

HOUSTON ó *Ciudad de las Magnolias*, como también se llama, debido á los fragantes bosques de magnolias que la rodean y la envían sus perfumes, es una deliciosa ciudad de clima sano y templado, donde el turista no podrá menos que encontrar mucho que le interese. Es una de las más antiguas poblaciones de Texas y se halla situada á orillas del llamado *Búffalo Bayou*, que desemboca en la bahía de Galveston. Tiene 30,000 habitantes y es el primer centro ferrocarrilero del Estado, pues nada menos que once diferentes líneas ponen á la ciudad en comunicación rápida con todas las más interesantes poblaciones situadas al Oeste del Mississippí. No es menor su importancia como mercado algodouero, azucarero y para las maderas labradas que producen los riquísimos bosques de Texas, á que ya nos hemos referido, así como por su industria fabril y su activo comercio.

GALVESTON, punto terminal en las costas de Texas, del ferrocarril que nos viene ocupando, es el puerto principal del Estado y se halla situado en la extremidad oriental de una isla que bañan las aguas de la bahía de Galveston y del Golfo de México, isla que tiene una longitud de 30 millas por una latitud que varía de 2 á 4 millas. Como esta isla se halla escasamente poblada fuera de los límites de la ciudad, y hay en ella numerosos esteros, lagos y bayous, ofrece un campo riquísimo para la caza de patos y otras aves, y para la pesca, en todas las estaciones del año.

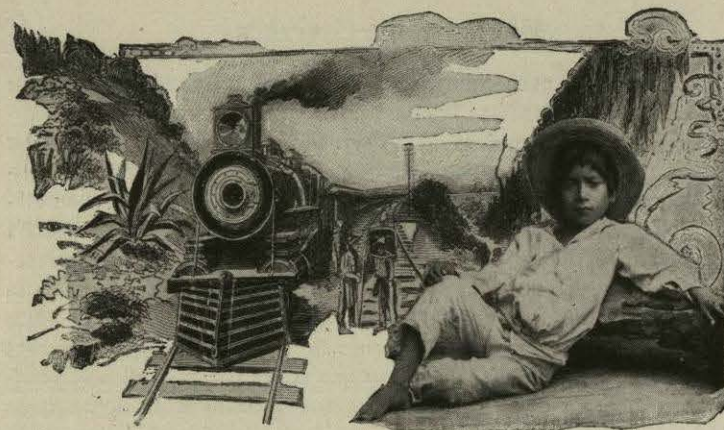
La ciudad de Galveston se halla muy bien trazada y atractivamente situada; sus calles son amplias, y en aquellas que especialmente se han dedicado al comercio, se yerguen por ambos lados y sin interrupción, por muchas cuadras, inmensos y sólidos edificios, muchos de los cuales pueden figurar entre los más hermosos del país; y la parte destinada á la residencia de las familias, cautiva desde luego la atención del turista, por la semi-tropical vegetación que rodea casi todas las casas, haciendo resaltar la belleza de sus detalles arquitectónicos, y por la abundancia de exquisitas flores que crecen en sus jardines y saturan el ambiente con sus perfumes.

Todo esto se halla en perfecta armonía con la cultura de sus habitantes; y la hermosa playa, que orea á la encantadora población con sus frescas brisas y la arrulla con el murmullo de sus olas, forman un apropiado marco para cuadro tan seductor.

Para todo asunto que se relacione con el tráfico de pasajeros del Ferrocarril Missouri, Kansas and Texas, deben dirigirse á

JAMES BARKER,

Agente General de Pasajes y Boletos, St. Louis, Mo.
U. S. A.



FERROCARRILES MEXICANOS.

EL MEXICANO—EL CENTRAL—EL NACIONAL—EL INTEROCEANICO—EL INTERNACIONAL
EL DE MONTERREY AL GOLFO—EL MEXICANO DEL SUR, ETC.

VIENTICINCO son las líneas ferrocarrileras que posee actualmente la República, con una extensión total de 6,487 millas, pero aquí sólo podemos hacer una ligera mención de las principales, que son las que figuran á la cabeza del presente capítulo.

FERROCARRIL MEXICANO.

No fué tardío México en procurar para sí los grandes progresos del siglo. Sin ofuscamiento de manía patriótica, aseguramos que ha sido el país de la América Latina más diligente en sus intentos de progreso. En 1833 se establecieron los ferrocarriles en Manchester y Liverpool, y apenas habían transcurrido cuatro años, es decir, era el año de 1837, cuando ya en México el Presidente de la República, D. Anastasio Bustamante, otorgaba á D. Francisco Arrillaga una concesión para el establecimiento de una vía ferrea que uniría la capital con el primero y más importante puerto mexicano: Veracruz. El mérito de tamaña empresa, irrealizable en el concepto de muchos, por aquel tiempo, sólo puede medirse teniendo en cuenta la zona indescriptiblemente abrupta, que debía atravesar la línea, por otra parte muy extensa. Mas lo atrevido del proyecto no arrojó, ni á su autor ni al Estado, con la circunstancia de que el concesionario no pidió subvención alguna, antes bien ofreció al gobierno un millón de pesos, que iría abonando en partidas de cincuenta mil pesos anua-

les, después de los once primeros años de explotación. Verdad es que los cálculos del Sr. Arrillaga eran errados. En efecto, estimó en seis millones de pesos el presupuesto de la obra. Más tarde el ingeniero Talcott lo elevó á trece millones, y por último la compañía constructora á veintisiete. A pesar de sus afanes el Sr. Arrillaga no logró ni comenzar su empresa. El huracán de la revolución devastaba sin cesar sus negocios. En 1842 D. Antonio Garay pidió al gobierno que se le concediera el privilegio de la obra proyectada por el Sr. Arrillaga. Accedió el gobierno, y se comenzó la construcción partiendo de Veracruz en el mismo año de 1842; pero la línea no avanzó en 13 años más de cuatro kilómetros. En 1855 los Sres. Mosso Hermanos solicitaron que se les pasara á ellos el privilegio concedido á Garay, lo cual obtuvieron y continuaron desde luego los trabajos de construcción. Todavía entonces se consideraba como sueño cada día más irrealizable, la construcción de un camino que en veintitrés años no había logrado avanzar más de 20 kilómetros. Afortunadamente un hombre de genio mercantil, de grandes alientos y de ilimitado crédito, D. Antonio Escandón, se presentó para llevar á cabo la obra de romanos. Compró á los Sres. Mosso el privilegio y lo construido, y solicitó del gobierno una concesión en toda forma. El Gobierno se la dió en 1857, facultándolo para la emisión de bonos especiales, concesión que fué ampliada en 1861.

El Sr. Escandón colocó en Europa buena cantidad de bonos y formó una compañía limitada, haciendo avanzar desde luego la vía desde la Capital hasta la Villa de Guadalupe. Al establecerse la Intervención, el Sr. Escandón celebró un contrato nuevo con el General en Jefe, y se continuó la obra dirigida por ingenieros franceses, hasta Paso del Macho. En 1865, el Sr. Escandón traspasó á una compañía inglesa, la concesión, quedando él como principal accionista. Al caer el Imperio en 1867, ya estaban en explotación más de 200 kilómetros de Veracruz á México, pero sobrevinieron nuevas dificultades, porque el gobierno republicano se negaba á reconocer la virtud de todos los arreglos hechos durante el gobierno de Maximiliano; al fin, sin embargo, se aprobaron, modificados, en sentido menos liberal para la empresa.

Después de muchas vicisitudes y sacrificios del erario, el 16 de Septiembre de 1869, se inauguró la línea entre México y Puebla, con un viaje del Presidente Juárez á esa ciudad. De esa fecha en adelante continuáronse los trabajos con tal actividad, que el 20 de Diciembre de 1872 se unieron en las cumbres de Maltrata los rieles de la línea que venía de Veracruz y los de la que iba de México, y el día 31 de Diciembre del mismo año, se verificó en México, en la estación de Buenavista, la solemne bendición del camino, impartida por el Ilustrísimo Señor D. Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, Arzobispo de México, celebrándose en seguida una rumbosa festividad de acción de gracias, en Catedral, á la que asistió lo

más granado de la ciudad. El día siguiente se verificó la inauguración del camino con un viaje que hizo el Presidente Lerdo de Tejada á Veracruz, acompañado de multitud de invitados. La construcción de este ferrocarril había tardado treinta y cuatro años y costado á la nación un verdadero caudal; en cambio, es la línea férrea mejor hecha en el país, y una de las más notables del mundo.

FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

Si penoso en extremo era el camino entre México y Veracruz, en tiempo de las diligencias, y si á lo penoso se agregaba lo peligroso, á causa de la multitud de cuadrillas de bandidos que pululaban, no eran inferiores en ninguno de los dos aspectos, los caminos del interior de la República. El del Bajío especialmente, de Querétaro á Guanajuato, requería de los viajeros sacrificios y torturas de que no podrá formar concepto la actual generación que crece entre las comodidades y el confort del Pullman. Esos caminos eran horribles atascaderos, en tiempos de aguas, ó desiertos de polvo asfixiante, en tiempo de secas. En la primera de esas divisiones especialmente, había á veces necesidad hasta de un mes para recorrer el camino, esto si los ladrones por inesperado prodigio permitían al pasajero consumir tamaña empresa. Para remediar aquel desesperante obstáculo que impedía el desarrollo de los negocios privados, y por tanto, de la riqueza pública, el gobierno expidió un decreto en 1.º de Junio de 1857, para la construcción de un camino de fierro que comunicara la capital con Querétaro y la Piedad. Una compañía formada de personas pudientes aceptó el negocio, pero vino á frustrarlo por completo el golpe de Estado de aquel año.

Durante diecisiete años no se ocupó el gobierno en ese asunto, que volvió á ponerse en el orden del día, el 5 de Diciembre de 1874. Curiosa, compleja y de gran interés para la crítica histórica es la crónica, sobre todo la secreta, de los negocios ferrocarrileros, en la administración del Sr. Lerdo. Se ha asegurado que este Presidente decía: "Entre la fuerza y la debilidad, el desierto," y que obedeciendo á este apotegma se negó siempre á todo negocio que tuviera por objeto la construcción de ferrocarriles que comunicaran el país con los Estados Unidos del Norte.

En 1874 se expidió una ley para el establecimiento de un ferrocarril entre México y León, que al fin no pudo concluirse, y después se celebró otro contrato con Mr. Edward Lee Plumb, para que desde el 29 de Mayo de 1875, comenzara á construir un ferrocarril de la ciudad de León al Río Grande del Norte, el cual contrato tampoco se llevó á cabo.

Más tarde, y por decreto de 21 de Diciembre de 1877, fué autorizado el gobierno de Guanajuato para construir un ferrocarril de vía angosta

entre Celaya y León, el que llegó hasta Irapuato, disfrutando una subvención de \$8,000 por kilómetro. También el gobierno de Querétaro celebró en Febrero de 1878, un contrato para el establecimiento de una vía entre Celaya y San Juan del Río, ó bien la Puerta de Palmillas.

Formóse entonces una compañía llamada de *Los Catorce*, para la construcción de una vía entre México y León, concesión que caducó, pero fué revalidada en 1880, y traspasada á Mr. Robert R. Symon y socios.

Finalmente la compañía formada en Boston, con el nombre de Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, celebró con el gobierno un contrato, el 8 de Septiembre de 1880, para la construcción de tres líneas férreas de vía ancha: una de México á León, otra de esa ciudad á Paso del Norte y otra de un punto entre México y León al Pacífico, pasando por Guadalajara. Como la compañía estaba segura de la aprobación del contrato, antes de que ella se efectuara, comenzó sus trabajos el 25 de Mayo de 1880, en México, en la estación de Buenavista.

Merced á la fuerte subvención que se concedió á este ferrocarril y á las pocas dificultades que tuvo que dominar en el terreno, él quedó terminado antes del plazo fijado, pues el compromiso de la compañía era entregar 400 kilómetros cada dos años. La inauguración de la línea troncal entre la Ciudad de México y la fronteriza de Ciudad-Juárez se verificó en Marzo 8 de 1884.

FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.

Los proyectos para unir á México y Toluca por medio de una vía férrea, datan del año 1865, en cuyo año el gobierno imperial otorgó dos concesiones, una para construir un ferrocarril de México á Cuautitlán y otro de México á Toluca, las cuales fueron ampliadas en 1869, al restablecerse la República.

En 1870 el Sr. D. Mariano Riva Palacio obtuvo una concesión para construir el camino de fierro de México á Toluca y Cuautitlán, empresa que disfrutó de las más espléndidas concesiones. Se le acordó subvención, se creó una lotería especial para consagrar sus productos á la obra, y bástenos decir, para dar idea de la inutilidad de esos sacrificios, que en diez años (1870—1880), no se construyeron más que diez kilómetros de la línea de Cuautitlán.

Es probable, y pudiéramos decir seguro, que jamás esa empresa habría llevado la locomotora á Toluca; pero el 13 de Septiembre de 1880 fué firmada la concesión hecha por el gobierno á M. A. Sullivan, representante de la compañía americana intitulada Compañía Constructora Nacional Mexicana, para un ferrocarril entre México y Laredo y un punto en la costa del Pacífico. Conforme á esa concesión, debía quedar termina-

da la línea del Pacífico en 1885, y la del Norte, en 1888, y el ancho de la vía sería de 914 milímetros. Se subvencionó la línea del Pacífico con 7,000 pesos por kilómetro, y la del Norte con 6,500, concediéndose además, por el término de quince años, la libre introducción de toda clase de materiales para construcción y reparación; así como se exceptuó de todo impuesto por cincuenta años, el capital, camino y dependencias de la compañía. Los trabajos comenzaron en Octubre de 1880, en la parte más alta de la sección entre México y Toluca.

La compañía tropezó con miles de dificultades, los trabajos se paralizaron por varios años, y en Mayo 23 de 1887, debido á algunas combinaciones financieras, todos los derechos y acciones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, fueron rematados en la Ciudad de México, en \$9,732,000, al representante de una nueva empresa que debería ser conocida con el nombre de Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, formada de capitalistas ingleses y americanos.

El día 1.º de Octubre de 1887, ó sea poco más de cinco meses después 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 ciudad de Laredo, el 1.º de Noviembre de 1888.

Este ferrocarril es de vía angosta, tiene tres pies de anchura y su extensión total es de 1,057 millas, incluyendo la de sus ramales.

FERROCARRIL INTEROCEANICO.

Hemos dicho que el Ferrocarril Interoceánico es otro de los principales del país, y verdaderamente sentimos no haber podido obtener en tiempo oportuno, los datos necesarios sobre la historia y costo de su construcción, para poderlos publicar aquí. La extensión de sus líneas es como sigue: de México á Veracruz, 339 kilómetros; de Los Reyes á Jojutla, 110, y la de sus demás ramales, 41, haciendo así un total de 490 kilómetros. Entre los principales centros de población, que liga unos con otros, merecen primera mención la ciudad de México, Puebla, Jalapa y el interesante puerto de Veracruz. Su magnífica y cómoda estación de México se halla situada en San Lázaro.

Para ocuparnos del Ferrocarril Internacional Mexicano, del de Monterrey al Golfo y el Mexicano del Sur, abriremos nuevos capítulos.

En las páginas 78, 79, 80 y 81 de este libro, se encontrarán algunos datos sobre los demás ferrocarriles mexicanos que no aparecen á continuación.

FERROCARRILES

---- DE ----

HIDALGO Y DEL NORDESTE

Trenes rápidos para pasajeros entre las ciudades
DE MÉXICO Y PACHUCA.

Pachuca es el centro minero de más importancia en la República.

Los trenes de esta empresa recorren cuatro veces al día la línea entre México y Pachuca, pasando por el Canal del Desagüe, Tizayuca, Tezontepec, San Agustín y Tepa. En San Agustín conecta el ramal de Irolo y de Tepa; hacia el Nordeste continúa la vía principal pasando por Tecajete, Somoriel, Santiago, Tulancingo, Sototlán y Tortugas.

Tulancingo es una de las ciudades más fértiles y pintorescas del Estado de Hidalgo.

Se hace un servicio eficaz y puntual de carga y pasajeros entre estas localidades y las intermedias.

Los trenes de esta Empresa hacen el tráfico de carga en combinación con los del Ferrocarril Nacional Mexicano entre Pachuca y los Estados Unidos del Norte y con los del Ferrocarril Interoceánico entre Veracruz y Pachuca.

En virtud de los arreglos celebrados con los Ferrocarriles Central Mexicano, Nacional Mexicano, Interoceánico, Mexicano de Veracruz y Mexicano del Sur, pueden hacerse remisiones directas de carga entre cualesquiera de sus Estaciones sin costo alguno por gastos de transbordes.

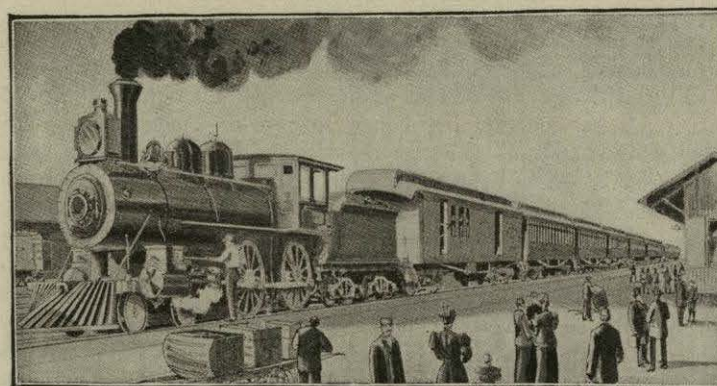
Estación en México, junto á la Garita de Peralvillo.— Dirección, Calle de Cordobanes, núm. 5.— Apartado postal núm. 43.

GABRIEL MANCERA,

Gerente General.

TOMÁS MANCERA,

Superintendente y Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.



FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO.

L. M. JOHNSON, Gerente General. — C. K. DUNLAP, Agente General de Fletes y Pasajes, Ciudad Porfirio Díaz, México.



que sirve de epígrafe al presente capítulo, es el nombre de uno de los más modernos y principales ferrocarriles de México. Su importancia, sin embargo, subirá muy notablemente de punto, tan luego como sus rieles toquen las arenas del puerto de Mazatlán, que es por hoy el punto objetivo de la Compañía, en la costa del Pacífico. La vía, cuya anchura es de cuatro pies y ocho y media pulgadas, cubre actualmente una distancia total de 660 millas, de la manera siguiente: De Ciudad Porfirio Díaz á Durango,



541; de Sabinas á Hondo, 13; de Monclova á Cuatro Ciénegas, 42; de Hornos á San Pedro, 14; de Matamoros á Zaragoza, 44, y de Pedriceña á Velardeña, 6.

Los primeros pasos para la construcción de esta línea férrea, se dieron en 1881 por una que se llamó Compañía Constructora Internacional; pero más tarde, y después de haber sufrido algunas modificaciones la concesión original,



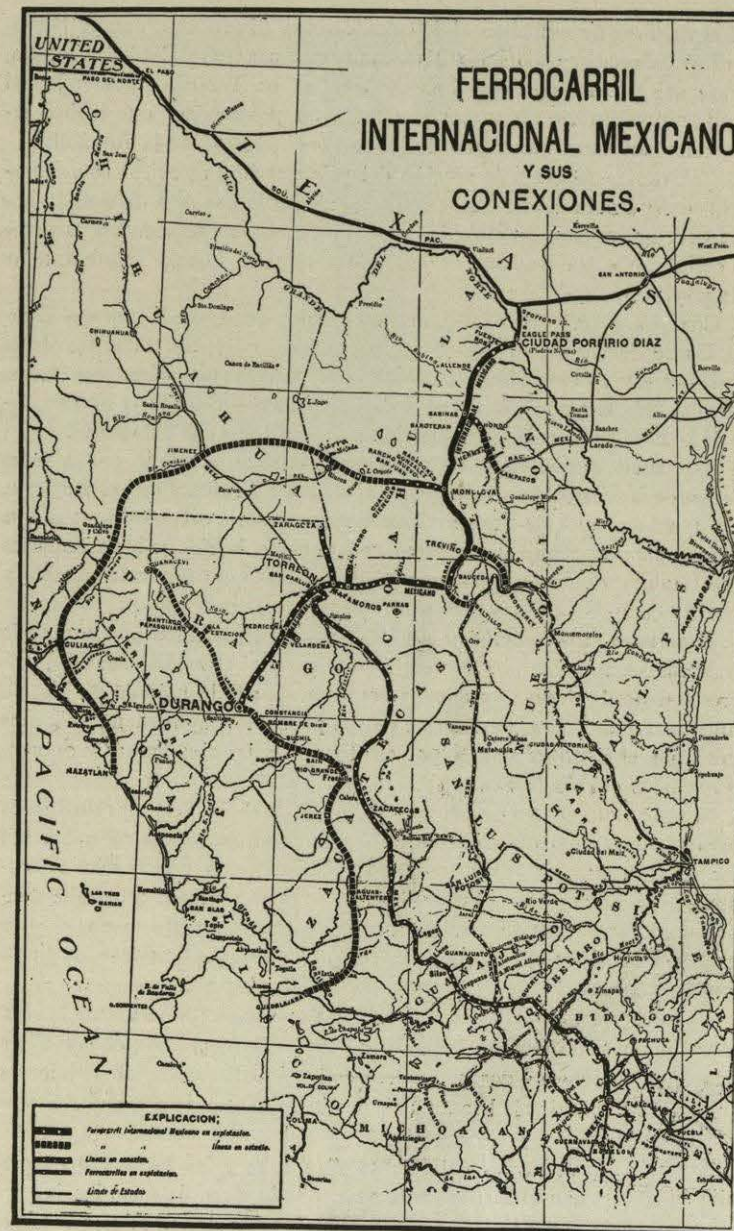
Una vendedora de patos.

la cual se otorgó en Junio de 1881, pasó ésta 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, población conocida hoy con el nombre de Ciudad Porfirio Díaz, avanzando los trabajos con gran rapidez. Un año y diez meses después de esa fecha, ó sea en Septiembre 30 de 1884, la empresa había construido 275 kilómetros de vía, incluyendo el pequeño ramal de 17 kilómetros de Sabinas á San Felipe, punto donde se hallan en explotación los ricos criaderos de carbón de piedra descubiertos algunos años antes. El día primero de Marzo de 1888 quedó abierta la línea al servicio público desde Ciudad Porfirio Díaz hasta Torreón, punto donde empalma con el Ferrocarril Central Mexicano. Los trabajos de construcción siguieron avanzando después hasta llegar á Durango, capital del Estado de su nombre, habiéndose verificado la inauguración de este último tramo en Noviembre 11 de 1892, acontecimiento que ocasionó regocijo y grandes fiestas en la simpática capital.

Este ferrocarril, como se verá en el mapa que acompaña estos apuntes, atraviesa parte del Estado de Durango y todo el de Coahuila, de Sur á Norte. Sus principales estaciones son las siguientes: Durango, Velardeña, Torreón, Matamoros, Zaragoza, San Pedro, Hornos, Paila, Jaral, Treviño, Monclova y Sabinas. Pasa en unas partes por magníficos terrenos para la agricultura y la cría de ganado, y en otras por un territorio riquísimo en minerales, atravesando en Coahuila los extensos criaderos de carbón de piedra, pertenecientes á Mr. C. P. Huntington, uno de los dueños del *Ferrocarril Southern Pacific*, que es el más extenso de cuantos se han construido hasta hoy por una sola empresa en los Estados Unidos del Norte, y dueño también de este mismo que aquí nos ocupa.

El *Ferrocarril Internacional Mexicano* forma conexión en su extremo Norte, con el *Southern Pacific*; en la estación de Treviño, con el *Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano*, y en la estación de Torreón, con el *Central Mexicano*, como ya se ha dicho; y tiene en proyecto la construcción de varios ramales, á saber: de la estación de Paila á Parras, ciudad de unos 7,000 habitantes, cuya industria principal es la fabricación de vinos de distintas clases y excelente calidad; de la estación de Jaral á Saltillo, capital del Estado; de Sabinas á Lampazos, en el que se han construido ya 13 millas, pasando por los criaderos de carbón de piedra, ya mencionados; de la estación de Treviño á Monterrey; de Monclova á Matatlán, pasando por las importantes poblaciones de Jiménez, en el Estado de Chihuahua, y Culiacán, capital del Estado de Sinaloa; de Durango hacia el Noroeste, hasta el importante mineral de Guanaceví, y hacia el Sur, hasta Guadalajara, hermosa capital del Estado de Jalisco. Tanto el ramal de Sabinas á Lampazos, como el de Jaral á Saltillo, dejarán unido á este ferrocarril con el Nacional Mexicano. Ya hemos visto que en la es-



tación de Treviño empalma el INTERNACIONAL MEXICANO, con el Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano, que pasa por Ciudad Victoria, capital del Estado de Tamaulipas, y termina en Tampico, poniendo así en comunicación directa y rápida á todas las poblaciones que ambos ferrocarriles atraviesan, con uno de los mejores puertos de la República.

Una rápida ojeada á la sección del país que hoy atraviesa este ferrocarril, servirá para que el lector se forme idea más correcta de toda la importancia que actualmente posee, importancia que se acrecentará tan luego como se hallen terminados los demás ramales que la empresa tiene en proyecto.

Coahuila es uno de los Estados mexicanos que colinda con los Estados Unidos del Norte y figura en cuarto término entre todos los de la República por su extensión territorial, pues posee 50,890 millas cuadradas, aventajándole tan sólo los Estados de Chihuahua y Sonora, y el Territorio de la Baja California. Su población asciende á 235,638 habitantes.

Este suelo es generalmente montañoso; está accidentado por la rama oriental de la Sierra Madre, que entra al suelo de Coahuila por el Suroeste, procedente de San Luis Potosí y Tamaulipas, y arroja diversos ramales que forman extensas planicies y feraces valles, como la rica y bella comarca de la Laguna, de una exuberancia prodigiosa, asombrosamente notable y capaz de competir con las más ricas del resto del país.

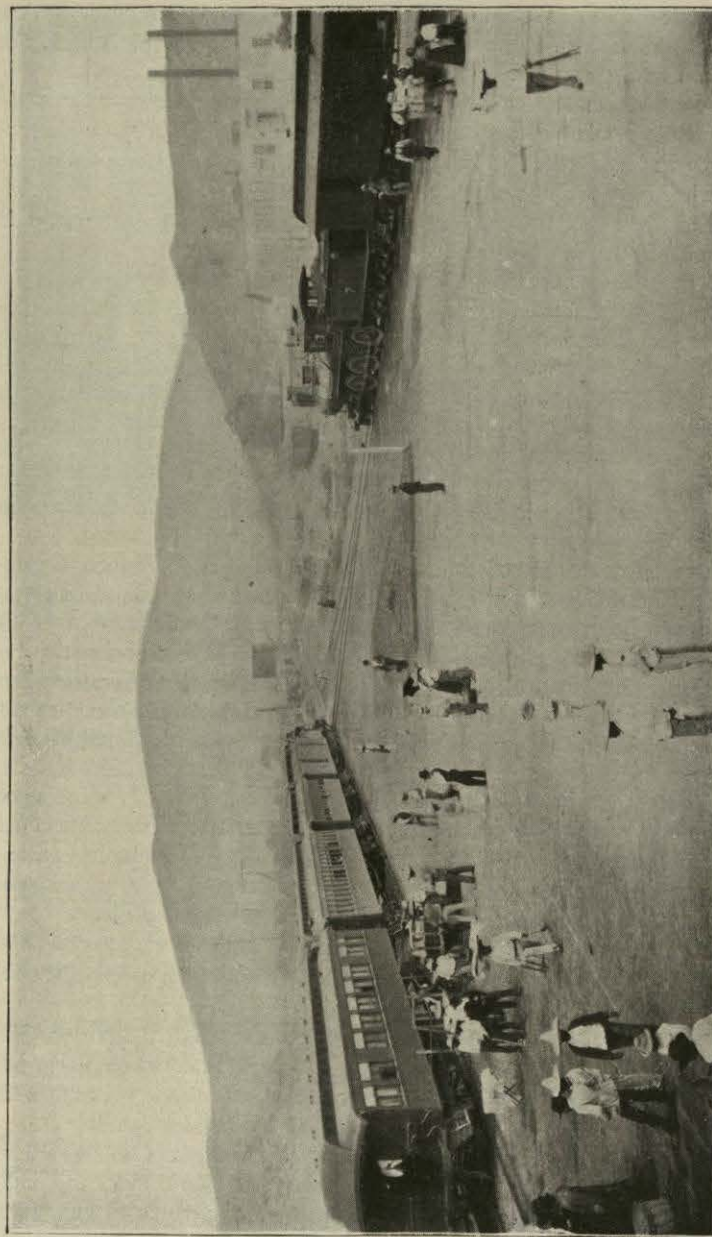
El terreno es de aluvión y tan fértil que da trescientos por uno en la siembra del maíz; cien por uno en la de trigo, y el algodón, que es el primer elemento de riqueza en aquella comarca, da por lo bajo de un sesenta á un setenta por ciento de utilidad en sus productos, aumentando algunas veces hasta el ciento cincuenta por ciento, según las abundantes y oportunas avenidas del río Nazas.

El gran valle del río de Sabinas, colinda por el Sur con un ramal de la Sierra Madre que corre al Noroeste, con una altura media de mil á mil trescientos metros, una anchura de doce kilómetros y con la vértice septentrional cubierta de bosques espesos de encinas y pinos; este valle queda separado únicamente por unas colinas bajas de otro no menos rico ni menos extenso llamado el Alamo. Ambos valles se componen de tierra vegetal negra, arcillosa y de excelentes condiciones agrícolas.

En la Sierra de Santa Rosa, que es otro arranque de la Sierra Madre, hay muchos y ricos manantiales, llamando la atención el "Ojo de Agua" de Santa Rosa, que nace á dos kilómetros de la villa de este nombre, y forma en el mismo punto donde brota un riachuelo de bastante agua que abastece el pueblo, sus huertas y el campo.

También las vertientes del Realito, San Juan y las Garzas abastecen varios lugares y dan elementos para mover toda clase de maquinarias.

La sierra de Santa Rosa ha llamado la atención de los mineros, desde



Empalme del Ferrocarril Internacional Mexicano con el Central Mexicano en la Estación de Torreón.

hace siglos; entre otros minerales hay allí dos capas de carbón de piedra, muy inmediatas una á otra, saliendo una de ellas á la superficie de la tierra, con un espesor de un metro; el carbón es de la mejor calidad.

A orillas del Río de Sabinas, á unos treinta kilómetros al Norte de Santa Rosa y á la misma distancia de Ciudad Porfirio Díaz, en las cercanías de Presidio del Río Grande, en Laredo y algunos otros puntos, salen á la superficie de la tierra las capas de carbón.

El carbón de Parras es muy bituminoso, y esta formación se extiende hasta el centro del Bolsón de Mapimi.

La parte meridional del Río de San Juan, es también muy feraz. Existe allí una llanura riquísima, que mide una superficie de treinta kilómetros de longitud, por cuatro de anchura, y como el cauce del río tiene varios puntos apropiados para tomas de agua, toda ella es de lo más fértil que pueda ambicionarse; su clima es apropiado para los cultivos del maíz, trigo y caña de azúcar, que hasta hoy es lo único que se siembra; pero es indudable que también puede producirse el algodón, tabaco, y con especialidad la viña, por ser aquellas colinas de origen basáltico, que es el panino más apropiado para este género de cultivos. Aun el arroz pudiera dar en los bajíos del río buenas cosechas.

Los cerros de pórfido, conocidos con los nombres de Pánuco, Guadalupe y Sierra Colorada, han dislocado la formación carbonífera del terreno, y existen con profusión en dichos cerros, vetas de cobre, con ley de plata y oro que en la superficie tienen algunos metros de espesor.

Desde el período colonial comenzó á explotarse en el Estado la minería, y hoy se tienen como principales, el Mineral de Santa Rosa y las minas de Potrerillos, la Fronteriza, el Oso Grande y algunas otras. El más moderno de los Minerales de Coahuila, es el de Sierra Mojada.

Resumiendo lo dicho, resulta que las riquezas vegetal y mineral de Coahuila, son muy grandes, pero particularmente la primera que produce pastos excelentes y abundantísimos; lechuguilla, que se multiplica en extremo y da una fibra larga y fina; toda clase de cereales y muchas excelentes frutas. Entre los árboles abundan el pino, el cedro y el encino.

Esta parte de la República no empezó á ser conocida sino hasta el año de 1554, en que el Virrey D. Luis de Velasco nombró varias expediciones que hicieron la conquista de la tierra.

Los indios coahuilas que habitaban la comarca de la Laguna de Parras fueron los primeros que comenzaron á ver invadido su territorio por colonos procedentes de Nueva Vizcaya, quienes extendieron sus conquistas por el Oriente hasta el pueblo de Parras y la ciudad del Saltillo.

Las famosas ruinas de Casas Grandes, la Quemada, Cholula, Palenque, etc., que existen en los diversos lugares del territorio mexicano, indican la cultura y civilización de los antiguos pueblos; pero en ningún punto



El popular jarabe.—México.

de Coahuila se registra el más ligero vestigio de monumentos ó edificios, lo que demuestra que los primitivos pobladores eran tribus verdaderamente nómadas.

La capital de este rico Estado, que antes de lejana fecha quedará ligada con las demás poblaciones que atraviesa el Ferrocarril Internacional Mexicano, cuenta hoy con unos 20,000 habitantes. Su aspecto es agradable y su clima seco y sano. Su temperatura media al año es de 20° centígrados, la mayor en el verano, de 30°, y la menor en Diciembre de 10°. Está situada la ciudad en el plano inclinado que forma la vertiente septentrional de la mesa llamada del Ojo de Agua, y su perspectiva es bellísima por lo accidentado del terreno hacia el Sur, y más que todo por lo exuberante de la vegetación que cubre aquel suelo. La mesa del Ojo de Agua está formada por uno de los arranques de la Sierra Madre, y la vertiente en que se asienta la ciudad es en algunas partes suave y en otras está quebrada por colinas y collados; así es que al Sur queda la citada Mesa del Ojo de Agua; al Este la Sierra Madre; al Oeste el Cerro del Pueblo y al Norte una extensa planicie de más de 120 kilómetros longitudinales, sembrada de valles deliciosos y amenos.

El nombre del Saltillo es acaso una expresión adulterada del idioma chichimeca, que en su origen significa "tierra alta de muchas aguas," y en efecto, la ciudad inclinada lánguidamente sobre el descenso que va de Sur á Norte, parece estar arrullada por los murmullos de los muchos manantiales de aguas cristalinas, de excelente calidad, que brotan de sus

hermosas colinas y abastecen las numerosas fuentes de la población. Por estar el Ojo de Agua al Sur de la ciudad y á gran altura respecto de ella, en ninguna fuente deja de subir el agua á la altura que se desee.

Después de salir la vía del Estado de Coahuila, entra al de Durango, que es otro de los grandes Estados del país, con una extensión territorial de 42,510 millas cuadradas y una población de 287,622 habitantes.

La mayor parte del terreno que forma este Estado, es accidentado y montañoso. Al Oeste corre de Sur á Norte la Sierra Madre, que arroja con rumbo al Este diversos ramales estribaduras, que ya se unen entre sí y ya se apartan formando diversas cordilleras y extensos valles hasta muy cerca de la capital del Estado. A 24 kilómetros al Sureste de dicha capital el terreno se presenta con todos los caracteres de una constitución volcánica; grupos de peñascos y escoria en abundancia, profundas grietas llenas de lava, innumerables cavernas, extrañas ondulaciones y algunos cráteres de volcanes apagados, determinan el aspecto de ese terreno conocido con el nombre de La Breña, y el cual ocupa una extensión de 48 kilómetros de longitud por 24 de latitud.

El aspecto del país es agradable y ameno en la parte en que la vegetación se manifiesta exuberante; es grandioso é imponente en los lugares escabrosos de la Sierra Madre; es agreste y melancólico en los lugares de La Breña. Algunos ríos que nacen en la Sierra Madre, á los que afluyen las corrientes de multitud de barrancas, dan á las campiñas la mayor fertilidad, y muy particularmente á las regadas por el caudaloso Nazas, que pasa hasta Coahuila, donde desagua en la laguna de Mayran.

El Estado se encuentra en la zona templada, y la gran variedad de sus terrenos, que son en extremo quebrados, particularmente en las regiones austral y occidental, determina la diversidad de climas, alternándose entre lugares poco distantes la temperatura y la vegetación de muy distintos temperamentos.

La parte occidental del territorio de Durango, comprende en gran parte una de las regiones más ricas de la República, en el reino mineral.

La Sierra Madre, extraordinariamente ensanchada, extiende sus vertientes occidentales sobre el Estado de Sinaloa, las cuales van á morir en las campiñas, que se dilatan hasta las costas del Pacífico; y más allá, al Norte, se interpone vigorosamente entre los de Chihuahua y Sonora.

Basta mencionar unos cuantos Minerales de nombradía, pertenecientes á esta fracción de la República, para comprender la importancia de tan extensa y rica zona metalífera: Jesús María, Batopilas y Guadalupe y Calvo, en Chihuahua; Bronces, San Antonio de las Huertas y Alamos, en Sonora; Minerales de Tamazula y San Dimas, en Durango; y San José de Gracia, Copala, Pánuco y Cosalá, en Sinaloa.

Todo el Estado de Durango y particularmente la región occidental,



VISTA EN DURANGO.—Ferrocarril Internacional Mexicano.

como se ha manifestado, es esencialmente mineral; en Indé numerosos filones argentíferos justifican el renombre que ha gozado este lugar, hoy casi abandonado.

El Mineral del Oro, al Noroeste y á corta distancia del anterior, ha ofrecido á la explotación sus aluviones y filones auríferos, siendo los más interesantes los que contienen piritas arsenicales con una gran ley de oro.

El Mineral de Guanaceví, al Oeste de los anteriores y á 2,130 metros sobre el mar, también es famoso por sus metales. Ya hemos dicho que la empresa del FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO tiene en proyecto la construcción de un ramal de Durango á este Mineral.

Los pórfidos metalíferos que se extienden hasta la Sierra de la Candelilla se hallan cubiertos por los pórfidos traquilíticos, impregnados de calcedonia. Muchas vetas argentíferas y ricas de este asiento de minas permanecen sin explotación á causa de la difícil reducción del mineral, de la carestía del mercurio y de los gastos de fletes y provisiones.

El Mineral de Coneto, del cual se extrae el estaño, se encuentra situado en el centro de una sierra granítica, al Noreste de la pintoresca población de Santiago Papasquiario.

El de la Parrilla, al Sureste de Durango, ofrece una complicada red de vetas de minerales colorados en la superficie, como cloruros y bromuros de plata, y en las labores profundas con galena argentífera, que se someten para su beneficio al sistema de fundición en hornos castellanos.

En San Dimas, uno de los principales asientos de minas, se encuentran asociada la plata sulfúrea, la polvorilla y el rosicler claro.

En Topia las vetas son esencialmente de galena argentífera, de hoja ancha, de uno á tres marcos por carga.

El inagotable criadero del Cerro de Mercado, que debe su nombre al español Ginés Vázquez del Mercado, quien lo descubrió en 1562, se halla situado á 2 kilómetros al Norte de Durango.

Al tratar de este importantísimo Mineral el Sr. Bowring, se expresa de la siguiente manera:

"Este cerro podría abastecer todas las ferrerías de la Gran Bretaña, que anualmente producen 15.000.000 de quintales de fierro, por espacio de 330 años, y que en el transcurso de ese tiempo produciría 9.900.000.000 de pesos, cantidad más de siete veces mayor que todo el oro y plata acuñados en la Casa de Moneda de México, desde 1690 á 1803."

El cerro tiene de Este á Oeste un kilómetro y medio de longitud y 300 metros de latitud; su altura es de poco menos de 200 metros, y conforme á estas medidas el volumen es de 35.308,828 metros cúbicos.

Esta riqueza es mucho mayor de lo que parece, si se considera que el cálculo anterior solamente se refiere á la masa mineral que está sobre la superficie de la tierra, con exclusión de la parte interior, desconocida y que debe ser mucho más grande.

En materia vegetal, el Estado de Durango no es menos rico que en el reino mineral; sometidos sus extensos y fértiles terrenos á la influencia de los diversos climas que posee, disfruta de una inmensa variedad de producciones vegetales. En sus bosques inmensos é impenetrables se encuentran las más preciosas maderas de construcción, y es extensa la lista de sus arbustos y yerbas medicinales.

Produce asimismo excelentes frutas y legumbres, y su agricultura se reduce á los productos siguientes: maíz, trigo, chile, haba, lenteja, cebollas, caña de azúcar y algodón, cuyo cultivo adquiere cada día mayor desarrollo, principalmente en los partidos de Nazas y Mapimí.

La cría de ganados es un ramo de la mayor importancia en el Estado y susceptible de prodigioso desarrollo, por la excelencia y abundancia de sus pastos, y por la magnífica clase y condiciones de los animales.

Este rico y extenso territorio, como todo el Norte de la Nueva España, quedó en poder de los indios, y sólo hasta después de algunos años de pasada la conquista de México, empezaron los españoles á expedicionar por este rumbo, fundando algunas ciudades donde encontraban vetas metálicas, y no fué otro el origen de San Luis Potosí, Zacatecas y otras muchas poblaciones de México.

Como ya se ha dicho, la capital de Durango forma hoy el punto terminal del Ferrocarril Internacional Mexicano, y esta circunstancia, además del gran interés que la misma posee como uno de los principales centros

de población y comercio del país, nos impide cerrar este capítulo sin dedicarla siquiera unas cuantas líneas.

No es fácil trazar un cuadro de la existencia primitiva de la ciudad, por el extravío que sufrió el archivo que contenía todo lo concerniente á su fundación. Se sabe, sin embargo, que sus principios fueron en extremo lentos y dificultosos, por el estado de guerra en que se pusieron las tribus indígenas, refugiadas en sus ásperas é inmediatas serranías y el trabajo de someterlas y de repeler sus constantes incursiones. En una palabra, la historia de los primeros años de la ciudad de Durango no presenta más que desastres y matanzas, en las que hay vertida mucha sangre de sacerdotes, jesuitas y franciscanos.

El trazo de la población es bastante regular y de no escasas dimensiones. En sus alrededores y aun en el centro mismo, hay magníficas huertas que dan á la ciudad, vista de cualesquiera de las colinas que la rodean, un aspecto realmente pintoresco.

Durango no tiene edificios notables por su arquitectura. La casi totalidad de sus casas son bajas y de adobe; pero desde que la locomotora, ese apóstol del progreso y la civilización, despertó con sus silbidos á sus habitantes del letargo en que su aislamiento les tenía sumidos, comenzó á notarse el interés que esos acontecimientos grandiosos por las consecuencias que acarrearán, hacen nacer siempre en todas partes, y así ya hoy se ven aquí y allá algunos modernos edificios, algunos concluidos y otros en construcción, y todo hace creer que Durango, dentro de muy pocos años, habrá sufrido una transformación completa, pues como centro que es de una de las porciones más ricas de la República, cuenta con todos los elementos necesarios para ello.

Entre sus templos figura en primera línea la Catedral, si no por su arquitectura, sí por sus dimensiones; es del orden toscano, desempeñado con notable regularidad. Su construcción se comenzó en 1695.

La ciudad posee numerosos jardines, llamando particularmente la atención el de la Plaza Principal, ó Plaza de la Constitución; muchos importantes establecimientos industriales; una penitenciaría en construcción; lavaderos públicos; un mercado; un teatro; una plaza de toros; un casino; un hospital; muy buenos hoteles y una línea de tranvías que une á la estación del Ferrocarril Internacional Mexicano, con la Plaza Principal.

La Instrucción pública se halla igualmente muy bien atendida en esta capital. Comprendiendo la importancia del papel que debe desempeñar en esa evolución de progreso que se ha posesionado del país, el gobierno ha hecho todo género de esfuerzos para impulsarla, y así, tan importante ramo está hoy allí á muy halagadora altura.

Para terminar estos apuntes, diremos que el Ferrocarril Internacional Mexicano, cuyo servicio de coches de pasajeros es de los más elegantes y cómodos en toda la República, empalma sin retraso en Eagle Pass y San



Vista en el camino—El Cerro de Mercado—La Estación del ferrocarril en Durango.

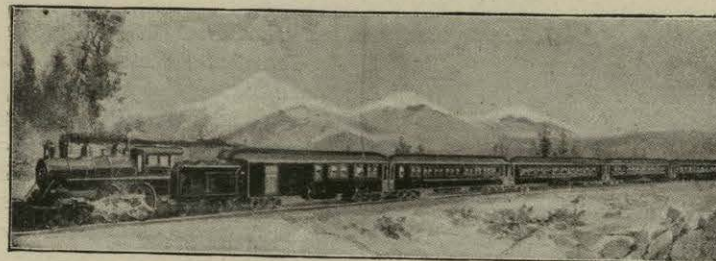
Antonio, Texas, con ferrocarriles para cualquier punto de los Estados Unidos, y que viajando por él se ahorran grandes distancias, y de 20 á 24 horas de tiempo entre las principales ciudades de ambos países.

Diremos, finalmente, que tiene en sus diversas líneas magníficos restaurantes; que su vía, en las que las pendientes no pasan del uno por ciento ó sean 52 pies por milla, se halla perfectamente balastrada; que tiene trenes rápidos, experimentados maquinistas, hábiles y atentos conductores.

Interesa, pues, al viajero tener todo esto presente.



Una hacienda en Durango.



FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO.

A. MONNON, Gerente General.—WM. MACKENZIE, Gerente del Tráfico.
OFICINAS GENERALES, Monterrey, México.

NADIE duda en los tiempos en que vivimos, que los ferrocarriles constituyen uno de los más poderosos agentes para la civilización y engrandecimiento de los pueblos; la experiencia ha probado su gran utilidad é importancia, de manera tal, que ya hoy se considera la construcción de vías férreas, como una de las primeras y más urgentes necesidades, de los países. En ninguna nación se ha hecho tan marcado este benéfico empeño, como en los Estados Unidos y, bien puede creerse, á él debe aquel país su actual riqueza y los rápidos é incomparables progresos que ha alcanzado.



El actual gobierno de México comprendió, desde los primeros años de su acertada administración, la acción civilizadora de los ferrocarriles y la influencia poderosa que ellos ejercerían para el afianzamiento de la paz en el país, y con noble y decidido empeño se dedicó á proveerle de esos medios salvadores que debían pronto encarrilarle en la vía del verdadero progreso, otorgando numerosas y liberalísimas concesiones, sin reparar en los sacrificios inmensos que para el efecto tenía que hacer: á una de esas acertadas disposiciones debe hoy el país la existencia de la interesante vía de comunicación con cuyo nombre encabezamos este capítulo, la cual es también conocida como RUTA DE TAMPICO.

La concesión que amparaba la construcción del Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano, fué otorgada con una subvención de \$8,000 por kilómetro de vía, según decreto del 18 de Agosto de 1888. Los primeros dueños de esta concesión la vendieron á una compañía que se for-

mó después y cuyos socios principales fueron los Sres. General Gerónimo Treviño, Presidente; T. S. Bulloc, Vice-Presidente; Victor A. Wilder, Secretario y Tesorero, y J. A. Robertson, Director General.

Las obras de construcción fueron emprendidas por la mencionada compañía, con gran actividad, quedando terminados y abiertos al servicio público los primeros 390 kilómetros de vía, desde la estación de Treviño hasta Ciudad Victoria, en Octubre 12 de 1890, y toda la línea, hasta el puerto de Tampico, en el año siguiente. Posteriormente, este ferrocarril fué vendido á una rica empresa europea, conocida con el nombre de SOCIEDAD ANÓNIMA BELGA DE CAMINOS DE FIERRO EN MÉXICO, y á ella continúa perteneciendo hasta la fecha.

Sus puntos de conexión con otras vías férreas, son los siguientes: en Treviño empalma con el Ferrocarril Internacional Mexicano; en Monterrey, con el Nacional Mexicano, y en Tampico, con el Central Mexicano. Sus estaciones principales son: Monterrey, Linares, Ciudad Victoria y Tampico, que es el segundo puerto de la República, por su importancia comercial.

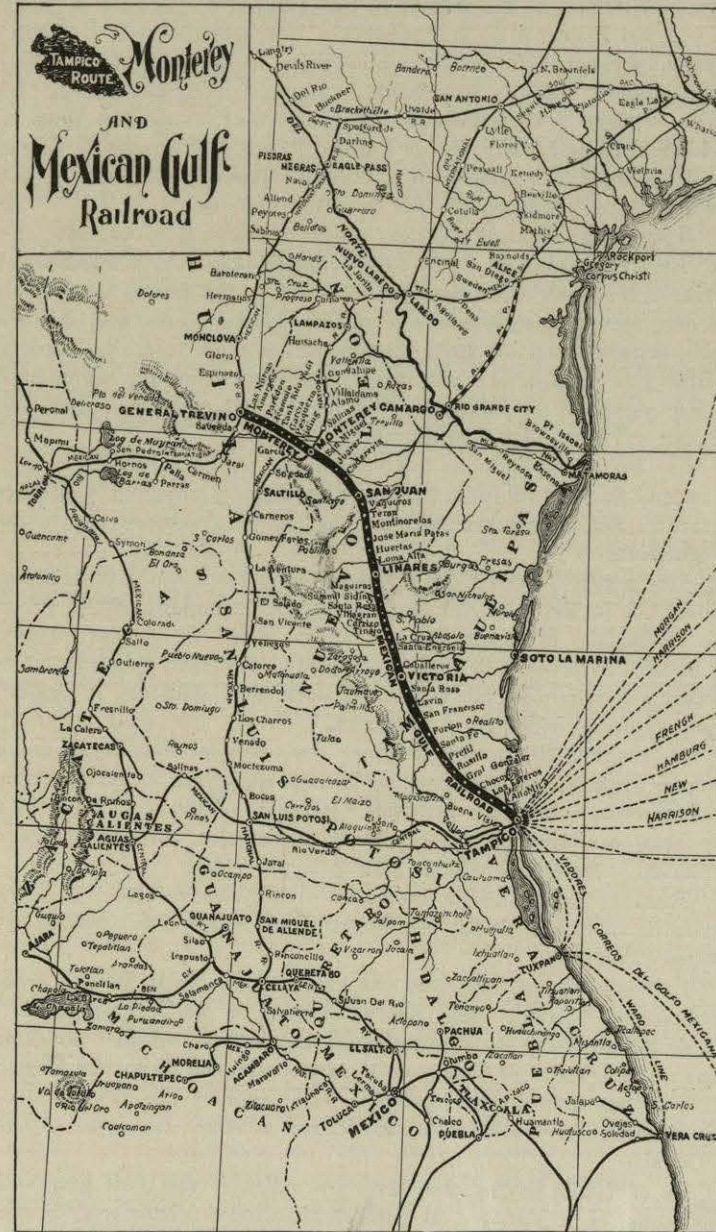
La estación de pasajeros de este ferrocarril en la ciudad de Monterrey, es una de las mejores y más elegantes en todo el país. Es de dos pisos, construida de piedra, con atractivos detalles arquitectónicos y con toda la amplitud y comodidades necesarias. En el piso superior se encuentran las Oficinas Generales de la Compañía.

Interesante por muchos conceptos es la región del país que recorre el Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano. Consultando el mapa, se verá que atraviesa parte del Estado de Coahuila y los de Nuevo León y Tamaulipas, en dirección de Noroeste á Sureste, desde la estación de Treviño hasta el puerto de Tampico. Unas cuantas líneas sobre el aspecto general y recursos de los dos últimos Estados, darán idea al lector de esa importancia que atribuimos á la región referida, importancia que no podrá menos que ir aumentando constantemente, según se vayan colonizando sus feracísimos terrenos y explotando las vastas riquezas naturales con que cuenta.

La extensión superficial del Estado de Nuevo León, es de 62,998 kilómetros cuadrados, y su población asciende á 309,255 habitantes.

El aspecto general del terreno es muy pintoresco: altas montañas revestidas de hermosos bosques de maderas preciosas; á su pie extensas praderas cubiertas de magníficos pastos y llanuras que fecundizan algunos ríos de importancia; numerosos arroyos y manantiales; llanuras en las que se cultivan con gran éxito el maíz, trigo, cebada, la caña de azúcar, el frijol, algodón, ixtle, tabaco, papas, cebolla, garbanzo, chile, camote, toda clase de legumbres y una gran variedad de árboles frutales.

Entre sus principales ríos deben mencionarse el Salado, que desemboca en el Río Grande; el de Salinas, el de Santa Catalina, el río de Ra-



Mapa del Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

mos, el del Pilón, el Río Grande de San Juan, el de Potosí ó de la Parida y el río Blanco ó de la Purificación, que desemboca en el Golfo de México; y entre sus manantiales principales, las aguas de muchos de los cuales poseen notables propiedades curativas, citaremos los de Topo Chico, situados á corta distancia de Monterrey; los de San Ignacio, á 24 kilómetros de Linares; los de Potrero Prieto, al Noroeste de Galeana; los de la Boca, á 4 kilómetros al Este de Santiago Guayuco, y los de Huertas, á 25 kilómetros al Sur de Montemorelos.

Respecto al clima del Estado puede decirse que es bastante variable. En su territorio hay tres zonas climatológicas, bien marcadas: las tierras de las planicies del Sur, que se elevan á 1,600 metros sobre el nivel del mar, aproximadamente, son templadas; las del Norte, que son tierras bajas, situadas entre los 400 y los 650 metros sobre el mismo nivel, son cálidas, y el clima de la región montañosa varía asimismo, según su elevación, siendo la temperatura en los lugares habitados más altos, como Galeana y Potosí, de 14° centígrados.

Las lluvias son variables también en esta región del país, y caen por lo general de Marzo á Julio, en ligeras lloviznas, al principio, y en fuertes aguaceros después de avanzada la estación, pero siempre con bastante irregularidad.

Aun cuando Nuevo León no figura entre los Estados esencialmente mineros de la República, no por eso carece de importancia su producción de metales preciosos. Hay numerosas minas de metales plomosos, de metales ferrosos y de carbón de piedra. Abundan asimismo el carbonato y el sulfato de cal, el yeso, la selenita, el alabastro, la sienita, el granito rojo, el feldespato y la pizarra.

La variedad de las producciones vegetales del Estado es grande: bosques inmensos de preciosas maderas propias para la construcción y la ebanistería, cubren las montañas y profundas barrancas, y crecen allí con igual profusión plantas textiles y medicinales, curtientes, tintóreas y muchas otras que se utilizan con gran provecho.

Tamaulipas, Estado de inmensos y vírgenes recursos, posee una extensión superficial de 84,394 kilómetros cuadrados y una población de 206,502 habitantes.

La Sierra Madre penetra en este Estado por su parte Sur y la recorre en dirección Noroeste, hasta internarse en el de Nuevo León, hacia los 24° de latitud Norte. Encuéntanse las mayores fragosidades de Tamaulipas, en el Distrito de Tula y en la parte occidental de los del Centro y del Sur, asperezas donde tienen su origen algunos ríos de importancia que riegan hermosos valles y van después á verter sus aguas al Golfo de México.

En el Estado hay muchos hermosos valles, feraces y de gran extensión, como el de Jaumave, al Suroeste de Ciudad Victoria; el de Santa

Bárbara, al Sur de la misma capital, y el Valle de las Rusias, inmenso, pues ocupa casi todo el Distrito Sur.

Hay asimismo caudalosos ríos, numerosos arroyos de aguas permanentes y extensas lagunas que fertilizan su territorio. Entre los primeros figuran el Río Bravo ó Río Grande del Norte, que nace en el Territorio de Nuevo México, Estados Unidos, sirve de límite entre este país y México y vierte sus aguas en el Golfo de México, después de recorrer una distancia de 548 leguas; el Río de Presas, el de Soto la Marina y el Tamesí ó Tamesín, todos de gran importancia y caudalosos, que nacen en la Sierra Madre y vierten también sus aguas en el Golfo de México.

Entre sus lagunas, las más notables son: la Laguna Madre, que tiene una longitud de 210 kilómetros, una anchura hasta de 42 kilómetros y varias islas pintorescas é interesantes; la Laguna de Pesquerías, de 34 kilómetros de longitud, y las del Tordo, de San Andrés, Carpintero, Champayan y Chairel, situadas todas en la costa que baña el Golfo de México. Todas estas lagunas y otras del interior, abundan en riquísimas salinas, y en algunas de ellas se verifica la coagulación por sí misma, no necesitándose otro trabajo que el de ir á recogerlas.

El clima de Tamaulipas es cálido y húmedo en las costas y templado-cálido en el interior. En la estación del verano el calor es casi uniforme en los tres distritos marítimos, y el termómetro llega á marcar en los días más calurosos hasta 33° centígrados á la sombra, pero esto acontece raras veces; en el Distrito de Tula, que se halla á mayor altura que los tres citados sobre el nivel del mar y defendido por la Sierra Madre, de los vientos húmedos de las lagunas y del Golfo, los calores son menos fuertes, el clima es templado, seco y saludable.

En el invierno las heladas son frecuentes en el Distrito del Norte; es menos severa la estación en el Distrito del Centro, y casi no se nota en el del Sur y en el de Tula. Las lluvias son abundantes en la Sierra y moderadas en los valles.

Tamaulipas es, á no dudarlo, entre todos los Estados de la República, uno de los que en su suelo oculta mayores tesoros minerales, pero es á la vez uno de los que menos se ha preocupado en aumentar su riqueza pública por medio de la industria minera. Hasta hace corto tiempo, sólo se explotaban algunas minas en la Sierra de San Carlos y en la Sierra Madre, en pequeña escala; y sin embargo, baste decir para que se tenga idea de la riqueza de esos Minerales, que sus metales más pobres rinden un 15 por 100 de cobre.

Mucho puede asimismo decirse de la vegetación del Estado; es en extremo variada, y abundan las preciosas maderas de construcción, las plantas textiles y medicinales, las flores, las plantas de ornato y excelentes pastos. Los espesísimos bosques no sólo cubren las montañas, sino que se extienden también por una gran parte de los valles y las campiñas.

Entre las principales frutas que produce este suelo, deben mencionarse las siguientes: aguacates, anona, arrayán, breva, cacahuete, capulín, cidra, ciruela, cocos, chabacano, chayote, chicozapote, chirimoya, dátil, durazno, granada, guayaba, higo, lima, limón, naranja, mamey, mango, manzana, melón, mora, papaya, pera, piña, pitaya, piñón, plátano de varias clases, sandía, tamarindo, tunas, tejocotes y zapotes.

Merecen especial mención las piñas que se producen en Gómez Farías, los plátanos de Tampico y las naranjas de Ciudad Victoria.

Como principales productos agrícolas figuran el maíz, el frijol y el arroz, que se cultivan en todo el Estado, este último muy particularmente en el Valle de Santa Bárbara; el café se produce en el Distrito del Sur, en los terrenos cercanos al Río Tamesín y sus afluentes; la caña de azúcar en casi todo el Estado, especialmente en los lugares húmedos, y alcanza una altura de más de cinco metros; el maguey de lechuguilla abunda en los valles de Jaumave y Palmillas, así como en la municipalidad de San Carlos; el algodón crece admirablemente en todo el Distrito del Sur, y el tabaco en casi todo el Estado, siendo de calidad superior el que se cultiva en el Distrito de Tula.

La excelencia y abundancia de los pastos tamaulipecos da por consecuencia la cría de ganado mayor y menor en gran escala, y tanto, que esta industria es, quizás hoy la más rica e importante del Estado.

Los animales salvajes, los reptiles y aves canoras y de vistoso plumaje abundan en los montes y espesas selvas de Tamaulipas; las aves acuáticas, en sus numerosos lagos y ciénegas, especialmente en las lagunas de Champayan y de Chairel; los peces más exquisitos en sus hermosos ríos en el Golfo, y magnífico ostión en la Laguna Madre, en la de Pesquerías ó de Morales y en la de San Andrés.

Como se ve, no son escasos en riquezas naturales los terrenos que recorre el FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO, riquezas que se hallan aún en estado virgen y que sólo esperan al industrioso colono para asombrarle con el rendimiento de sus frutos. El ferrocarril citado ha abierto, sin duda, á la especulación una de las más interesantes regiones de nuestro continente.

Entre las principales poblaciones que hemos dicho se hallan unidas por este ferrocarril, figuran Monterrey, capital del Estado de Nuevo León, y Ciudad Victoria, capital de Tamaulipas.

Unas cuantas líneas sobre la historia de cada una de ellas y de los referidos Estados, quizás no estará de más aquí.

Se cree que el descubrimiento y colonización del que se llamó Nuevo Reino de León, se efectuó durante el decenio que corrió de 1566 á 1576; sin embargo, con entera certeza sólo se sabe que en 1579 ya se llamaba aquella tierra Nuevo Reino de León y que se había nombrado á D. Luis Carbajal y de la Cueva como su Gobernador; que en 1585 estuvo el Go-

bernador Carbajal en el pequeño pueblo de Santa Lucía, fundado por los primeros españoles que llegaron á Nuevo León, y que le cambió en esa vez su antiguo nombre por el de Ciudad de León; y que más tarde, en 1596, Diego de Montemayor le dió á esta población solemnemente el título de *Ciudad Metropolitana de Nuestra Señora de Monterrey*. La última parte del antiguo nombre es la única que ha prevalecido hasta la fecha.

Monterrey es en la actualidad una de las ciudades de mayor importancia en la República; por su población ocupa el sexto lugar, y es la primera y principal entre todas las de los Estados fronterizos. Se halla situada en el centro de un valle fértil y pintoresco, al que rodean elevadas montañas y á las márgenes de un río cuyas aguas cristalinas llevan la vida á numerosas huertas y deliciosas casas de campo, que ocupan toda su parte occidental.

La situación geográfica y topográfica de la ciudad, así como su escasa elevación sobre el nivel del mar, le dan un clima algo extremo, pues en el verano su temperamento medio es de 28° á 30° centígrados, y en el invierno baja hasta 10°; pero en cambio, el clima es muy sano, como lo demuestra el hecho de que las defunciones al año son sólo de 22 individuos por cada mil habitantes.

La ciudad tiene calles amplias, rectas y cómodamente empedradas; la gran mayoría de sus casas es de un solo piso, de sólida construcción y esmeradamente aseadas, pero posee también muchos edificios magníficos de dos pisos. En conjunto ofrece un aspecto verdaderamente agradable. Cuenta con magníficos templos y escuelas, con un grandioso Palacio de Gobierno, en construcción, un amplio Palacio Municipal, un excelente teatro, hospitales y otras casas de beneficencia que honran á la capital, una penitenciaría que figura entre las principales de todo el país y con hermosos jardines y paseos públicos.

Su comercio es importantísimo y activo, y todas sus industrias se hallan en estado floreciente.

El territorio tamaulipeco, así como el de los demás Estados situados al Norte de la Confederación Mexicana, no fué conocido ni explorado sino hasta algunos años después de verificada la conquista. Ciertamente es que ya en 1518 había llegado Francisco de Garay á las costas del Pánuco, navegando desde la Isla de Jamaica, que tenía bajo su dominio por aquel tiempo, pero nada de provecho logró realizar allí, por haber sido rechazado por los naturales. Sin embargo, en esa ocasión concibió vivos deseos por conquistar aquella tierra, en la que esperaba encontrar grandes riquezas, y comenzó desde luego á trabajar en la corte de España, por medio de un apoderado, para que le diesen el adelantamiento y gobierno del Pánuco, lo cual al fin obtuvo.

Algún tiempo después mandó una segunda expedición, que fué derrotada, y luego una tercera, cuyos soldados fueron á unirse con Hernán