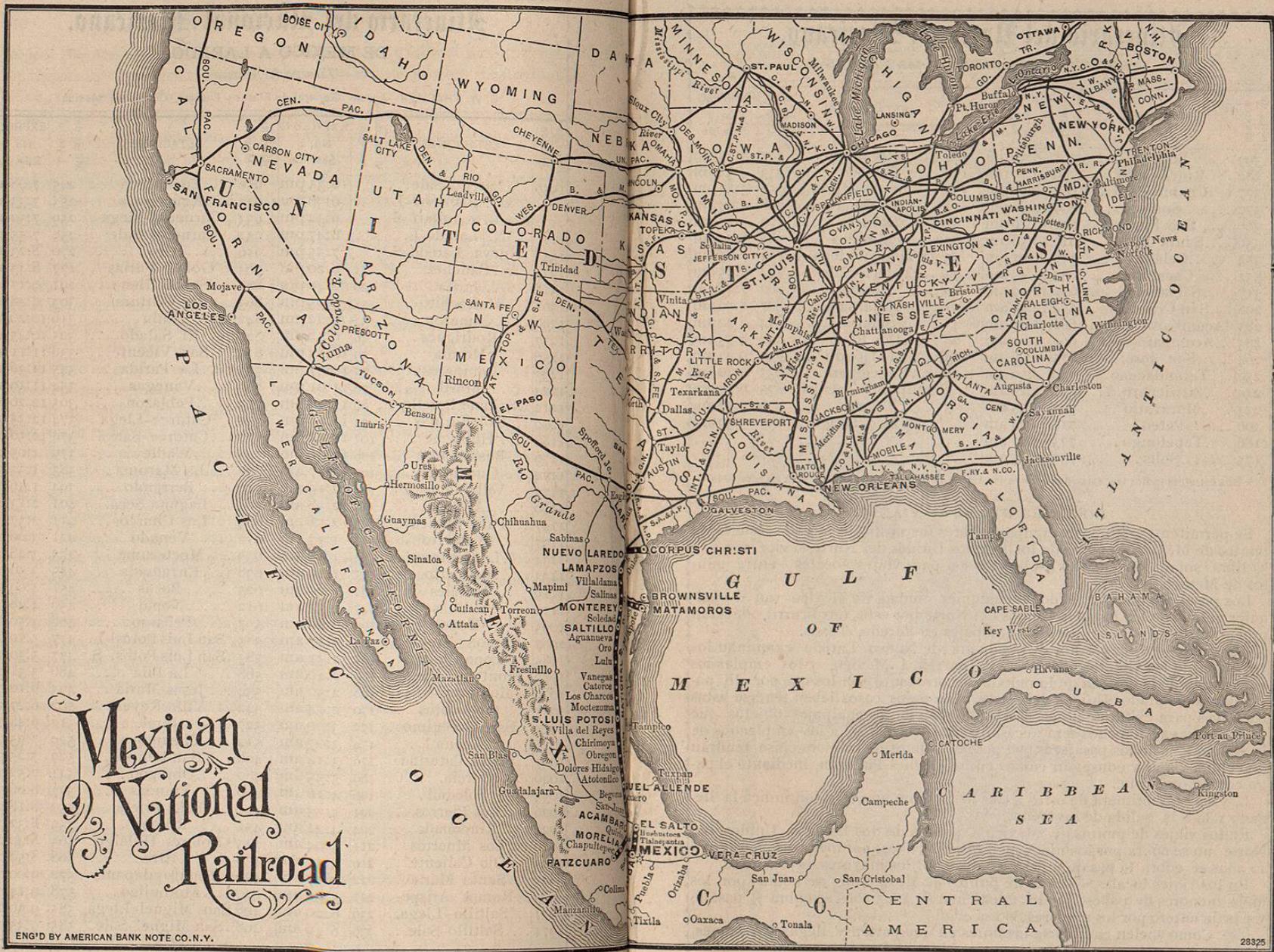
—Tiempo de México—

B. W. THACHER—Agente General de Fletes y Pasajes, Ciudad de Mexico.

Kilos de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO No. 2 Sale de	Kilos de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO No. 2 Sale de
1350	... Laredo-Sale...	....	6:35 pm	956	... Encantada ...	245	7:08 am
....	I. & G. N. DEPOT-L.	....	6:38 pm	943	... Aguanueva ...	253	7:33 am
....	I. & G. N. DEPOT-S.	....	6:42 pm	933	... Carneros-Llega	259	7:50 am
....	*N. Laredo L.	....	6:47 pm	933	... Carneros-Sale	259	7:55 am
1348	Nueva Laredo-S.	....	7:55 pm	916	... Oro ...	270	8:23 am
1331	... Sanchez ...	11	8:20 pm	904	... Gomez Farias	277	8:43 am
1318	... Jarita ...	20	8:40 pm	882	... Santa Elena ...	291	9:17 am
1301	... Huisachito ...	31	9:05 pm	863	... La Ventura ...	303	9:48 am
1290	... Camaron ...	37	9:22 pm	842	... Lulu ...	316	10:20 am
1277	... Rodriguez ...	46	9:42 pm	827	... El Salado ...	325	10:45 am
1256	... Mojina ...	59	10:13 pm	810	... San Vicente ...	336	11:11 am
1233	... Lampazos ...	73	10:47 pm	795	... La Parida ...	345	11:36 am
1224	... Brazil ...	78	11:01 pm	780	... Vanegas ...	354	11:59 am
1212	... Salomé Botello ...	86	11:19 pm	763	... Poblazon ...	365	12:26 pm
1200	... Golondrinas ...	93	11:38 pm	757	*Catorce-Llega	374	12:35 pm
1188	... Huisache ...	101	11:55 pm	757	... Catorce-Sale	374	12:50 pm
1179	... Bustamante ...	106	12:09 am	748	... Wadley ...	379	1:05 pm
1174	... Guadalupe ...	109	12:17 am	732	... La Maroma ...	383	1:33 pm
1173	... Villaldama ...	110	12:19 am	716	... Berrendo ...	394	1:56 pm
1160	... Alamo ...	118	12:38 am	705	... Laguna Seca ...	401	2:13 pm
1147	... Palo Blanco ...	126	12:58 am	689	... Los Charcos ...	411	2:37 pm
1137	... El Puerto ...	132	1:13 am	672	... Venado ...	421	3:00 pm
1134	... La Cantera ...	134	1:18 am	653	... Moctezuma ...	433	3:28 pm
1133	... Palmetto ...	135	1:19 am	638	... Enramada ...	445	3:50 pm
1119	... Morales ...	142	1:40 am	625	... Bocas ...	451	4:09 pm
1112	... Salinas ...	147	1:51 am	612	... Nopal ...	459	4:28 pm
1093	... Topo ...	160	2:20 am	597	... Peñasco ...	468	4:50 pm
1087	Ramon Treviño.	164	2:27 am	583	*San Luis Potosí-L.	477	5:10 pm
1085	... Topo Chico ...	165	2:31 am	583	... San Luis Potosí-S.	477	5:30 pm
1079	Monterey-Llega.	168	2:40 am	568	... La Pila ...	486	5:51 pm
1079	Monterey-Sale.	168	2:50 am	554	... Jesus Maria ...	495	6:10 pm
1077	... Gonzalitos ...	170	2:54 am	542	... Villa Reyes ...	502	6:27 pm
1074	San Gerónimo.	172	3:00 am	527	... Jaral ...	512	6:48 pm
1071	... Leona ...	174	3:07 am	514	... Chirimoya ...	520	7:05 pm
1067	... Santa Catarina.	176	3:14 am	499	... San Felipe ...	529	7:25 pm
1046	... Garcia ...	189	3:55 am	480	... Obregon ...	541	7:52 pm
1035	... Soledad ...	196	4:16 am	470	... Trancas ...	547	8:06 pm
1026	... Los Fierros ...	201	4:33 am	461	... Peña Prieta ...	553	8:18 pm
1022	... Rinconada ...	204	4:41 am	451	... Rincon ...	559	8:32 pm
1010	... Los Muertos ...	211	5:04 am	445	... Dolores Hidalgo.	563	8:40 pm
1003	... Ojo Caliente ...	216	5:17 am	436	... Erre ...	568	8:52 pm
993	... Santa Maria ...	222	5:37 am	430	... Tequisquiapam.	572	9:00 pm
985	... Ramos Arispe ...	227	5:52 am	420	... Atotonilco ...	578	9:14 pm
971	*Saltillo-Llega.	236	6:20 am	408	San Miguel-Llega	585	9:30 pm
971	... Saltillo-Sale.	236	6:40 am	408	... San Miguel-Sale.	585	9:35 pm

Para la continuacion de este Itinerario véase 3 páginas más delante.

G



*Mexican  
National  
Railroad*

ENG'D BY AMERICAN BANK NOTE CO. N. Y.