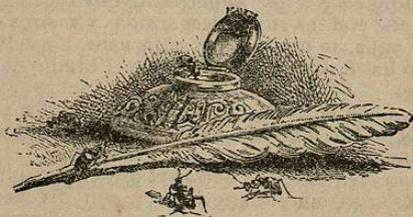


y el calor haga subir el termómetro á 90 grados Farenheit. Pero nada tan agradable en estos calurosos dias como tomar las tranvias y dirigirse á *Cliff House*, donde circulan siempre purísimas y frescas las brisas del mar.

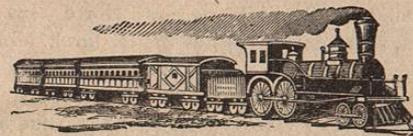
En este delicioso lugar trazamos para el querido público de México las últimas líneas de nuestro humilde trabajo. Desde aquí nuestro pensamiento atravesando grandes distancias con la rapidez de su vuelo, va á detenerse en la heróica patria de Hidalgo y recorre los sitios que han sido teatro de tantos y tan cruentes sacrificios: sacrificios hechos por un pueblo justamente ansioso de conquistar, primero, su independencia y libertad; de mantener despues su autonomia nacional y de cimentar más tarde la paz, sin la cual el engrandecimiento de su bella patria era imposible y su muerte inevitable. Tan nobles sacrificios quiso Dios premiar al fin, y ya México no es hoy el mismo que era ayer. Juzgamos que en México han cesado ya para siempre las discordias civiles; que la era de positiva prosperidad porque atraviesa el pais merced á varias causas, pero muy particularmente á la ilustracion y patriotismo de sus actuales gobernantes, ha de acentuarse más cada dia hasta colocarle en el sitio que le corresponde entre las principales, las más poderosas y las más ilustradas naciones del mundo.

Observaciones como las que hacemos aquí, y tambien en otras partes de este pobre libro, no son sin duda propias para ocupar espacio en una guía de viajeros; pero nosotros estamos tan lejos de pretender que hemos empleado el mejor estilo en el arreglo de la presente, como convencidos de nuestra insuficiencia para poder purificar estas páginas del desaliño que las singulariza. Que nos perdone, pues, el amable lector; y ya que emprendimos este humilde trabajo animados por el deseo de ser de alguna utilidad á los apreciables turistas mexicanos, que nos permita tambien la satisfaccion de apurar el espumoso líquido que contiene nuestro vaso haciendo votos por la prosperidad de México; por que cada dia que trascurra sirva solo para desarrollar sus múltiples elementos de riqueza y para afianzar más y más la paz de que hoy disfruta: paz cuya brillante aureola al difundir su luz por los confines todos de la Mexicana República hace entrever para ella un animador, risueño porvenir.

Que se nos permita, así mismo, hacer votos desde esta apartada region por la felicidad individual y larga vida del Jefe Supremo de ese mismo gobierno, el cual deberá figurar en la historia patria como el GOBIERNO BIEN-HECHOR, DE LA PAZ Y DEL PROGRESO. Nuestros votos son tan sinceros cuanto es grande el cariño que nos inspira México: que sean de ello testigos el Océano, que en toda su sublime inmensidad se extiende á nuestra vista; y esas olas murmuradoras que con incansable afan y dando tumbos unas tras otras, vienen desde lejanas costas á convertirse, contra estos arrecifes, en millones de brillantes y blanquísimos fragmentos.



APÉNDICE.



El Ferrocarril Internacional Mexicano.

APUNTES HISTORICOS—RAMALES EN PROYECTO—SUS PRINCIPALES ESTACIONES Y CONECCIONES.

Como no cuantos viajan entre México y los Estados Unidos del Norte han de poder seguir la misma ruta que acabamos de terminar, hemos resuelto aumentar nuestra Guía con el presente APÉNDICE, el cual ayudará al viajero á conocer mejor los demás principales ferro-carriles de ambos países. Dedicaremos este primer capítulo al *Ferrocarril Internacional Mexicano*.



Los primeros pasos para la construcción de esta línea férrea se hicieron en 1881 por una que se llamó *Compañía Constructora Internacional*; pero subsiguientemente y después de algunas modificaciones hechas en la concesión original,

la cual se otorgó en el mes de Junio de 1881, pasó dicha concesión poco después á ser propiedad de la que hoy se llama *Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano*.

El 28 de Noviembre de 1882 se dió principio á la obra en Piedras Negras, avanzando los trabajos con mucha rapidez. Para el 30 de Setiembre de 1884, ó sean un año y 10 meses después de la fecha anterior, la Empresa habia concluido 275 kilómetros de vía, incluyendo el pequeño ramal de 17 kilómetros de Salinas á San Felipe, ramal que construyó con el solo fin de poner su línea troncal en conexión con las únicas ricas minas de carbon descubiertas hasta hoy en México, y tres años y cinco meses después, ó sea el 1° de Marzo de 1888, quedó abierta al servicio público toda la línea, la cual consta de 616 kilómetros desde la estación de Torreon, que es donde empalma con el *Central Mexicano*, hasta la fronteriza poblacion de Piedras Negras ó Ciudad Porfirio Diaz, que es como se llama en la actualidad.

Este ferro-carril, como se verá en el mapa que acompaña estos apuntes, atraviesa todo el Estado de Coahuila de Sur á Norte y sus principales estaciones son: Torreon, Matamoros, Hornos, Paila, Jaral, Monclova, Venadito y Salinas. Pasa por un territorio muy rico en minerales y atraviesa los extensos criaderos de carbon de piedra pertenecientes á Mr. C. P. Huntington, uno de los dueños del *Ferrocarril Southern Pacific*, que es el más extenso de cuantos ferro-carriles se han construido hasta hoy por una misma empresa en los Estados Unidos del Norte.

El *Ferrocarril Internacional Mexicano* forma conecion en el Norte con el *Southern Pacific*; en su actual extremo Sur con el *Central Mexicano* y en la estacion de Venadito con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, coneciones todas á cual más importantes.

Diremos antes de seguir más adelante, que la Compañía del *Ferrocarril Internacional* continuará en no lejana fecha la construccion de su *via troncal* hasta la muy importante ciudad de Durango, capital del Estado del mismo nombre, la cual dista de la estacion del Torreon en direccion casi al Suroeste 150 millas. Añadiremos á esto que tiene tambien en proyecto la construccion de un ramal de 27 kilómetros de la estacion de Paila á Parras, ciudad de unos 7,000 habitantes y cuya industria principal es la fabricacion de vinos de distintas clases y muy excelentes; otro ramal de 67 kilómetros, de la la estacion de Jaral á Saltillo, capital del Estado, y un tercer ramal de 127 kilómetros de Salinas á Lampazos: en este último ramal se han construido ya 17 kilómetros hasta los criaderos de carbon de piedra. Tanto el ramal de Salinas á Lampazos como el de Jaral á Saltillo dejarán unidos al *Ferrocarril Internacional*, de via ancha, y al *Ferrocarril Nacional*, de via angosta. En la estacion de Venadito, como ya dijimos antes, es donde el ferro-carril que nos ocupa enpalma con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, el cual se halla ya en explotacion hasta Victoria, capital del Estado de Tamaulipas, y que se terminará próximamente hasta Tampico. Importante conecion esta, en verdad, que pondrá desde luego en comunicacion directa á todas las poblaciones importantes que ambos ferro-carriles atraviesan con uno de los mejores puertos de la República.

Para los nombres de todas las estaciones de la línea, distancias, y otros informes interesantes fíjense nuestros lectores en el Itinerario que aparece al fin de este capítulo. Aquí sólo haremos una ligera mencion de las estaciones principales y de aquellas en las cuales puede tomar el viajero la diligencia para dirigirse á puntos del interior del Estado. Son las siguientes:

Hornos es una pequeña estacion á 53 kilómetros de Torreon. La diligencia parte diariamente para Viesca y San Pedro, poblaciones distantes 24 kilómetros. El viaje se hace en tres horas.

Paila dista 138 kilómetros de Torreon. Hay servicio diario de diligencia entre esta y la ciudad de Parras, situada á 25 kilómetros de la estacion. Se hace el viaje en tres horas y cuesta \$2.00. Parras está situada directamente al Sur de la estacion y fué fundada en el año de 1598. Es un lugar que no

carece de atractivos, que cuenta con 7.000 habitantes, que tiene un magnífico clima, que produce unas uvas de las que se fabrica un vino que con justicia tiene la fama de ser de los mejores del país, y, en fin, es un lugar que recibirá su contingente de inmigracion y seguirá la marcha de adelanto de muchas de las otras ciudades de Coahuila, tan luego como quede unida á ellas por medio del proyectado ramal de ferro-carril a que antes aludimos.

Jaral. Así se llama la estacion de donde parte diariamente una diligencia para Saltillo, capital del Estado, ocupando siete horas para recorrer la distancia que entre los dos puntos es de 67½ kilómetros. El viaje cuesta \$3.75. Jaral dista 205 kil. de Torreon.

Monclova fué la capital de Coahuila, allá cuando Coahuila y Texas forma-



OBRAS HIDRAULICAS.

ban un solo Estado. Tiene 2,600 almas y está situada en el centro de una extensa region minera. Setenta y cinco kilómetros al Oeste queda el pueblo de Cuatro Ciénegas, donde se han hecho recientemente grandes descubrimientos de metales de plata y plomosos, y las famosas minas de Sierra Mojada quedan en la misma direccion, á una distancia de 254 kilómetros. Monclova se halla á 378 kilómetros de Torreon.

Baroteran es una estacion que dista 473 kilómetros de Torreon. Corre una diligencia diariamente entre ésta y Santa Rosalia ó sea la Villa de Muzquiz, como la llaman algunos, la cual dista de Baroterán unos 40 kilómetros. El viaje se hace en cuatro horas y cuesta \$2.00.

Sabinas debe considerarse quizá como una de las más interesantes estaciones de la línea con motivo del porvenir que le espera. Solo cuenta en la actualidad con el escaso número de unos 500 habitantes; pero está situada en el centro de los ricos y extensos criaderos de carbon de piedra, de los cuales se convertirá en lugar distribuidor y de depósito. Allí se establecerán tambien grandes fundiciones de hierro, de cuyo mineral hay inagotables depósitos próximos al *Ferrocarril Internacional*, entre las estaciones de Castaños y Monclova. Además la circunstancia de que será allí el punto de union del ramal férreo de Lampazos contribuirá á su importancia y adelanto. Sabinas está situada en las márgenes del río del mismo nombre y á 499 kilómetros de Torreon. Hay en explotacion entre esta estacion y San

Felipe un ramal del ferro-carril, de 17 kilómetros, y entre la misma y San Juan de Sabinas, servicio diario de diligencia. La distancia entre San Juan de Sabinas y la estación es de 24 kilómetros, que recorre la diligencia en tres horas. El precio de pasaje es de \$1.50.

San Felipe, término actual del ramal de Sabinas á Lampazos, es la estación donde se toma la diligencia para la población de Juárez, la cual tiene unas 800 ó 900 almas.

Allende, estación á 564 kilómetros de Torreon, debe su nombre á la población del mismo nombre la cual queda á un lado, muy cercana á la vía, y que cuenta con 1,500 habitantes. En la estación de Allende se toma la diligencia para Zaragoza, población de unas 1,000 almas.

A cada pasajero se le permiten en la diligencia, para cualquiera de los puntos arriba indicados, 25 libras de equipaje libres de costo.

El tren de pasajeros parte diariamente de Torreon á las 7:45 de la mañana y llega á Piedras Negras á las 9:30, en la misma noche, empleando 14½ horas en el viaje.

Piedras Negras es una población de porvenir el cual deberá muy particularmente al tráfico de este ferro-carril. Cuenta en la actualidad con 5,000 habitantes, su temperatura es agradable, tiene agua en abundancia y cercanos á la población hay magníficos terrenos para la agricultura. Su comercio se halla en estado floreciente y promete gran desarrollo en un cercano porvenir.

Eagle Pass se llama la población situada precisamente del lado opuesto del Río Grande, en terreno de los Estados Unidos del Norte. Su población actual es de 3,500 habitantes, y aunque de su comercio no podemos decir que se halle en el mismo estado de prosperidad que el de su vecina en el lado mexicano, la actividad y espíritu infatigable que caracteriza á sus habitantes, muy particularmente á su Cámara de Comercio, de la cual son el Sr. S. P. Simpson, Presidente, y el Sr. Jos. Metcalfe, Secretario, ofrecen alcanzar al fin grandes resultados. Además, el *Ferrocarril Internacional Mexicano* tiene de todas maneras que ser un poderoso agente que ha de contribuir al desarrollo de las dos vecinas poblaciones. Hoy están ambas unidas por el magnífico y sólido puente del ferro-carril, y próximamente quedarán también unidas por un segundo y costoso puente cuya construcción estaba muy avanzada al visitarlas nosotros, puente destinado para el servicio de toda clase de vehículos y de la gente de á pie.

Los pasajeros que se dirigen por este ferro-carril á las ciudades de los Estados Unidos del Norte, salen de la ciudad de México á las 8:10 de la noche en los trenes del *Central Mexicano*. Al día siguiente almuerzan en Silao á las 7:25 de la mañana; comen en la estación de Aguascalientes á las 1:35 de la tarde y cenan en Calera á las 7:10.

Al segundo día después de la partida de México se desayunan á las 6:30 de la mañana en el nuevo salón-comedor de la estación construida en Torreon por la Compañía del *Ferrocarril Internacional*. En esta estación es

donde los pasajeros se cambian á los nuevos y elegantes Coches-Pullman del *Ferrocarril Internacional Mexicano*, después del desayuno, y luego continúan la marcha por el nuevo camino hacia la frontera.

A las 12:10 se sirve la comida en la estación de Jaral y la cena en Sabinas á las 6:45 de la noche, llegando á Piedras Negras la misma noche á las 9:30, después de lo cual el tren cruza el Río Grande ó Río Bravo por un magnífico puente de hierro y llega á Eagle Pass. Aquí es donde los empleados de la aduana americana pasan vista por los equipajes, y en seguida y sin que haya cambio de carros, el tren continúa su carrera hasta San Antonio, Texas, donde se desayunan los viajeros y donde se forma el empalme con los trenes de los grandes sistemas ferroviarios del *Southern Pacific* y del *Missouri Pacific*, para cualquier punto de los Estados Unidos del Norte ó del Canadá.

Si de San Antonio se dirigen á Nueva Orleans por el *Southern Pacific*, después de pasar por las grandes plantaciones de algodón y azúcar del Estado de Luisiana, llegan á la indicada ciudad á las 8½ horas de viaje, ó sea á los 3 días y 10 horas después de haber salido de la ciudad de México.

Si de allí desean continuar para el Este pueden tomar otra de las grandes líneas troncales, y después de pasar por muchas de las principales ciudades de los Estados del Sur llegarán á Washington, Capital de la nación americana, á las 1:15 de la tarde al quinto día después de haber partido de México. Todos los trenes pasan cerca de los edificios públicos, la Casa Blanca, Monumento de Washington y otros lugares de interés histórico.

Si el viajero desea llegar á Nueva York sin detenerse en ninguna parte del camino, entonces hará el viaje desde la Ciudad de México hasta la metrópoli del norte-americano país siguiendo por el ferro-carril que nos ocupa, en 128 horas, ó sean 5 días y 8 horas, contando desde el momento de la partida.

Las principales y mejores conexiones del *Ferrocarril Internacional Mexicano* con otros ferro-carriles para dirigirse á las más importantes ciudades del Sur y del Este de los Estados Unidos del Norte son las siguientes:

De la capital de México á Torreon, por el *Central Mexicano*; de Torreon á Piedras Negras ó Eagle Pass, (Paso del Aguila) por el *Internacional Mexicano*; de allí á San Antonio y Nueva Orleans, por el *Southern Pacific*; de Nueva Orleans á Cincinnati, por el *Louisville & Nashville* ó por el ferro-carril *Queen & Crescent*; de Cincinnati á Nueva York, por el *Pensylvania Railroad*.

También puede el viajero dirigirse de Nueva Orleans á Nueva York via Knoxville, pasando por la ciudad de Washington, si toma uno de los trenes del gran ferro-carril conocido con el nombre de *The Great Kenesaw Route*.

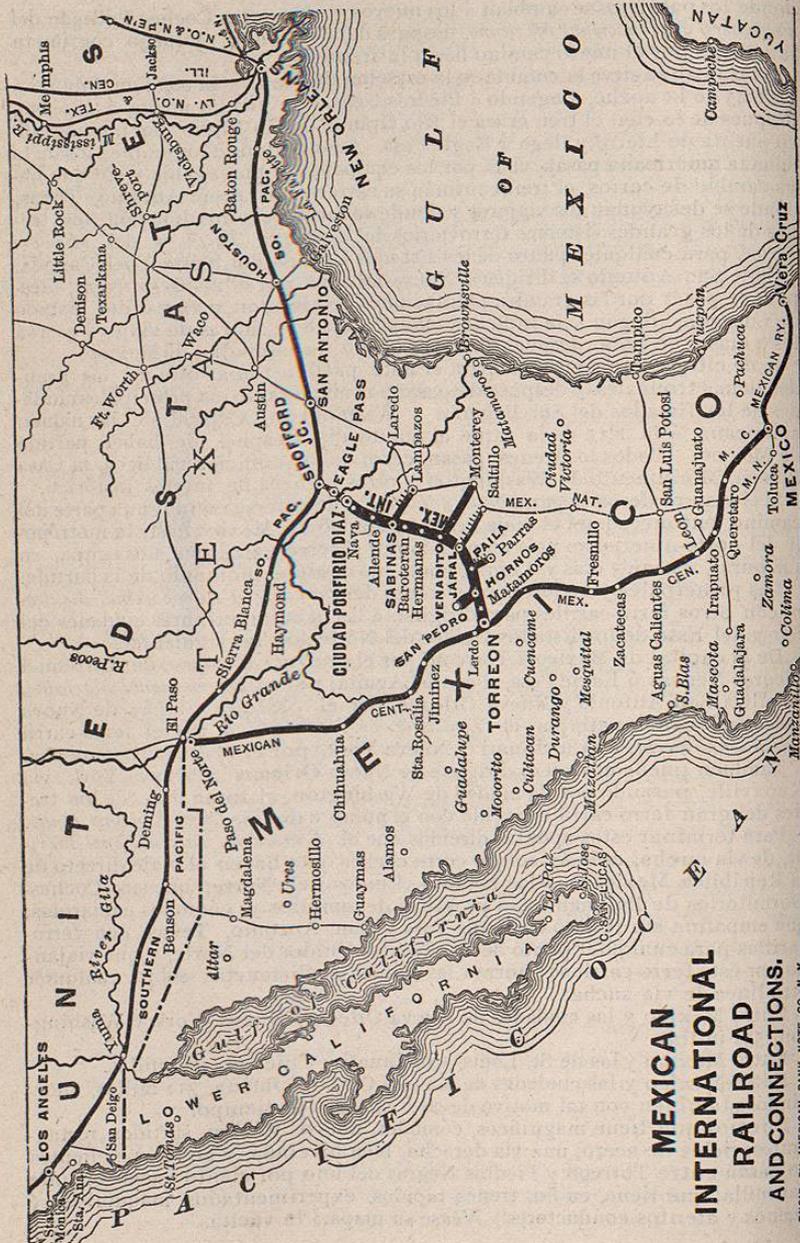
Para terminar estos apuntes diremos que el *Ferrocarril Internacional Mexicano*, de vía ancha, es el único que corre coches que hacen el viaje directo de la República Mexicana á los Estados Unidos del Norte; que sus Coches-Dormitorios de Pullman están provistos de amplios y cómodos camarotes; que empalma sin retraso en Eagle Pass y San Antonio, Texas, con ferro-carriles para cualquier punto de los Estados Unidos del Norte, y que viajando por este ferro-carril se ahorran las siguientes distancias sobre cualquier otra línea de vía ancha:

Entre México y las ciudades de Nueva Orleans, Nueva York y Washington, 552 millas.

Entre México y las de St. Louis, Cincinnati y Chicago, 395 millas.

Entre México y las ciudades de Kansas City y Omaha, 318 millas, ahorrándose también con tal motivo de 20 á 24 horas de tiempo.

Diremos que tiene magníficos, cómodos, nuevos y bien surtidos restaurantes; rieles de acero; una vía derecha, bien nivelada, y cuyas pendientes no pasan entre Torreon y Piedras Negras del uno por ciento ó sean 52 pies por milla; que tiene, en fin, trenes rápidos, experimentados maquinistas y buenos y atentos conductores. Véase su mapa á la vuelta.



MEXICAN INTERNATIONAL RAILROAD AND CONNECTIONS.
ENGO BY AMERICAN BANK NOTE CO., N. Y.

ITINERARIO DEL Ferrocarril Internacional Mexicano.

L. M. JOHNSON.
 Director General.

—TIEMPO DE MEXICO—

W. MACKENZIE.
 Agte. Geral. de Fletes y Pasajes.

Kilos	ESTACIONES	Millas	TREN EXPRESO Sale de	Kilos	ESTACIONES	Millas	TREN EXPRESO Sale de
0	RUMBO AL NORTE	0		0	RUMBO AL SUR	0	
23	*Torreón†	14	7:45 am	0	Piedras Negras.	0	11:30 pm
41	Matamoros.	27	8:14 am	7	Fuente.	5	11:42 pm
54	Colonia.	40	8:35 am	14	Rosa.	9	11:56 pm
65	Hornos.	52	8:50 am	40	Nava.	25	12:35 am
77	Mayran.	64	9:05 am	52	Allende.	33	12:53 am
90	Bola.	74	9:22 am	61	Leona.	42	1:21 am
103	Pozo.	83	9:36 am	83	Payotes.	52	1:46 am
119	Rafael.	104	9:52 am	104	Blanco.	65	2:16 am
139	Mimbre.	117	10:15 am	117	Sabinas.	73	2:40 am
163	Paila.	133	10:40 am	133	Soledad.	83	3:10 am
184	Carmen.	143	11:10 am	143	Baroteran.	89	3:45 am
206	Pastora.	157	11:39 am	157	Aura.	98	4:15 am
231	*Jarl.	173	12:10 pm	173	Obayos.	108	4:43 am
258	Sauceda.	188	1:00 pm	188	Baluarte.	117	5:10 am
281	†Venadito.	198	1:30 pm	198	Hermanas.	124	5:22 am
293	Reata.	220	2:00 pm	220	Adjuntas.	137	6:00 am
314	Espinazo.	233	2:16 pm	233	Estancia.	145	6:20 am
326	Joya.	238	2:40 pm	238	*Monclova.	148	7:00 am
346	Bajan.	256	2:55 pm	256	Castaña.	160	7:30 am
361	Gloria.	271	3:18 pm	271	Gloria.	169	7:56 am
379	Castaña.	291	3:40 pm	291	Bajan.	181	8:25 am
384	Monclova.	303	4:15 pm	303	Joya.	189	8:46 am
397	Estancia.	324	4:25 pm	324	Espinazo.	202	9:20 am
419	Adjuntas.	336	4:45 pm	336	Reata.	209	9:41 am
429	Hermanas.	360	5:00 pm	360	†Venadito†.	224	10:20 am
445	Baluarte.	386	5:20 pm	386	Sauceda.	240	11:05 am
460	Obayos.	411	5:35 pm	411	*Jarl.	256	12:10 pm
474	Aura.	433	5:53 pm	433	Pastora.	269	12:36 pm
485	Baroteran.	454	6:10 pm	454	Carmen.	283	1:04 pm
500	Soledad.	478	6:25 pm	478	Paila.	298	1:33 pm
514	*Sabinas.	498	6:45 pm	498	Mimbre.	310	2:00 pm
535	Blanco.	514	7:20 pm	514	Rafael.	320	2:20 pm
550	Peyotes.	527	7:45 pm	527	Pozo.	328	2:38 pm
565	Leona.	540	8:05 pm	540	Bola.	336	2:55 pm
577	Allende.	552	8:25 pm	552	Mayran.	344	3:10 pm
603	Nava.	563	8:38 pm	563	Hornos.	350	3:24 pm
611	Rosa.	576	9:10 pm	576	Colonia.	357	3:40 pm
617	Fuente.	594	9:20 pm	594	Matamoros.	370	4:05 pm
	Piedras Negras.	617	9:30 pm	617	*Torreón†.	384	4:30 pm

*Una estrella indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas.
 †Empalme del Ferrocarril de Monterrey y el Golfo Mexicano.—†Empalme del Central Mexicano.
 Como suelen cambiarse las horas de partida bueno es enterarse siempre.

EQUIPAJES.

Se permiten 150 libras de equipaje, libres de costo, con cada boleto ó pasaje entero de la ciudad de México á Eagle Pass ó á cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte. Entre los puntos de México solo se conceden, libres de costo, 33 libras de equipaje con cada boleto. Los pasajeros que vayan destinados á puntos más lejanos, deberán procurarse nuevos *checks* para sus equipajes en Eagle Pass, Texas.

INFORMES ADICIONALES.

En los viajes directos de puntos de México á puntos de los Estados Unidos del Norte, no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

En los viajes locales, ó sea entre puntos de México, no se cobra por los niños menores de 3 años; por los que tienen de 3 á 7 años se cobra medio pasaje, y pasaje entero por los mayores de esa edad.

Solo los pasajeros que posean boletos de 1^{ra} clase tendrán derecho á viajar y conseguir camas en los Coches-Pullman, *mediante el pago correspondiente*.

Los empleados americanos de la aduana de Eagle Pass, Texas, examinan allí los equipajes. Los pasajeros deben tener listas las llaves de los mismos para evitar demoras, y si llevaren junto con los equipajes algunos objetos ó efectos que debieren pagar derechos será necesario manifestarlo así á los empleados de la aduana. Los empleados de la aduana mexicana examinan los equipajes en Piedras Negras á los pasajeros procedentes de los Estados Unidos del Norte.

En el despacho de la Compañía en México, Primera de San Francisco, N^o 12, pueden obtenerse boletos de pasaje directo para Nueva York ó cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte.

Para pormenores ó cualquier informe que se desee obtener deben dirigirse en persona ó por escrito á

WM. MACKENZIE—Agte. Geral. de Pasajes. . . Ciudad Porfirio Diaz, México.
ADAM HOFFMAN—Agente Comercial. Ciudad de México.
J. C. STUBBS—Director Geral. de Tráfico. San Francisco, Cal.
E. HAWLEY—Agte. Geral. en el Este. 343 Broadway St., Nueva York.
W. G. NEIMYER—Agte. Geral. en el Oeste. 204 S. Clark St., Chicago.



El Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano.

PROGRESOS EN SU CONSTRUCCION—SUS PRINCIPALES ESTACIONES—SUS CONECCIONES—TAMPICO.

Mientras mejores sean las vias de comunicacion que se adopten en un país cualquiera, tanto más benéficos han de ser los resultados que se alcancen: ellas constituyen el agente más eficaz para el adelanto y civilizacion de los pueblos. Así lo ha comprendido el actual Gobierno de México, desde luego que ha venido cooperando con cuantos medios le ha sido posible para el establecimiento de numerosas líneas férreas en todo el país. Una de las últimas que ha venido á contribuir al desarrollo de las grandes riquezas del país es la llamada *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*. La concesion original de éste fué dada para la construccion de un ferro-carril de Monterey á Tampico, con una subvencion de \$8,000 por cada kilómetro de via. Los dueños originales de esta concesion la vendieron hará unos dos años á la presente compañía cuyos principales socios son:

GERAL. GERONIMO TREVIÑO, Presidente.

T. S. BULLOCK, vice-Presidente.

VICTOR A. WILDER, Secretario y Tesorero.

J. A. ROBERTSON, Director General.

Se comenzaron los trabajos en este ferro-carril en Marzo de 1888; pero se paralizaron temporalmente hasta que se hubo hecho cargo de ellos la nueva compañía, habiéndose continuado desde entonces con gran actividad.

Actualmente se hallan en explotacion 390 kilómetros desde la estacion de Venadito, que es el punto donde empalma con el ferro-carril *Internacional Mexicano*, hasta Victoria, capital del Estado de Tamaulipas, habiendo quedado formalmente abierto hasta aquí el día 12 de Octubre del presente año. Se cree que quedará concluida toda la línea hasta el puerto de Tampico para el día 1^o de Abril del año entrante, 1891. Los precios de pasaje que se cobran en este ferro-carril son: Por pasaje de primera clase, 4 cvos.; segunda clase, 2 $\frac{1}{2}$ cvos., y tercera clase 1 $\frac{1}{2}$ cvos. por cada kilómetro.

El *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano* se extiende en direccion Sudeste desde Venadito, como se verá en el mapa que acompaña estos apuntes. Los terrenos que atraviesa son, en una distancia como de 40 millas, más ó menos como los que atraviesan el *Internacional Mexicano* y el *Central Mexicano*: terrenos propios para la minería y para el cultivo del maíz.

Despues de un par de horas de viaje, durante las cuales el tren continúa deslizándose por el pie de elevadas montañas y atravesando arroyuelos cristalinos ó avanzando por la orilla de grandes precipicios, sale de improvisó á un risueño valle en el centro del cual se halla la poblacion de

García, una de las más antiguas del Estado, en la cual se cultivan con gran éxito toda clase de legumbres, las cuales ayudan á mantener bien provistos siempre los mercados de Monterey. Una de las frutas que en García se cultiva con más esmero es la granada, la cual se vende sumamente bara-

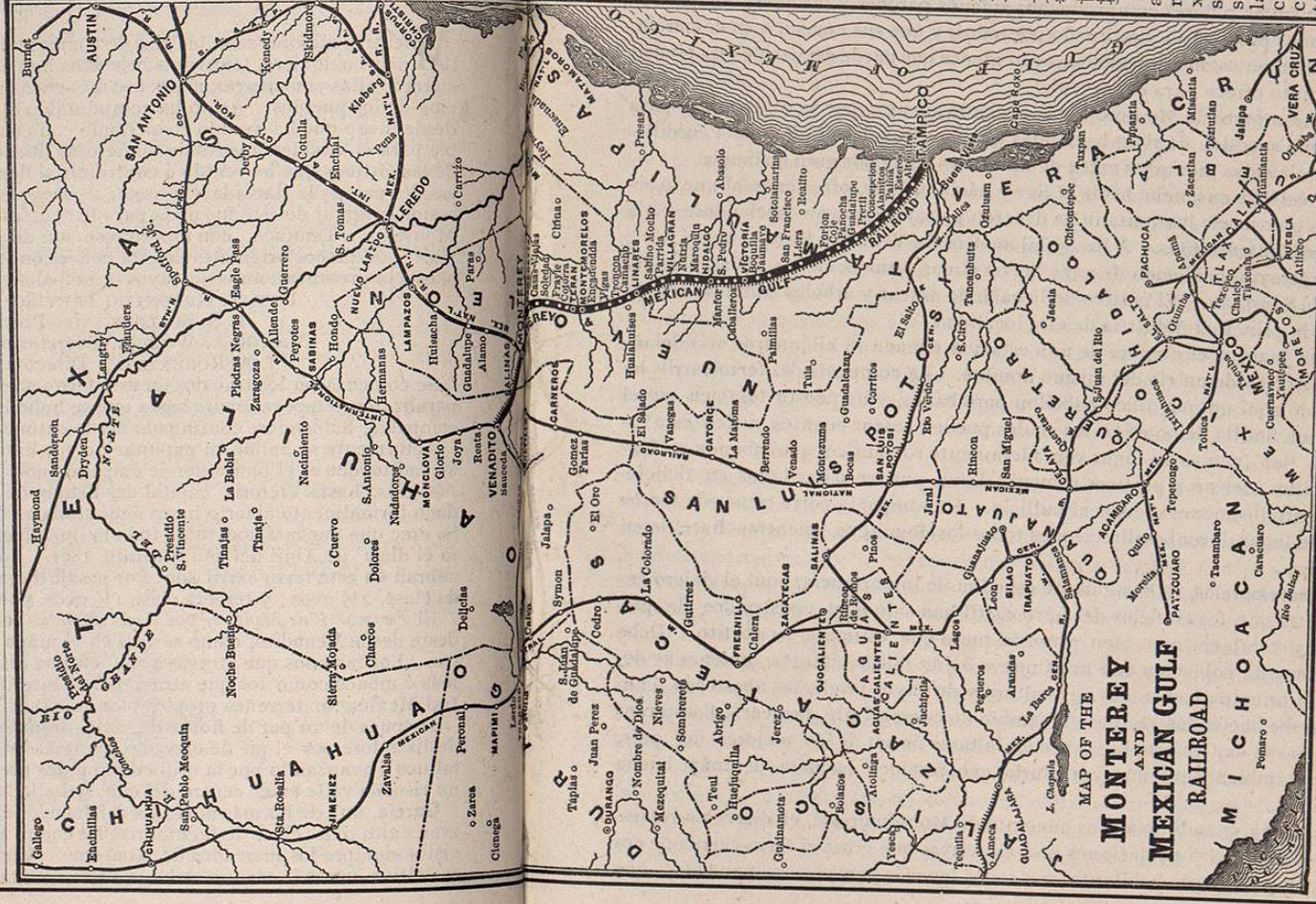
F. C. DE MONTEREY Y EL GOLFO MEXICANO.

Gral. GERONIMO TREVIÑO, Presite. | J. J. FISHER, Segundo vice-Presite. | —OFICINAS GENERALES—
T. S. BULLOCK, vice-Presidente. | V. A. WILDER, Secretario y Tesorero. | Nos. 40 y 42 Calle Wall, Nueva York.

—DEPARTAMENTO ACTIVO—

J. A. ROBERTSON, Director General. | EMBETRIO DE LA GARZA, Procurador General.
W. H. WENTWORTH, Ingeniero en Jefe. | JOHN GRACE, Superintendente General.
J. D. COPLAN, Agente General de Fletes y Pasajes.

Oficinas: Monterey, Mexico.



DE VENADITO A LINARES.

ESTACIONES.	Millas	Salida
Venadito-S	0	1:45 PM
Las Norias	6	2:01 PM
Amargos	14	2:22 PM
Paredon	19	2:35 PM
Icamole	35	3:19 PM
García	46	3:51 PM
Pesquería	53	4:09 PM
Siding	59	4:26 PM
† Monterey-L	66	4:45 PM
Monterey-S	66	9:00 AM
San Miguel	74	9:28 AM
Juarez	81	9:54 AM
Cadereyta	89	10:22 AM
San Juan	100	11:02 AM
Vaqueros	112	11:52 AM
Teran	118	12:24 PM
*Montemorelos-L	126	12:54 PM
Montemorelos-S	126	1:14 PM
José María Paras	134	1:52 PM
Huertas	142	2:42 PM
Loma Alta	149	3:13 PM
Linares-L	157	3:45 PM

DE LINARES A VENADITO.

ESTACIONES.	Kilos	Salida
Linares-S	0	10:15 AM
Loma Alta	14	10:50 AM
Huertas	25	11:25 AM
José María Paras	38	12:16 PM
*Montemorelos-L	50	12:54 PM
Montemorelos-S	50	1:14 PM
Teran	63	1:39 PM
Vaqueros	72	2:16 PM
San Juan	92	2:58 PM
Cadereyta	109	3:39 PM
Juarez	122	4:02 PM
San Miguel	134	4:24 PM
† Monterey-L	147	4:50 PM
Monterey-S	147	7:00 AM
Siding	158	7:20 AM
Pesquería	168	7:36 AM
García	179	7:54 AM
Icamole	197	8:25 AM
Paredon	222	9:03 AM
Amargos	230	9:21 AM
Las Norias	243	9:43 AM
† Venadito-L	253	10:00 AM

—L. Indica llegada y S. salida.
*Estaciones de las comidas.
†Empalme con el Internacional Mexicano.
‡Empalme con el Nacional Mexicano.

ESTE FERROCARRIL atraviesa una de las más pintorescas y ricas regiones de México; por sus fértiles terrenos; sus valiosas maderas; su clima sano y bella temperatura; por las mil oportunidades que ofrece al capitalista para doblar sus caudales; al artesano, al agricultor, para mejorar de condición.