

picar y despolver el tabaco, el departamento destinado á la manufactura de puros y el de la fabricacion de los cajoncitos para el empaque de los mismos, hechos con madera traída de Campeche; en todos encontramos un aseo y un arreglo encomiables.

Humilde fué, como hemos visto, el origen de la que es hoy la primera fábrica de su clase en el Estado; pero mucho pueden alcanzar la perseverancia, la fuerza de voluntad, el interés en satisfacer el gusto del público consumidor y la honradez y buena fé en los negocios.—El Sr. D. Antonio Delgado Rentería está recogiendo abundantes frutos en cambio de sus pasados desvelos, pero bien los merece todos.

Antes de poner punto final á estas líneas, deseamos consignar aquí que al llegar á la fábrica, tuvimos el gusto de encontrar en el escritorio á su Apoderado General, el Sr. D. José M^{te} V. Guerra. Debido á la suma amabilidad de este caballero, quien nos acompañó en persona á todos los departamentos, pudimos enterarnos de cuanto deseábamos y pasar un rato verdaderamente agradable en este gran establecimiento, el cual con gusto especial recomendamos al comercio y al público en general del país.

Después de la cena el tren sigue su carrera y entra luego á la que bien podemos llamar faja Meridional de México la cual se extiende hasta su extremidad Sur ó sea hasta su frontera con Guatemala, faja compuesta de los más feraces terrenos que comprende el país.—En el trayecto que nos falta que recorrer para llegar á la capital de México el *Nacional Mexicano* pasa por importantes poblaciones, como por ejemplo, *San Miguel de Allende, Celaya, Salvatierra, Acámbaro y Toluca*, de las cuales, así como tambien de otros puntos de interés histórico que cruza el mismo ferrocarril, pensábamos ocuparnos con detalles en la PRIMERA PARTE de esta Guía; pero el espacio que para el efecto teníamos destinado se ha llenado ya y nos vemos obligados á dejar estos detalles para la SEGUNDA EDICION de la obra, la cual saldrá á luz á principios del año de 1892. En el Itinerario que acompaña á este capítulo encontrará el lector los nombres de todas las estaciones, además de otros informes útiles; por el mapa verá que en Celaya el *Nacional Mexicano* cruza los rieles del *Central Mexicano* y que en *Acámbaro* empalma con el principal de sus ramales, el que conduce á *Morelia y Pátzcuaro*, siendo la primera una ciudad de gran importancia y la capital, á la vez, del Estado de Michoacan.

Concluiremos, pues, recomendando solamente por hoy al viajero, que se fije en los pintorescos cuadros que en toda su extension ofrece el *Cañon del Laja*; que se fije cuando adelante de Toluca comience el tren su ascenso de las elevadas montañas, especialmente después de pasar el punto llamado *La Cima*, el cual está situado á una altura de muy cerca de once mil piés, y alcanzará á ver entonces por una de las ventanillas al lado derecho del tren y por entre los pinales y escabrosidades de las sierras tendida allá abajo, en el bellísimo Valle de México, á la antigua y simpática Tenochtitlan.

FIN DE LA PRIMERA PARTE.

SEGUNDA PARTE.



El ferrocarril Southern Pacific.

DE EL PASO A SAN FRANCISCO—PRINCIPALES ESTACIONES INTERMEDIAS.

Esta parte de la Guía está destinada exclusivamente á describir, aunque de una manera lacónica, la ruta mejor y más corta que pueden seguir los que deseen hacer un viaje á California, partiendo de la capital de la República ó de cualquiera de las otras ciudades que á su paso toca el *Ferrocarril Central Mexicano*. Para este viaje no se necesita hacer más que un solo cambio de trenes, y éste se verifica en El Paso, donde se deja el *Central Mexicano* para tomar el *Ferrocarril Southern Pacific*. En los primeros capítulos de esta Guía nos ocupamos ya en describir esta ruta hasta El Paso, Texas, y en el presente lo haremos desde aquí hasta llegar á San Francisco, hermosa é interesante metrópoli del Estado de California.

Desde poco despues de la admision de California á la Union Norte-Americana se hablaba ya de construir un ferro-carril trascontinental, para unir más estrechamente á esta apartada entidad federativa con los demás Estados. El Congreso, comprendiendo la importancia de esta medida recomendó la apropiacion de \$340,000 para las medidas preliminares de la ruta; pero nada importante resultó de todo ello. No fué sino hasta despues del rompimiento de la guerra civil cuando el Congreso Federal comprendió la necesidad de tomar medidas más activas en este sentido, para poder proteger así al rico Estado de California; pues de la citada guerra podrian renacer complicaciones que hiciesen perder al país esta lejana porcion de su territorio. Los Sres. Stanford, Crocker, Huntington y Hopkins se habian unido en sociedad para construir la parte de la deseada línea férrea de Ogden al Oeste, y el Senador Sargent recomendaba urgentemente los proyectos de los ferro-carriles *Central Pacific* y *Union Pacific*. Finalmente, un decreto por medio del cual se hacian las necesarias concesiones para el efecto pasó las dos cámaras del Congreso, y recibió la aprobacion del Presidente Lincoln el 1° de Julio de 1862.

Era pues éste, como se ve, más que un asunto de interés particular ó personal, un asunto del Gobierno, el cual tenía por fin principal la proteccion de todo su territorio al Oeste del Río Misisipí. Pero si bien es cierto que el

Gobierno estimaba la construcción del ferrocarril trascontinental como una necesaria medida militar, comprendía á la vez que por medio del citado ferrocarril se poblarían las apartadas regiones del país y que se desarrollarían su agricultura y su minería, contribuyendo así á aumentar el poderío y la riqueza de la nación.

Se dió al fin principio á esta obra, magna y peligrosa, si se tienen en cuenta las grandes dificultades que habían que vencerse para tender los rieles en una distancia mayor que 2,000 millas al través de inmensos desiertos, de casi inaccesibles montañas y cruzando regiones habitadas solo por indios bárbaros cuya hostilidad se tenía que vencer también.

El *Central Pacific* fué el tronco del cual brotaron despues nuevas compañías y nuevos ferrocarriles, y aunque los principales dueños ó accionistas en todas estas nuevas compañías y ferrocarriles eran los mismos que figuraban á la cabeza del *Central Pacific*, cada uno de ellos era dirigido y operado separadamente de los otros. Para su mayor armonía y para que todos pudiesen estar bajo una sola dirección se formó, pues, de los miembros más prominentes de estas, en Marzo 17 de 1884, la hoy conocida con el nombre de *Southern Pacific Railroad Company*. Ella comprende todas las diferentes empresas ferrocarrileras antes aludidas. Véase el mapa para formarse una idea de su gran importancia.

El Paso es ciudad que cuenta con unos 10,000 habitantes y de agradable aspecto. Aunque en su infancia aun, tiene calles amplias, rectas y limpias, con costosos edificios aquí y allá de tres y cuatro pisos.

Su temperatura (salvo alguno que otro día en el año) no es ni muy cálida ni muy fría y la salubridad de su clima es notoria. De todas partes del país, pero muy particularmente de los Estados del Este, afluyen á El Paso personas que sufren de afecciones pulmonares; pues la sequedad y pureza del aire que aquí se respira dicen que mucho influye en aliviar y prolongar la vida de aquellos en cuyo organismo la terrible enfermedad ha hecho ya grandes estragos, y que ha salvado á muchísimos que acudieron á dicho lugar en tiempo oportuno, cuando la tisis se hallaba aun en su primer grado.

El Paso fué la primera puerta internacional que los ferrocarriles abrieron entre los dos vecinos países para que por allí efectuasen su rápida comunicación y cambio de efectos; y ese tráfico que se inauguró con la conclusión del *Ferrocarril Central Mexicano* ha ido en continuo aumento, contribuyendo muy eficazmente al desarrollo de la fronteriza ciudad.

Diez años pasados, el lugar que nos ocupa contaba apenas con 200 habitantes, los cuales vivían en ruinosas casuchas de adobe, separados del resto del mundo por inmensos desiertos, sin escuchar nunca el alegre silvar de la locomotora; y para comunicarse con cualquier ciudad de importancia tenían que emprender larguísimas y peligrosas jornadas.

Pero no estaba ya por entonces lejano el día en que debían verificarse cambios notables en este aletargado pueblito.

En el año de 1880 cuatro importantes ferrocarriles activaban á la vez sus

Itinerario del Ferrocarril Southern Pacific.

[SISTEMA DEL PACIFICO.]

—DE EL PASO A SAN FRANCISCO—

T. H. GOODMAN—Agente General de Fletes y Pasajes, San Francisco, California.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
0	TREN No. 20		795	Alhambra	9:28 pm
15	†El Paso	3:45 pm	804	Los Angeles—Llega	10:00 pm
49	.....Strauss	4:22 pm	804	Los Angeles—Sale	10:40 pm
88	.....Aden	5:26 pm	813	.....Sepúlveda	
128	.....Deming	7:00 pm	815	.....Burbank	11:16 pm
148	.....Separ.	8:27 pm	825	.....Fernando	11:50 pm
167	.....Lordsburg	9:10 pm	831	.....Tunnel	
182	.....Pyramid	9:20 pm	834	.....Newhall	12:19 am
198	.....Stein's Pass	9:55 pm	836	.....†Saugus	12:25 am
221	.....San Simon	10:30 pm	847	.....Lang	12:59 am
242	.....Bowie	11:05 pm	857	.....Ravenna	1:31 am
261	.....Willcox	12:05 am	859	.....Acton	1:41 am
280	.....Dragon Summit	12:55 am	880	.....Lancaster	2:45 am
294	.....†Benson	1:45 am	891	.....Rosamond	3:08 am
308	.....Pantano	2:30 am	905	.....Mojave	4:10 am
315	.....Esmond	3:04 am	925	.....Tehachapi	5:15 am
341	.....Tucson	3:55 am		.....The Loop	
374	.....Jaynes	4:08 am	937	.....Keene	5:58 am
395	.....Red Rock	4:55 am	950	.....Caliente	6:49 am
400	.....Casa Grande	5:55 am	973	.....*Bakersfield	8:00 am
437	.....†Maricopa	6:35 am	1005	.....Delano	9:01 am
466	.....Heaton	6:45 am	1019	.....Pixley	9:27 am
494	.....Gila Bend	8:10 am	1025	.....Tipton	9:39 am
500	.....Sentinel	9:25 am	1036	.....Tulare	10:10 am
556	.....Texas Hill	10:15 am	1050	.....Goshen Junction	10:32 am
573	.....Mohawk Summit	10:26 am	1060	.....Kingsburg	11:04 am
603	.....*Yuma	12:40 pm	1064	.....Selma	11:16 am
625	.....Cactus	1:15 pm	1070	.....Fowler	11:28 am
649	.....Mammoth Tank	2:03 pm	1080	.....Fresno	11:54 am
674	.....Volcano Springs	2:40 pm	1102	.....Madera	12:43 pm
695	.....Salton	3:20 pm	1109	.....Berenda	1:01 pm
711	.....*Indio	4:30 pm	1125	.....Athlone	1:39 pm
717	.....Seven Palms	5:15 pm	1135	.....Merced	2:02 pm
739	.....Cabazon	6:12 pm	1149	.....Livingston	2:35 pm
746	.....Banning	6:35 pm	1158	.....Turlock	3:02 pm
761	.....Beaumont	6:55 pm	1172	.....Modesto	3:32 pm
765	.....Brookside	7:29 pm	1180	.....Salida	3:46 pm
771	.....Colton	7:45 pm	1182	.....Ripon	3:54 pm
774	.....Cucamonga	8:15 pm	1192	.....*Lathrop†	4:45 pm
784	.....Ontario	8:22 pm	1203	.....Tracy	5:10 pm
790	.....Pomona	8:35 pm	1210	.....Bethany	5:26 pm
792	.....Spadra	8:42 pm	1219	.....Byron	5:48 pm
794	.....Puente	9:02 pm	1224	.....Brentwood	6:02 pm
I	.....Monte	9:15 pm	1232	.....Antioch	6:23 pm
	.....Savanna	9:18 pm	1251	.....Martinez	7:00 pm
	.....San Gabriel	9:24 pm	1254	.....Port Costa	7:10 pm

Para la continuación de este Itinerario véase 3 páginas más adelante.



Itinerario del Ferrocarril Southern Pacific.

—PRINCIPIA TRES PAGINAS MAS ATRAS.—

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
1258	.....Vallejo Junc.....	.....	1282	....Oakland Pier....	8:10 pm
1280	..Oakland, Calle 16 ..	8:04 pm	1286	.San Francisco-Llega.	8:45 pm

† Los trenes de El Paso á San Francisco corren por *Tiempo del Pacífico*.
 ‡ Cuatro estaciones aparecen en este Itinerario marcadas con cruz doble: La primera es Benson, lugar donde se toma el *Ferrocarril de Sonora* para Hermosillo, Guaymas y todas las estaciones intermedias.—La segunda es Maricopa, de donde parte un ramal para Phoenix, llamado *Maricopa & Phoenix Railway*.—La tercera es Saugus, donde empalma el *Southern Pacific* con otro de sus ramales para Santa Bárbara, en la costa del Pacífico.—La cuarta ó última es Lathrop, donde pueden tomarse trenes de esta misma empresa, por rutas distintas, para Stockton y Sacramento. Para estas dos últimas ciudades parten varios trenes directos de San Francisco diariamente.
 * Una estrellita indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas.

PRECIOS DE PASAJE

DE EL PASO Á	PRIMERA CLASE.	SEGUNDA CLASE.
Benson	\$13.05	.....
Tucson	15.35	.....
Los Angeles.....	38.50	25.00
Santa Bárbara.....	41.80	27.35
San Francisco.....	40.00	25.00

Se permiten 150 libras de equipaje, libres de costo, con cada boleto ó pasaje entero.—Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad. Los boletos de $\frac{1}{2}$ pasaje solo tiene derecho á 75 libras de equipaje.

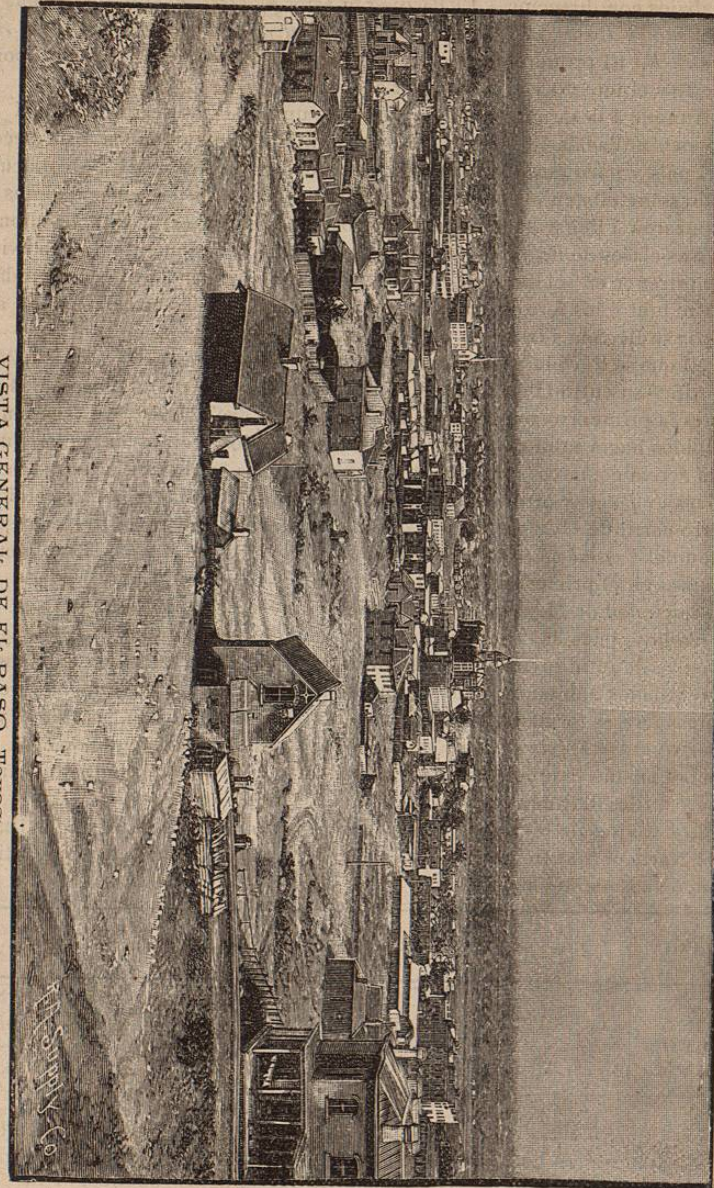
Los coches-dormitorios del "Southern Pacific" son de los más elegantes que hay en el servicio de los ferro-carriles de este país.

PRECIOS QUE SE COBRAN EN LOS COCHES-DORMITORIOS.

DE EL PASO Á	CAMA	SECCION
Benson	\$2.00	4.00
Tucson	2.50	5.00
Los Angeles.....	5.50	11.00
*Saugus.....	6.00	12.00
San Francisco.....	7.00	14.00

* Saugus es la estación de empalme para Santa Bárbara. No corren Coches-Pullman entre estos dos lugares.

Como suelen cambiarse las horas en que parten y llegan los trenes conviene enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.



VISTA GENERAL DE EL PASO—TEXAS.

trabajos con direccion á El Paso: eran estos el *Atchison Topeka & Santa Fé*, el *Southern Pacific*, el *Texas & Pacific* y el *Galveston Harrisburgh & San Antonio R. R.* El primero de estos se acercaba por el Norte; el segundo por el Oeste y el tercero y el cuarto por el Este.

Aunque á la sazón se hallaba aun cada uno de estos ferro-carriles á más de cien millas de El Paso, ya el público fijaba su atención en esta sección del país y poco tardó la insignificante aldea en sacudirse el polvo acumulado sobre ella en el trascurso de tantos años. Gentes especuladoras comenzaron á llegar en grandes números de todas partes; se establecieron diversas clases de negocios, según las exigencias del momento; la subdivisión de terrenos en solares y la construcción de casas se inauguró en seguida y, entre tanto, los ferro-carriles indicados redoblaban sus esfuerzos para anticipar su llegada á la de sus antagonistas.

El que se llevó la palma, como vulgarmente se dice, fué el *Southern Pacific*. Verificó su entrada en El Paso el día 13 de Mayo de 1881. Pocos días después la primera locomotora del *Atchison Topeka & Santa Fé* con sus sonoros silbidos hacia subir de punto el entusiasmo de los vecinos de la ya entonces activa comarca; unos cuantos meses después arribó el primer tren del *Texas & Pacific* y otros cuantos meses más tarde quedó también concluido el ferro-carril de *Galveston Harrisburgh & San Antonio*. Entre tanto la construcción del *Central Mexicano* se seguía con toda actividad, como ya lo demostramos en el primer capítulo de este libro, quedando al fin terminado desde la ciudad de México hasta El Paso el día 8 de Marzo de 1884.

Ya hoy, pues, la decoración se ha cambiado por completo. Aquellas viviendas de antdiluviana arquitectura se han trocado en elegantes edificios; los 200 aislados habitantes hanse aumentado á unos 10,000 y cinco diferentes líneas férreas forman un acarreo constante y continuo de pasajeros y de efectos entre México y los Estados Unidos del Norte, poniendo á la ciudad al mismo tiempo en comunicación directa con los principales centros mercantiles de ambos países.

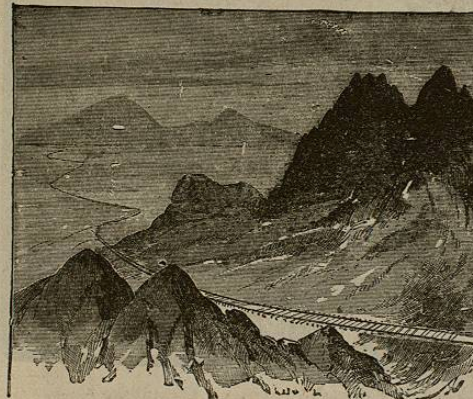
Los valores de las mercancías exportadas de México á los Estados Unidos del Norte por medio de la Aduana de El Paso, Texas, durante los últimos cinco años son los siguientes:

AÑO	QUE PAGARON DERECHOS.	LIBRES DE DERECHOS.
1885	\$149.803.78	\$1.296.788.00
1886	210.439.47	2.507.426.00
1887	170.528.00	3.547.947.00
1888	172.492.75	4.558.333.00
1889	237.999.87	4.727.447.00
Total.....	\$941.263.87	Total..... \$16.637.761.00

No solo se han hecho notables mejoras en el estilo de los edificios destinados al comercio últimamente: también los edificios públicos y las residencias de particulares han recibido su correspondiente atención.

El edificio de la Corte, cuyo costo de construcción ascendió á \$110.000 y la nueva Aduana que está construyéndose actualmente y que habrá costado una vez terminada la obra \$200,000 harían honor á una ciudad de \$50,000 almas. Su alumbrado público consiste de gas y luz eléctrica de arco.

Durante los últimos dos ó tres años no ha habido aquí mayor actividad en los negocios; pero los comerciantes de El Paso tienen gran fé en el porvenir de su ciudad: y bien pueden tenerla, pues por su situación geográfica, por la salubridad de su clima, por la circunstancia de haberse convertido en centro de ferro-carriles, los cuales la han de acarrear siempre un tráfico que ha de ir en constante aumento; por ser el punto ó puerta internacional por donde se abastece á una gran porción del territorio mexicano; por hallarse en el centro de una región donde abunda toda clase de minerales y



STEIN'S PASS—Nuevo Mexico.

por estar inmediata á ricas comarcas agricultureras, no cabe duda ninguna, que está destinada á alcanzar andando el tiempo una gran importancia comercial.

El tren parte de El Paso á la hora indicada en el Itinerario que acompaña este capítulo, y siguiendo hácia el Noroeste nada tarde en cruzar el Río Grande y en abandonar el Estado de Texas para entrar á Nuevo México. A las 88 millas de El Paso llega á *Deming*, donde empalma por segunda vez con el *Atchison Topeka & Santa Fé* para puntos de Nuevo México y Colorado, y en la estación llamada *Stein's Pass*, situada á 167 millas de El Paso, después de pasar por entre unas pequeñas colinas que se levantan en medio del dilatado valle sale de Nuevo México y entra en Arizona. En *Benson*, estación situada á 261 millas de El Paso y á la cual se llega á la 1:45 de la mañana, empalma el *Southern Pacific* con el *Ferrocarril de Sonora* para *Hermosillo* y *Guaymas*. En *Benson* hay un par de hoteles donde se puede pasar bastante bien la noche; pues el tren para *Hermosillo* y *Guaymas* parte después de las 7 de la mañana.

Tucson es la primera ciudad de mayor importancia que se encuentra siguiendo por esta ruta. Está situada en una alta planicie y rodeada, en su mayor parte, por también altas montañas entre las cuales son principales las de *Santa Catalina*, *Rincon* y *Santa Rita*. Su altura sobre el nivel del mar es de 2,403 piés y su distancia desde El Paso, de 308 millas. Un río llamado de *Santa Cruz*, cuyas aguas desaparecen en algunas partes para seguir su curso bajo la superficie del terreno, pasa por las orillas de la ciudad.