



ST. LOUIS SOUTHWESTERN RAILWAY LINES

OFICINA AGENTE GENERAL
CALLE CHOPO NUM. 93-E
APARTADO POSTAL NUM. 1508
TEL. ERIC. 60962

J. F. LEGANDA
AGENTE GENERAL

TRADUCCION DEL
INGLES, DE LA SIGUIENTE
CARTA:

EXPEDIENTE }
FILE } NO.

MEXICO, D. F.

San Antonio, Texas,
Febrero 21 de 1930.
Exp. M-14-1291

Sr. W. F. Knobeloch,
Gerente de Tráfico,
St. Louis, Mo.

Muy estimado señor:

La Fulton Iron Works, de St. Louis, tiene un contrato como de 300 carros de maquinaria para Ingenios, por cuenta del Ingenio del Mante, Xicotencatl, Tams., México. Se espera que esta maquinaria se mueva desde agosto 1º.

Al confrontar las cuotas aplicables a este tráfico, lo mejor que he podido encontrar, de St. Louis a Laredo, es la cuota clase A de \$1.23 por ciento de libras, tal como aparece en la tarifa SWL-151, y la que aplicará, en mi opinión, en esta maquinaria. Hay, sin embargo, según he podido encontrar, publicada en la tarifa SWL-112-E para exportación, cuota clase A de \$1.33 de St. Louis a Laredo, y ahora nos viene la duda de cual de las dos cuotas será la aplicable. La cuota de Nuevo Laredo a Xicotencatl es \$32.55 moneda Mexicana por cada mil kilogramos. El cargo por paso de puente de Laredo a Nuevo Laredo es de \$1.07 moneda mex. por mil kilos, y hay un impuesto del Gobierno de 12.2% a estos cargos, haciendo un total de \$37.72 moneda mex. por mil kilos, que reducido a peso y moneda americana, el cargo de Laredo a Xicotencatl es de .8555 ¢ por ciento de libras, o un cargo total de St. Louis a Xicotencatl via Laredo si se aplica la cuota clase A de \$1.23 por ciento de libras de St. Louis a Laredo, de \$2.0855.

El destino, Xicotencatl, queda de 40 a 50 millas de Tampico, México; he revisado la cuota de St. Louis a Tampico publicada en la tarifa Nº 10 de la Cuyamel, clase A, base \$1.02 por ciento de libras, via Nueva Orleans y vapor a Tampico. El manejo en Tampico es de \$4.35 mon. mex. por 1000 kilos; la cuota de Tampico a Xicotencatl es de \$7.54 mon. mex. por 1000 kilos, mas el impuesto del Gobierno de 12.2% en el cargo de fletes, lo que hace un cargo total de Tampico a Xicotencatl de \$12.81 mon. mex. por 1000 kilos; reduciendo esto a moneda americana resultarán 29 ¢ por ciento de libras o sea una diferencia de 77-1/2 ¢ por ciento de libras a favor de la cuota de Tampico.

Al revisar la tarifa SWL 112, he encontrado en la partida 10250 una cuota proporcional de St. Louis a Laredo de 88 ¢ por ciento de libras, aplicable a embarques para Tampico y mas allá, pero no cuando los embarques se destinan a Xicotencatl. Con el fin de competir con la ruta de agua y poder obtener este negocio por todo riel, será necesario que las Líneas Férreas reduzcan la cuota a Laredo a 88 ¢ por ciento de libras.

Rapidez
Con
Seguridad

Servicio
y
Cortesía



ST. LOUIS SOUTHWESTERN RAILWAY LINES

OFICINA AGENTE GENERAL
CALLE CHOPO NUM. 93-E
APARTADO POSTAL NUM. 1508
TEL. ERIC. 60962

J. F. LECANDA
AGENTE GENERAL

-Hoja Nº 2-

EXPEDIENTE }
FILE NO.

MEXICO, D. F.

Esto haría que la cuota por la vía de Laredo fuera de \$1.7355 por ciento de libras, y creo que podríamos obtener este negocio por todo riel a la cuota de \$1.7355 directa de St. Louis a Xicotencatl, en contra de la directa de \$1.31 por riel y agua, debido a la necesidad de manejo extraordinario, menor rapidez, etc., lo que acontece cuando se maneja por Tampico en conexión con las líneas de vapores, además de que hay un peligro considerable de roturas.

Actualmente hay una junta de la Interstate Commerce Commission en esta ciudad para zanjar las diferencias en el sureste de Texas y el Sr. W. C. Beaman, Ayudante del Gerente de Tráfico del Ferrocarril Texas Mexican se encuentra en esta ciudad atendiendo a dicha junta. Este asunto fué discutido con él y está de acuerdo con nuestro punto de vista en este asunto, y me dijo que el Texas Mexican se uniría para solicitar esta cuota y aun aceptaría que quedara como definitiva en el caso de que hubiera alguna objeción de parte de las otras líneas. Me informó también que creía que era absolutamente necesario de publicar esta cuota de 88¢ a Laredo con el objeto de obtener este negocio para todo riel.

En el caso de que este asunto sea conocido por otra línea, es seguro de que ellos desearán tomar las medidas necesarias para establecer la cuota de 88¢ con el fin de recibir todo el crédito por iniciar o proponer este asunto, y si se decide que nuestra compañía se una para establecer esta cuota de 88¢, desearía que cuanto antes se iniciara esta reducción y recibir todo el prestigio y beneficio de tal acción para el Cotton Belt.

Si Ud. estima favorable esta proposición y desea que se establezca esta cuota de 88¢, no tendría la bondad de arreglar que se haga la minuta y observar este asunto, por conducto de la Southwestern Freight Bureau, a la mayor brevedad, manejándolo por telégrafo cuando sea necesario?

Aun cuando hay todavía un poco de tiempo antes de que comience el movimiento, tengo ansias de saber lo que se hará, para tener al corriente a nuestro representante en México, con el fin de que pueda dar todos los datos necesarios a los Consignatarios y obtener las instrucciones de ruta a nuestro favor. El asunto de la ruta, deberá ser decidido pronto y es urgente que tengamos todos los datos que el caso requiere, incluyendo la acción que se tomará con respecto a cuotas.

Me tomo la libertad de enviar una copia de esta carta al Sr. S. G. Reed, Gerente de Tráfico de las Líneas Southern Pacific, en Houston, así como al Sr. C. M. Fish, Gerente de Tráfico del Ferrocarril Texas Mexican en Laredo, con el fin de que puedan estar interiorizados de los hechos y le avisen a Ud. la determinación que tomarán.

También envío copia de esta carta a nuestro Departamento de Tráfico a cargo de la solicitud y le agradeceré que a todos los tenga informados de la acción que se tomará con el fin de que estén posibilitados de informar a la Fulton Iron Works, quienes, sin duda, apreciarán esta información.

Su atto. y S. S.

Fdo. - L. J. Hausman,
Sub-Agente Gral. de Fletes y Pasajes.

Rapidez
Con
Seguridad

Servicio
y
Cortesía

3
7 de mayo de 1939.

Re: MANTE

Sr. Lic. Aaron Sáenz
Cía. Azucarera del Mante, S. A.
Apartado Postal No. 72 bis
Méjico, D. F. - Méjico

Muy estimado señor y amigo nuestro:

Refiriéndonos a nuestro telegrama del 2 de mayo, en el que pedíamos planos detallados de las estructuras de acero y los cimientos, deseamos aprovechar esta oportunidad para explicar claramente la situación en que nos encontramos.

Es absolutamente necesario que recibamos todos los dibujos del acero antes que la tubería pueda fabricarse. La información es esencial por varios motivos:

1. Con el objeto de salvar los detalles de construcción.
2. Para evitar incompatibilidad o tropiezos con trabes, puntales de peralte, etc.
3. Para proyectar colgantes para tubos, ménsulas, o anclas.

Esta información se necesita también para proyectar convenientemente la instalación del material eléctrico. Tenemos que suministrar numerosos tableros y cajas de distribución para luz y fuerza y en cada caso el material tendrá que hacerse de acuerdo con los detalles de la estructura.

Los dibujos de cimientos para edificios se necesitan por las mismas razones que se dejan expuestas. Sin esta información no podemos seguir adelante con ninguna parte de la tubería ni de la instalación eléctrica.

También nos hacen falta estos detalles de estructuras y cimientos para incorporarlos a nuestros dibujos generales de conjunto. La información es indispensable si hemos de hacer de la obra del Mante una instalación excelente. Al introducir esta información en nuestros planos

Lic. Aarón Sáenz
Méjico, D. F.

7 de mayo de 1930.

2

generales y desarrollos, tenemos una oportunidad adicional de comprobación aquí, y nos permite vigilar que el equipo esté convenientemente distribuido y coordinado de tal manera que todas sus partes sean proyectadas correctamente.

Mientras el señor Rodríguez estuvo en Saint Louis, se proyectaron el Edificio de Molinos y el Edificio de Calderas, y poco tiempo después de su regreso a Méjico mandamos los planos correspondientes al Edificio de Clarificación. Si los detalles de estos edificios están ya listos, estimaríamos mucho recibir esta información a la mayor brevedad. Con ella podríamos terminar la sala de calderas, la sala de molinos, la casa de clarificación, y la planta de fuerza. También nos habilitaría para proseguir con la tubería maestra de vapor de las calderas a la planta eléctrica y toda la tubería del edificio de clarificación hasta dejar terminados estos departamentos principales.

En nuestro concepto toda la información concerniente a los edificios de la fábrica propiamente dicha ha sido enviada a la Cía. Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S. A. Falta algunos detalles de menor importancia actualmente—el piso de la planta de fuerza, que saldrá hoy; y una plataforma pequeña para la estación de azúcar blanco—y esto en nada presentará inconveniente para el proyecto general del edificio. Al momento sólo los dibujos preliminares de la casa de carbón hemos mandado. Esta información la enviamos con el objeto de que ustedes se formen idea de las necesidades totales en cuanto a edificios.

Dentro de pocos días mandaremos juegos adicionales de datos completos sobre edificios. Bien que toda esta información se haya mandado anteriormente, estamos imprimiendo juegos adicionales para evitar posibilidades de error en las construcciones de acero.

No dudamos que usted apreciará bien la situación en que nos encontramos aquí, y le regamos muy atentamente que usted haga todo lo posible para que se nos dé la información anterior con toda prontitud, lo cual se lo agradeceremos muchísimo.

Nos repetimos de usted, amigos muy atentos y S. S.

FULTON IRON WORKS COMPANY

cc:/Vía correo por ferrocarril.

/Cía. Azucarera del Mante, S. A.

Villa Juárez, Tamaulipas, Méjico

F. S. Maull,
División de Azúcar



MAIN OFFICE AND WORKS:
ST. LOUIS, MISSOURI.

MANUFACTURERS OF
CANE SUGAR MILLS AND CRUSHERS
CORLISS AND MEDIUM SPEED ENGINES
FULTON-DIESEL OIL ENGINES.

CABLE ADDRESS
"CASTIRON"
CODES USED
A.B.C. 6TH EDITION, IMPROVED.
WESTERN UNION (5-LETTER CODE.)
AND LIEBER'S.

SUGAR DIVISION
E. W. KOPKE
VICE PRESIDENT AND MANAGER

ST. LOUIS, May 14th, 1930.

Re: Mante.

Mr. F. Torreblanca,
Office.

Dear Mr. Torreblanca:

We wish to thank you for the
information contained in your letter of May 10th,
quoting telegram received from Mr. Saenz.

For your information, we are
attaching hereto one copy of our letter of May 7th,
to Mr. Saenz, which fully covers the information
requested.

We wish to advise that we have
received some of the steel details referred to. The
mill building and boiler room details were received
May 12th, and we note that additional information will
be forwarded without interruption.

We want to thank you and Mr. Saenz
for the excellent cooperation received, since this
information is urgently required.

Yours very truly,

F. S. Maull
F. S. Maull.

FSM-W

May 8th 1930

Sr. Lic. Aaron Saenz
Mexico D. F.

Presente:

En una conversación con el señor Torreblanca relativa a las remesas de maquinaria de St Louis Missouri dicho señor me indicó que le escribiera a Ud para proporcionarle los informes y rutas que yo le había indicado verbalmente.

Le hice saber al señor Torreblanca que el ferrocarril que represento el Atchison Topeka y Santa Fé esta en posición de manejar los embarques por tierra a las mismas cuotas que cualquiera otra linea siendo que dicho ferrocarril forma parte a la tarifa aplicable. Dicha tarifa publica una cuota de 88¢ moneda de los Estado Unidos del Norte por 100 libras con minimum de 40,000 libras por carro, de St Louis Mo a Laredo con destino Xicotencal Mexico.

Awise al Sr Torreblanca que si nos hacía el favor de favorecer a la linea que represento podía a la vez favorecer otras dos lineas foraneas con representación en Mexico rutando los embarques de la siguiente manera:

Missouri Pacific a Kansas City
Atchison Topeka y Santa Fé a Fort Worth
Southern Pacific y Texas Mexican a Laredo

El señor Torreblanca me aviso que los representantes de los ferrocarriles Missouri Pacific, Missouri Kansas y Texas, Cotton Belt, Southern Pacific y el ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fé habíanse comunicado con dicho señor con el deseo de obtener queblos embarques fueran remitidos por sus respectivos ferrocarriles y lo avise que en el caso de que fuera el deseo de favorecer todos estos ferrocarriles que entonces sugiriera que fueran divididas las remesas de las siguiente manera:

Sr Lic Aaron Saenz

8 de Mayo de 1930

- 15% Via Missouri Pacific St Louis a Laredo
- 35% " Missouri Pacific a Kansas City, Atchison Topeka y Santa Fé, Southern Pacific y Texas Mexican a Laredo
- 25% " Missouri Kansas y Texas, Southern Pacifico y Texas-Mexican a Laredo
- 25% " Cotton Belt, Southern Pacific, Texas-Mexican a Laredo.

Ud notará que en dicha división he puesto el Missouri Pacific con 15% y el Missouri Pacific, Atchison Topeka y Santa Fé con el 35%. Mi razón por haber hecho esto ha sido que la línea anotado con el 15% o Missouri Pacific gozará de todos los ingresos de St Louis a Laredo; mientras que las líneas anotadas con el 35% tendran que dividir los ingresos entre 4 ferrocarriles las otras dos propociones de 25% c.u. los ingresos tendran que ser divididos entre tres líneas, y por lo tanto, creo que las proporciones que he indicado no serán injustas para ninguna línea que no fuera la línea que represento, la cual en mi opinión obtendría menos ingresos que cualquiera de las otras cuatro. Ahora bien, de una lista que ha tenido a bien proporcionarme el Sr Torreblanca me he enterado que además de los embarques de St Louis Mo habra como 1,000 toneladas de Birmingham y de Chattanooga 125 toneladas. Si los embarques de aquellas ciudades se mueven por ferrocarril a Laredo, creo que la ruta más conveniente sería vía New Orleans, en cuyo caso podían ser divididos igualmente entre el Southern Pacific y el Missouri Pacific. Entiendo además que habra unos embarques de Boston, Philadelphia, Pittsburgh y Phillipsburg, los cuales supongo que serán movidos via New York y por mar a Tampico. Creo también que habran unos embarques de Macon, Edgemoor, Ellwood, Woodlawn, Indianapolis, Chicago y Clearfield, los embarques de estos últimos puntos sumaran más o menos hasta 680 toneladas y para hacer la división más equitativa podían rutarlos en conección con el ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fé y Missouri Pacific a Laredo.

Esperando que Ud tendrá la bondad de tomar en consideración mi solicitud de ayudarnos favoreciendonos con una buena proporeion de las remesas ya citadas, y dandole las gracias anticipadas por su bondadosa atención, me repito de Usted Atto y S S

8

OFICINA PRINCIPAL
MEXICO, D. F.

LINEA WARD, S. A.
APARTADO 41-BIS.
AV. 5 DeMAYO 16

SUCURSALES EN
TAMPICO
VERACRUZ
MONTERREY

MEXICO, D. F.
ST. LOUIS, Mo., May 9 de 1930

Sr. Fernando Torreblanca,
c/O Fulton Iron Works Company,
ST. LOUIS, MO.

Muy señor nuestro:

Refiriéndonos a nuestra conferencia de hoy relativa a cuotas de flete aplicables sobre maquinaria para ingenios de azúcar a El Mante, hemos sido autorizados por nuestra oficina de Nueva York para darle una cuota de aplicación general de 44 centavos moneda americana por 100 lbs., de nuestro costado de vapor-Nueva York o Philadelphia a Tampico, a base de contrato que estipule que cuando menos un cincuenta por ciento del material total que se embarcará de los Estados Unidos en relación con la construcción del Ingenio del Mante, se mueva por vapores de la Ward Line.

Como alternativa, aplicaremos nuestras cuotas locales según constan en nuestras tarifas publicadas, o las cuotas necesarias para igualar las obtenibles por la ruta más económica. Estas cuotas constan en el estado adjunto, es decir, aquéllas cuotas aplicables sobre los artículos y puntos de origen que nos han sido indicados. Por supuesto, para aplicar nuestras cuotas de igualación, deberá exhibirsenos una constancia, al tiempo de efectuar el movimiento, de cuál es el punto de origen de la remesa objeto de la cuota de igualación. Como constancia, podrá exhibirse el conocimiento de embarque del ferrocarril. Cuando hayamos reducido nuestras cuotas locales para hacer frente a las obtenibles por otras rutas, nuestras cuotas incluirán el cargo por entrega de piezas pesadas en Nueva York, esto es, 2-1/2 centavos por 100 lbs. por piezas con peso de 3 a 20 toneladas, y 8.8 centavos por piezas de 20 a 30 toneladas. Cuando no nos sea necesario igualar otras rutas, este cargo por manejo de piezas pesadas en Nueva York deberá agregarse a la cuota a Nueva York por cuenta de los remitentes.

Cualesquiera cuotas dadas por nosotros incluirán la descarga de nuestros barcos en Tampico, sea a muelle o a carros de ferrocarril si los hay disponibles en el momento de la descarga. En otras palabras, el costo de estiba al descargar de nuestros barcos es enteramente por cuenta nuestra. Esto no quiere decir, sin embargo, que absorbamos el cargo ordinario por maniobra marítima (Empresa de Maniobras Marítimas de Tampico, Muelle a Estación). Según informes recibidos de Méjico, los cargos ordinarios por manejo en Tampico de costado de barco a estación sobre toda esta maquinaria serán de \$4.35 moneda mexicana por 1000 kilos (10 centavos oro americano por 100 lbs.). Estamos procurando

OFICINA PRINCIPAL
MEXICO, D. F.

LINEA WARD, S. A.
APARTADO 41-BIS.
AV. 5 DE MAYO 16

SUCURSALES EN
TAMPICO
VERACRUZ
MONTERREY

MEXICO, D. F.

-2-

que la Empresa de Maniobras ofrezca una reducción de esta cuota, lo que, naturalmente, alterará nuestras cotizaciones de acuerdo.

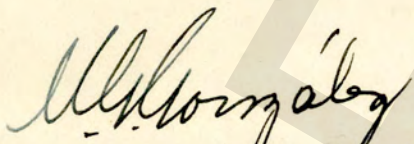
Tenemos un barco anunciado para zarpar de Philadelphia el 20 de Mayo, y, si parte considerable de este material puede acumularse para Tampico, podríamos incluir este puerto en su itinerario. La carga se entrega al costado del barco en Philadelphia, en carros de ferrocarril, así que no habría ningún cargo adicional por manejo de piezas pesadas. Lanchaje en Philadelphia se evitaría, cosa que no pasa en Nueva York.

Tendremos gusto en cotizar fletes directos sobre cualesquiera otros artículos que tengan Vds. para mover y que no se mencionen en el adjunto estado, si se nos da el punto de origen y descripción completa y tonelaje que representa.

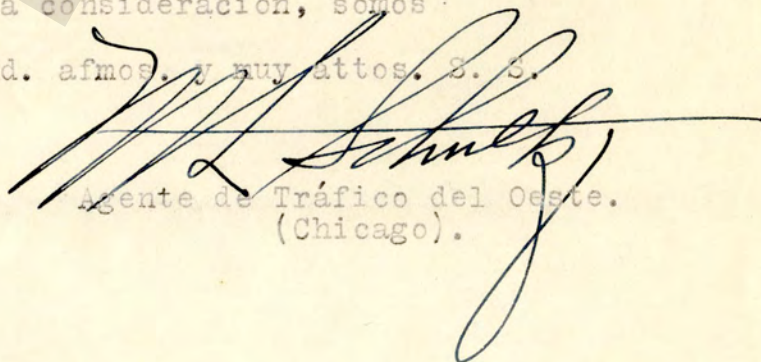
Desearíamos que nos avisara Vd. lo más pronto que le sea posible con respecto a la contratación de este movimiento, a fin de que podamos arreglar que sus embarques se manejen pronta y adecuadamente y podamos avenirnos a lo que sus necesidades requieran. Especialmente le estimaríamos nos avisara tan pronto como sea posible si puede Vd. o no hacer uso de nuestro barco de Philadelphia del 20 de Mayo.

Agradeciéndole su bondadosa consideración, somos

De Vd. afmos. y muy attos. S. S.



Agente Solicitante.
(Méjico, D. F.)



Agente de Tráfico del Oeste.
(Chicago).

LINEA WARD, S. A.

APARTADO 41-BIS.
AV. 5 DeMAYO 16

OFICINA PRINCIPAL
MEXICO, D. F.

10
SUCURSALES EN
TAMPICO
VERACRUZ
MONTERREY

MEXICO, D. F.

ST. LOUIS, Mo., May 9, 1930

Mr. Fernando Torreblanca,

c/O Fulton Iron Works Company, ST. LOUIS, MO.

Dear Sir:

Referring to our conference today relative to rates applicable on sugar-mill machinery to El Mante, we have been authorized by our New York office to quote a blanket rate of 44 cents U. S. Cy. per 100 lbs., applicable from our shipside New York or Philadelphia to Tampico on a contract basis, such contract to stipulate that at least fifty per cent (50%) of the total material to be shipped from the United States in connection with the erection of the sugar mill at El Mante, is shipped by the steamers of the Ward Line.

As an alternative, we will protect our local rates as published in our tariff, or rates necessary to equalize the lowest available gateways. These rates are fully outlined in the attached statement; i. e., on those commodities and points of origin which have been furnished us. There will be no strings tied to the protection of these rates insofar as the amount of tonnage is concerned. Of course, where we protect equalization rates, evidence must be furnished us at the time of movement of origin of shipment, this in the form of the railroad bill of lading. Where we have shrunk our local rates to meet other gateways, our rates will include the cost of delivery of heavy lifts at New York; i. e., 2-1/2 cents per 100 lbs. for lifts from 3 to 20 tons, 8.8 cents for lifts from 20 to 30 tons. Where it is not necessary for us to equalize other gateways, this heavy-lift charge for delivery at New York should be added to the rail rate to New York for account of shippers.

Any rates quoted by us will include discharge from our steamers at Tampico, either to the dock or cars, if cars are available at the time. In other words, the costs of stevedoring in discharging shipments from the steamers are entirely for the account of the Ward Line. This does not mean, however, that we will absorb any part of the regular handling charges at Tampico as made by the Empresa de Maniobras. According to advice received from Mexico, the regular handling charge from shipside Tampico to station Tampico on all of this machinery would 10 cents U. S. Cy. per 100 lbs. (\$4.35 Mex. Cy. per 1000 kilos). We are endeavoring to have the Empresa de Maniobras make a reduction in this rate which, of course, will alter our quotations accordingly.

We have a steamer scheduled to sail out of Philadelphia on May 20th, and, if considerable of this material could accumulated for Tampico, we would schedule a steamer to call at that port. Cargo is delivered along-

LINEA WARD, S. A.

APARTADO 41-BIS.
AV. 5 DeMAYO 16

OFICINA PRINCIPAL
MEXICO, D. F.

SUCURSALES EN
TAMICO
VERACRUZ
MONTERREY

-2-

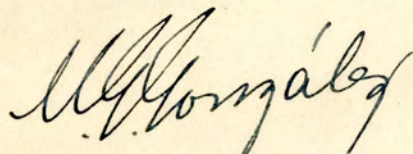
MEXICO, D. F.

side of steamer at Philadelphia in railroad cars, so in no case would there be any additional charge for the delivery of heavy lifts. Lighterage transfer, as in the case of New York, would also be avoided at Philadelphia.

We will be pleased to quote through rates on any other commodities that you may have to move that are not mentioned in the attached statement, giving us the point of origin, full description of the commodity and the amount involved.

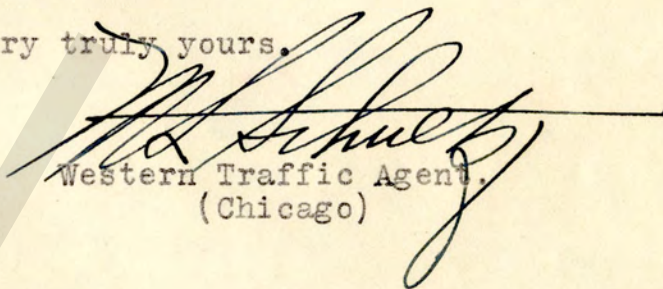
We would like to have you advise us at your earliest convenience in regard to the booking of this business, in order that we may arrange to have your shipments handled promptly and properly and make such other provisions as may meet your requirements. We would especially appreciate your advising us as soon as possible whether or not you can use our sailing from Philadelphia on May 20th.

Thanking you for your kind consideration, we are



Soliciting Agent.
(Mexico City)

Very truly yours.



Western Traffic Agent.
(Chicago)

CLASS OF SERVICE

This is full-rate Telegram or Cablegram unless its deferred character is indicated by a suitable sign above or preceding the address.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

SIGNS

DL = Day Letter
NM = Night Message
NL = Night Letter
LCO = Deferred Cable
NLT = Cable Night Letter
WLT = Week-End Letter

The filing time as shown in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo. TELEPHONE GARFIELD 4321

1930 MAY 9 PM 4 17

NA761 77/73 DL=MEXICOCITY PO 9 115P

FERNANDO TORREBLANCA=

HOTEL STATLER STLOUIS MO=

MUCHO ALEGRAME MENSAJE "ACABO CONFERENCIAR CON FUNDIDORA
QUIEN DICEME HABERSE INICIADO ENVIO PLANOS DETALLE.
TOTALIDAD PLANOS QUEDARA CONCLUIDA PROXIMO DICISIETE.
SEGUIRANSE REMITIENDO SIN INTERRUPCION, CONVENDRIA PREGUNTAR
FULTON QUE PLANOS URGIRIANLES MAS, "SEÑOR BOSCHKE DICE PODRA
MANEJARSE NUEVAORLEANS TAMPICO MAQUINARIA INGENIO EN UN
MOVIMIENTO APROXIMADAMENTE DOS MIL QUINIENTAS TONELADAS A
DOCE DOLARES POR TONELADA BRUTO AGREGA TARIFA NORMAL ES
DIECISEIS DOLARES POR TONELADA MAS CARGO ADICIONAL POR
BULTOS PESADOS EXCEDIENDO SEIS MIL LIBRAS AFECTUOSAMENTE=

AARON SAENZ.

13
St. Louis, Missouri, 10 de Mayo de 1930.

Sr. Ing. F. S. Maull
Presente.

Muy estimado amigo:

Refiriéndome a nuestra conversación sobre los planos que ustedes están necesitando de la Fundidora de Monterrey, acabo de recibir el siguiente telegrama del Lic. Aaron Sáenz, de Méjico, que dice:

"ACABO CONFERENCIAR CON FUNDIDORA QUIEN
DICEME HABERSE INICIADO ENVIO PLANOS
DETALLE. TOTALIDAD PLANOS QUEDARÁ CONCLUIDA
PROXIMO DIECISIETE. SEGUIRANSE REMITIENDO
SIN INTERRUPCION. CONVENDRIA PREGUNTAR FULTON
QUE PLANOS URGIRIANLES MAS".

Suplico a usted se sirva informarme qué puedo contestar al Sr. Lic. Sáenz, con respecto a la pregunta que hace al final de este mensaje.

Soy de usted, afectísimo amigo y S. S.

14
COMPANHIA AZUCARERA DEL MANTE, S. A.

Apartado Postal No. 72 bis

Méjico, D. F.

St. Louis, Mo., May 10, 1930.

Eng. F. S. Maull
Present

Dear Mr. Maull:

Referring to our conversation in connection with the prints that you are expecting from the Cía. Fundidora de Pierro y Acero de Monterrey, S. A., I am pleased to transcribe the following telegram just received from Lic. Aaron Sáenz, which reads:

"JUST CONFERRED WITH FUNDIDORA WHO ADVISES THAT REMITTANCE DETAILED PLANS HAS ALREADY STARTED ALL PRINTS WILL BE FINISHED BY NEXT SEVENTEENTH WILL CONTINUE TO BE MAILED WITHOUT INTERRUPTION IT IS ADVISABLE ASK FULTON WHAT PRINTS ARE MOST URGENT".

I shall appreciate very much, in order to give Lic. Sáenz an adequate reply, that you advise me concerning the above mentioned telegram.

Thanking you for this attention, I am

Very truly yours,

F. Torreblanca

13
COMPANIA AZUCARERA DEL MANTE, S. A.

Apartado Postal No. 72 bis

Méjico, D. F.

St. Louis, Mo., May 10, 1930.

Eng. F. S. Maull
Present

Dear Mr. Maull:

Referring to our conversation in connection with the prints that you are expecting from the Cia. Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey, S. A., I am pleased to transcribe the following telegram just received from Lic. Aaron Sáenz, which reads:

"JUST CONFERRED WITH FUNDIDORA WHO ADVISES THAT REMITTANCE DETAILED PLANS HAS ALREADY STARTED ALL PRINTS WILL BE FINISHED BY NEXT SEVENTEENTH WILL CONTINUE TO BE MAILED WITHOUT INTERRUPTION IT IS ADVISABLE ASK FULTON WHAT PRINTS ARE MOST URGENT".

I shall appreciate very much, in order to give Lic. Sáenz an adequate reply, that you advise me concerning the above mentioned telegram.

Thanking you for this attention, I am

Very truly yours,

F. Torreblanca

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B

NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

COPY

CDU90 31 - CDM NEWYORK NY 10 959A 1930 May 10 AM 9 06

19

To M L SCHULTZ

Street and No. CARE HOTEL STATLER ST LOUIS MO

Place

YOURS NINTH OWING TO OPERATING EXPENSES AND CONDITIONS BEYOND OUR
CONTROL PLEASE ADVISE MR TORREBLANCA OUR INABILITY TO REDUCE RATES
NAMED IN OUR LETTER SEVENTH IN OTHER WORDS FORTY-FOUR CENTS ON FIFTY
PERCENT OF BUSINESS OR FAILING THIS FULL LOCALS OR EQUALIZATION RATES
AS OUTLINED IN OUR LETTER

WARD LINE

SUYO NUEVE. DEBIDO A GASTOS DE OPERACION Y CONDICIONES FUERA DE NUESTRO
CONTROL, SIRVASE AVISAR SR. TORREBLANCA NUESTRA IMPOSIBILIDAD REDUCIR
CUOTAS FIJADAS EN NUESTRA CARTA SIETE. EN OTRAS PALABRAS, CUARENTA-Y-

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B	
NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

19

To

Street and No.

Place

CUATRO CENTAVOS SOBRE EL CINCUENTA POR CIENTO DEL MOVIMIENTO, O, EN
LA IMPOSIBILIDAD DE ESTO, LOCALES COMPLETAS O CUÓTAS DE IGUALACION
DADAS EN NUESTRA CARTA.

WARD LINE.

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

18

NATIONAL RAILWAYS OF MEXICO

INTEROCEANIC RAILWAY OF MEXICO
MEXICAN SOUTHERN RAILWAY
TEHUANTEPEC NATIONAL RAILWAY
VERACRUZ TO ALVARADO RAILWAY

TRAFFIC DEPARTMENT

2195 RAILWAY EXCHANGE
TELEPHONE MAIN 1848

G. B. ALEMAN
GENERAL AGENT

ST. LOUIS, Mo. Mayo 12, 1930

MENTION FILE NO.

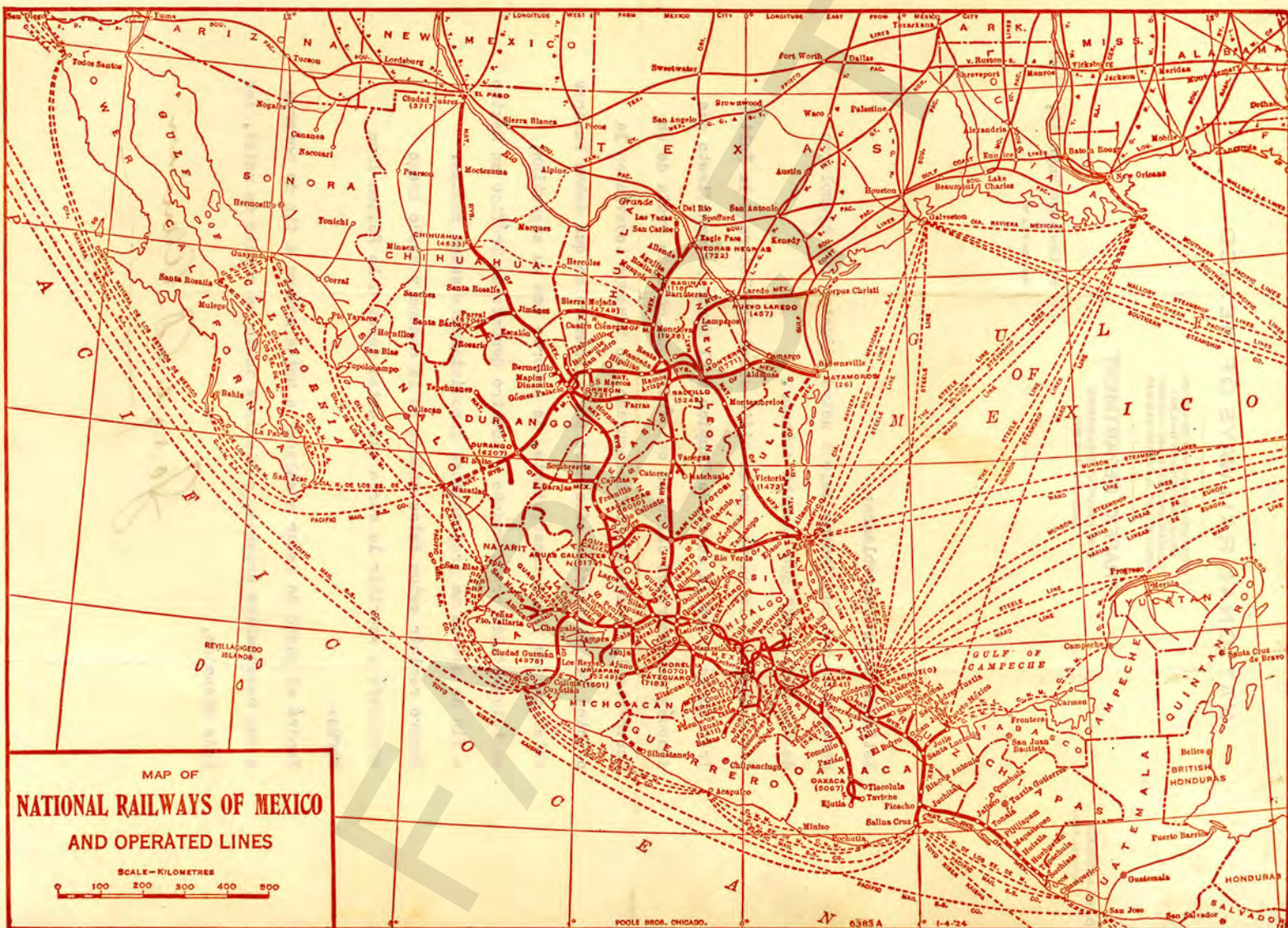
Estimado Señor Torreblanca:

De acuerdo con sus deseos dejo a usted adjuntos los ejemplares de "El Universal" que deseaba obtener.

Con respecto a la carta que me pidió usted escribiera a la Fulton Iron Works sobre la cuota de Tampico a El Mante le manifiesto que después de numerosos cálculos encuentro que como se trata de un nuevo ramal, recientemente inaugurado, no tenemos todavía en la oficina las distancias oficiales por kilómetro en que deben basarse estas cuotas y por consiguiente, de acuerdo con su sugestion, he teleografiado urgentemente a nuestro Gerente de Tráfico en México a fin de que se me proporcionen inmediatamente estas cuotas. Espero recibir estos datos mañana en la mañana y desde luego procederé a escribir la carta que usted desea a la Fulton Iron Works.

Tendré el gusto de pasar a saludar a usted mañana a fin de ponerme a sus respetables órdenes, y mientras tanto me repito de usted, con toda atención,

George B. Aleman



HOTEL STATLER

ST. LOUIS

650 ROOMS, 650 BATHS

UNDER
SAME MANAGEMENT
HOTELS STATLER
BOSTON, BUFFALO,
CLEVELAND, DETROIT

HOTEL BUFFALO
BUFFALO

HOTEL
PENNSYLVANIA
NEW YORK

Washington Avenue at Ninth and Saint Charles

Mayo 9, 1930

Sr. Torreblanca:

En estos momentos, 8:45 p.m.,
salimos a cenar y regresaremos
inmediatamente. Tendríamos
interés en hablar con Ud. acerca
del estado comparativo de cuotas
que hemos preparado para su
información antes de nuestra
conferencia de mañana. Le
llamaremos por teléfono a su
cuarto tan pronto como
regresemos.

En A.L.

M. González

HOTEL STATLER

ST. LOUIS

650 ROOMS, 650 BATHS

UNDER
SAME MANAGEMENT
HOTELS STATLER
BOSTON, BUFFALO,
CLEVELAND, DETROIT

HOTEL BUFFALO
BUFFALO

HOTEL
PENNSYLVANIA
NEW YORK



Washington Avenue at Ninth and Saint Charles

Mr Torrelblanca -

Disappointed to find you
absent but still hope to
have the pleasure of seeing
you while you are in St Louis -
If there is any courtesy we
can extend we will be pleased
to do so - Will call you on
the telephone again later in
the day -

C. Carlton

May 9th
2 PM

HOTEL STATLER

21
ST. LOUIS

650 ROOMS, 650 BATHS

UNDER
SAME MANAGEMENT
HOTELS STATLER
BOSTON, BUFFALO,
CLEVELAND, DETROIT

HOTEL BUFFALO
BUFFALO

HOTEL
PENNSYLVANIA
NEW YORK



Washington Avenue at Ninth and Saint Charles

Dr. Torreblanca —

Acabo de llegar
de Houston L to daría
enfumo y y despues
de ponerme a sus
respetables órdenes,
lo saludo cord~~al~~mente
y tendré mucho gusto
en volver a buscar
a Ud. esta tarde

afmo

GB Aleman



E. H. DALLAS
GENERAL AGENT
296 Arcade Building
ST. LOUIS, MO.

St. Louis, Mo., May 9th, 1930.

Mr. Fernando Torreblanca,
Room 1230 Statler Hotel,
St. Louis, Missouri.

Dear Sir:--

Will you be good enough to telephone my
office, Chestnut 7410, when it would be convenient
for you to grant me an interview.

Yours very truly,

E. H. Dallas

HOTEL STATLER

ST. LOUIS

650 ROOMS, 650 BATHS

UNDER
SAME MANAGEMENT
HOTELS STATLER
BOSTON, BUFFALO,
CLEVELAND, DETROIT

HOTEL BUFFALO
BUFFALO

HOTEL
PENNSYLVANIA
NEW YORK

Washington Avenue at Ninth and Saint Charles

1:55 p.m.

Mayo 12, 1930

Sr. Loneblanca: Acabo de recibir un mensaje del Sr. Schuttr en que me dice que inevitablemente tuvo que permanecer en Chicago hoy y que desearía obtener una conferencia con Vd. y el Sr. Riordan para mañana martes 13 a las 9:30 a.m.

En estos momentos voy a tratar de comunicarme con Vd. o con el Sr. Riordan por teléfono; pero previendo la imposibilidad de localizarlo, he querido dejarle esta nota en el apartado del hotel.

Su apno.

M. González

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B 24	
NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

St. Louis Missouri 12 mayo 1930.-19

To Lic. Aarón Saénz.

Street and No. Secretario Educación.-

Place México D.F.

TODO EL DIA DE HOY LO PASAMOS DISCUTIENDO ASUNTO
FLETES HABIENDO OBTENIDO ALGUNOS PROGRESOS EN NUESTRAS CONCLUISIONES,
SIN EMBARGO SERA NECESARIO DISCUTIR MAS PARA RESOLVER EN DEFINITIVA.
AFECTUOSAMENTE.-

E. TORREBLANCA.-

Charge Room 1230.-

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

COMPañIA AZUCARERA DEL MANTE, S. A.

BALDERAS No. 61

TELEGRAMA

México, D. F., mayo 15 de 1930.

Sr. Fernando Torreblanca,
Hotel Stattler,
St. Louis, Mo.

CARTA NOCTURNA.

Contestando tu mensaje ayer confirmote conferencia telefónica sentido Presidente Compañía Mante acordó transporte maquinaria Ingenio hágase todo riel tomando consideración razones aducidas tu mensaje y opinión casa Fulton. Quedamos entendidos costo total aproximado ciento cuarenticinco mil dólares incluye importe total tonelaje maquinaria completa Ingenio desde distintos lugares embarque hasta Estación Mante. Espero antes regresar dejes arreglado con Fulton vías y ferrocarriles emplearánse para transporte maquinaria sugiriéndote conveniencia hacer distribución equitativa especialmente entre compañías han contribuido directamente obtener ventajas transporte ferrocarril. Ruégote dejar arreglado antes regreso programa embarques sin sacrificar plazos y necesidades remisión maquinaria de manera llegue Mante forma pueda hacerse instalación sin perjuicio objeto distribución embarques facilite descarga maquinaria nuestro Ingenio. Quedamos enterados con satisfacción forma diligente has tratado asunto que ha determinado arreglos recomendados. Afectuosamente,

AARON SAENZ.

Transmítase.

COMPañIA AZUCARERA DEL MANTE, S. A.

BALDERAS No. 61

TELEGRAMA

México, D. F., mayo 15 de 1930.

Sr. Fernando Torreblanca,
Hotel Statley,
St. Louis, Mo.

Carta Nocturna.

Antes regresar ésa recuérdote conveniencia tratar con Casa Fulton asunto relativo capacidad Ingenio. Conviene oír opinión señor Truscott discutiéndola con señor Kopkie sobre aumento predezmensuradora que según Truscott aumentará capacidad inicial Ingenio. Ruégote aclarar con Fulton capacidad máxima podría obtenerse de Ingenio conforme instalación inicial. Este dato úrgenos para decidir siembras próximas deberán iniciarse octubre en trante. Ruégote solicitar nuevo envío catálogos coladera para canal entrada Ingenio. Igualmente recomendar Fulton remita mayor brevedad totalidad planos recomendando modificaciones deban hacerse háganse desde luego objeto al iniciarse trabajos definitivos no tengan que modificarse. Cimentación edificios cuyos planos obran nuestro poder está concluida. Urgennos planos cimentación maquinaria para avanzar trabajos. Correo remitiré directamente Fulton informe Fundidora sobre estado trabajos estructuras. Dicha Compañía dícame estar remitiendo planos detallados estructuras con mayor diligencia posible. Suplica Fulton remítanos planos faltantes mayor brevedad.

AARON SAENZ.

(Transmitase.)



MAIN OFFICE AND WORKS:
ST. LOUIS, MISSOURI.

MANUFACTURERS OF
CANE SUGAR MILLS AND CRUSHERS.
CORLISS AND MEDIUM SPEED ENGINES
FULTON-DIESEL OIL ENGINES

CABLE ADDRESS
"CASTIRON"
CODES USED
A.B.C. 6TH EDITION, IMPROVED.
WESTERN UNION (5-LETTER CODE)
AND LIEBER'S.

SUGAR DIVISION
E. W. KOPKE
VICE PRESIDENT AND MANAGER

27
St. Louis, 14 de mayo de 1930.

Señor F. Torreblanca

Oficina.

Muy estimado señor Torreblanca:

En confirmación a nuestra conversación de esta mañana, relativa a las diversas consideraciones concernientes al embarque del equipo y material para la fábrica del Mante, ya fuera por ferrocarril directo, o por barco y parcialmente por ferrocarril; así como a la cuestión de ciertas partidas del equipo que pudieran ventajosamente embarcarse por la vía marítima: no vacilamos un momento en declarar que se obtendría una enorme ventaja en favor de la manipulación y embarque de este material por ferrocarril directo.

Puesto que se trata de un número de 350 a 400 carros de material, es incuestionable que tiene la mayor importancia conservar las diversas clases de material convenientemente distribuidas y listas para entrega inmediata al punto de montaje en el Ingenio y en el orden propio de su instalación.

Es por demás mencionar que cuando se entregan a un barco materiales de diversa índole y se acomodan en la cala para después sacarlos a su debido tiempo más o menos al azar o en la forma que más convenga al barco, para cargarlos en los carros de ferrocarril y transportarlos hasta el batey del Ingenio; después de haber pasado por esta serie complicada de operaciones, es evidentemente imposible que se pueda conservar el orden aun en pequeña escala.

La experiencia nos ha enseñado en el caso de muchas fábricas que mientras se trate de más operaciones de maniobra, mayor será el perjuicio que resulte, y la protección que el seguro marítimo presta no impide las pérdidas de tiempo y la demora en poner la fábrica en actividad. Para el ingenio, tiene gran valor e importancia entrar en

Sr. F. Torreblanca
Oficina.

14 de mayo de 1930.

2

funciones a su debido tiempo, y es imperioso disponer de un período suficientemente amplio para hacer las pruebas de todo el equipo sin apresuramiento antes de comenzar la zafra.

Desde el punto de vista de los gastos extraordinarios por jornales y las demoras en las obras, hay una partida muy considerable que tomar en cuenta en favor del embarque directo por ferrocarril y justipreciando en su totalidad los factores antes mencionados, no vacilamos en afirmar que esta suma no montará a menos de Dls.\$68,000.00, y de hecho puede decirse que esta cantidad es moderada.

Esperando que la información precedente sea suficiente para su objeto, quedo de usted afectísimo amigo y seguro servidor.

E. W. Kopke



MAIN OFFICE AND WORKS:
ST. LOUIS, MISSOURI.

MANUFACTURERS OF
CANE SUGAR MILLS AND CRUSHERS
CORLISS AND MEDIUM SPEED ENGINES
FULTON-DIESEL OIL ENGINES.

CABLE ADDRESS
"CASTIRON"
CODES USED
A.B.C. 6TH EDITION, IMPROVED.
WESTERN UNION (5-LETTER CODE.)
AND LIEBER'S.

SUGAR DIVISION
E.W. KOPKE
VICE PRESIDENT AND MANAGER

ST. LOUIS, May 14th, 1930.

Mr. F. Torreblanca,
Office.

Dear Mr. Torreblanca:

In substantiation of our conversation this morning, regarding the various considerations applying to shipment of the Mante factory equipment and material by either all-rail, or by steamship and partial railway, and also as to the question of certain items of equipment which might advantageously be shipped by steamship, we have no hesitation in stating that a tremendous advantage would apply in favor of the all-rail shipment and handling of this material.

Inasmuch as there are between 350 and 400 cars of material involved, it should be obvious that it is of the utmost importance that the various classes of material be kept properly segregated and ready for immediate delivery to the point of assembly in the factory, and in the proper order of erection.

It is needless to say that when various classes of material are delivered to a steamship, then packed in the hold and subsequently taken out more or less at random, or according to the convenience of the steamship, then loaded on railroad cars and delivered to the factory site, through all of this involved procedure it is obviously impossible to maintain any degree of order.

We know by experience in the cases of many factories that the greater the number of handlings the greater the damage that results, and the protection of insurance does not remedy the loss of time and the delay in starting the factory. The value to the central of having the factory start on proper schedule is of very

2.

great importance and there should be sufficient time to try all of the equipment without rushing before the starting time.

From the standpoint of the additional labor costs and delays on the ground, there is a substantial item to consider in favor of the all rail shipment, and considering the sum total of the aforementioned considerations we have no hesitation in stating that this will not be less than \$60,000.00, although this may be considered conservative.

\$68,000.00 *total*

Trusting that the foregoing information is sufficient for your purpose,

Very truly yours,

E. W. Kopke
E. W. Kopke.

EWK-W

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

St. Louis, Mo., May 15, 1930.

LIC AARON SAENZ
SECRETARIO DE EDUCACION
MEXICO DF (MEXICO)

AMPLIANDO MI MENSAJE ANOCHE QUE CONTESTA MAYOR PARTE PUNTOS TRATE
POR TELEFONO Y EN TU MENSAJE COMUNICOTE LO SIGUIENTE STOP LA CAPACIDAD
MAXIMA INGENIO CONFORME INSTALACION INICIAL SERA DE DOS MIL TONELADAS
POR LO TANTO NO ES NECESARIO AUMENTAR DESDE AHORA DESMENUZADORAS STOP
PLANOS CIMENTACION MAQUINARIA HAN SIDO YA REMITIDOS MANTE EN SU GRAN
MAYORIA Y SOLO FALTAN LOS DE PEQUEÑAS BOMBAS Y MINIMA PARTE REFINERIA
QUE YA PROCEDEN REMITIR STOP DICEME FULTON PLANOS FALTANTES SERAN
ENVIADOS EN BREVE DEMORA DE ESTA REMISION OBEDECE A QUE FULTON NO LOS
HA RECIBIDO DE LAS OTRAS PLANTAS AFECTUOSAMENTE

F. TORREBLANCA

(Charge room 1230)

WESTERN UNION GIFT ORDERS ARE APPROPRIATE GIFTS FOR ALL OCCASIONS

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B 32	
NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

19

To

Street and No.

Place

TENIENDO PRESENTE LOS ESFUERZOS DEL SR STARK SUBGERENTE DE TRAFICO DEL SOUTHERN PACIFIC Y DEL SR NORIEGA AGENTE GENERAL DEL MISSOURI KANSAS Y TEXAS EN MEXICO A FIN LOGRAR REDUCCION CUOTAS APLICABLES TANTO EN ESTADOS UNIDOS COMO EN MEXICO ASI COMO EL HECHO QUE EL SOUTHERN PACIFIC TIENE GRANDES INVERSIONES REPUBLICA MEXICANA QUE HACIENLE AGREEDOR SIMPATIA ELEMENTOS DIRECTORES ESTE PAIS AGRADECERE USTEDES ~~XX~~ ENVIEN TODOS NUESTROS EMBARQUES QUE DEBERAN MOVERESE POR RIEL DE LA SIGUIENTE MANERA LOS QUE ORIGINEN EN BIRMINGHAM Y CHATANOOGA VIA NUEVO ORLEANS SOUTHERN PACIFIC Y TEXAS MEXICAN A LAREDO Y LOS EMBARQUES QUE ORIGINEN EN ST LOUIS O EN EL ESTE VIA ST LOUIS KATY DENNISON SOUTHERN PACIFIC AND TEXAS MEXICAN A LAREDO.

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

St. Louis Mo. 16 may 1930.-

Lis. Aaron Saenz.
Secretario Educacion
Mexico D.F.

Acaba mostrarme la Fulton carta fundidora Monterrey en la cual le dicen podran enviarle dos juegos extras planos que pide la Fulton a la Monterrey con un cargo de dieciocho pesos cuarenta centavos moneda mexicana por cada juego stop Esto ha causado mala impresion a la Fulton porque las informaciones y planos que ellos necesitan son con objeto hacer su trabajo lo mejor posible en beneficio Mante y no encuentran justificado que fundidora demore ministracion estos -- planos en perjuicio Mante escribiendo cartas esta naturaleza. Afectuosamente.-

F. Torreblanca.-

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

St. LOUIS MO.16 may 1930.-

LIC. AARON SAENZ.
AVENIDA CHAPULTEPEC 212
MEXICO D.F.

HOY EN LA NOCHE TERMINE MI TRABAJO EN ESTA HABIENDO ARRE-
GLADO TODO CONVENIENTEMENTE PARA NO TENER NINGUNA CONTRARIEDAD EN LOS --
EMBARQUES DE MAQUINARIA HASTA DONDE ES POSIBLE STOP TAL VIRTUD MANANA --
MEDIO DIA EMPRENDO MI REGRESO ESA SI USTEDES NO ORDENAN OTRA COSA STOP
PERSONALMENTE HE QUEDADO MUY SATISFECHO DE MI VISITA A ESTA DEL TRABAJO
EJECUTADO Y DE LA RESOLUCION A QUE HEMOS LLEGADO. AFECTUOSAMENTE.-

F. TORREBLANCA.-

CHARGE ROOM 1230.-

NATIONAL RAILWAYS OF MEXICO

INTEROCEANIC RAILWAY OF MEXICO
MEXICAN SOUTHERN RAILWAY
TEHUANTEPEC NATIONAL RAILWAY
VERACRUZ TO ALVARADO RAILWAY

TRAFFIC DEPARTMENT

G. B. ALEMAN
GENERAL AGENT

2195 RAILWAY EXCHANGE
TELEPHONE MAIN 1848

ST. LOUIS, Mo. Mayo 15, 1930
MENTION FILE NO. M-2853-T

Señor Fernando Torreblanca
Hotel Statler
Saint Louis, Missouri

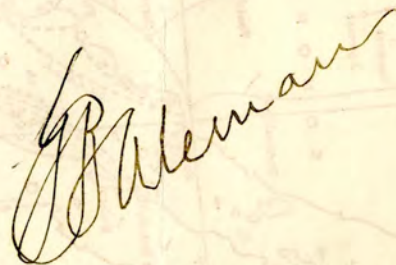
Muy estimado Sr. Torreblanca:

De acuerdo con los deseos de usted, me es grato informarle que la ruta para los embarques de maquinaria destinados a El Mante, cuyo transporte se verifique por el puerto fronterizo de Laredo, en mi concepto, debe ser la siguiente:

F. C. Missouri-Kansas-Texas	St. Louis, Mo. a Denison, Tex.
F. C. Sur-Pacífico	Denison, Tex. a Alice, Tex.
F. C. Texas-Mexican	Alice, Tex. a Laredo, Tex.

Por esta ruta se transporta considerable tráfico a nuestro país con toda regularidad, y tanto en tiempo consumido en el transporte, como bajo cualquier otro punto de vista, no es inferior a ninguna otra. Por supuesto, existen numerosas otras rutas que pueden utilizarse pero, en mi opinión, la que arriba dejo indicada es por todos conceptos de preferirse debido a las relaciones que nos unen con las empresas de referencia, así como debido al hecho de que el Ferrocarril Texas-Mexican es propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México, aun cuando, por circunstancias especiales, en estos momentos está explotándose independientemente.

De Ud. con toda atención afmo.S.S.



cc: Sr. J. D. Noriega

A-vhm

Letters forwarded today are not likely to be acted on before
MONDAY
 A WESTERN UNION NIGHT LETTER WILL GET ATTENTION EARLY
SATURDAY

ca-
b-
de-
in-
ble-
ed-

WESTERN UNION

SIGNS
DL = Day Letter
NM = Night Message
NL = Night Letter
LCO = Deferred Cable
NLT = Cable Night Letter
WLT = Week-End Letter

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

The time shown in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo. TELEPHONE GARFIELD 4321

1930 MAY 15 PM 7 53

NA897 129/127 NL= PO MEXICOCITY 15

SR FERNANDO TOREBLANCA HOTEL STATLER=

STLOUIS MO=

CONTESTANDO TU MENSAJE AYER CONFIRMOTE CONFERENCIA
 TELEFONICA SENTIDO PRESIDENTE COMPANIA MANTE ACORDO
 TRANSPORTE MAQUINARIA INGENIO HAGASE TODO RIEL TOMANDO
 CONSIDERACION RAZONES ADCUIDAS TU MENSAJE Y OPINION CASA
 FULTON QUEDAMOS ENTENDIDOS COSTO TOTAL APROXIMADO CIENTO
 CUARENTICINCO MIL DOLARES INCLUYE IMPORTE TOTAL TONELAJE
 MAQUINARIA COMPLETA INGENIO DESDE DISTINTOS LUGARES
 EMBARQUE HASTA ESTACION MANTE~~X~~ ESPERO ANTES REGRESAR DEJES
 ARREGLADO CON FULTON VIAS Y FERROCARRILES EMPLEARANSE PARA
 TRANSPORTE MAQUINARIA SUGIRIENDOTE CONVENIENCIA HACER
 DISTRIBUCION EQUITATIVA ESPECIALMENT ENTRE COMPANIAS HAN
 CONTRIBUIDO DIRECTAMENT OBTENER VENTAJAS TRANSPORTE
 FERROCARRIL RUEGOTE DEJAR ARREGLADO ANTES REGRESO PROGRAMA
 EMBARQUES SIN SACRIFICAR PLAZOS Y NECESIDADES REMISION
 MAQUINARIA DE MANERA LLEGUE MANTE FORMA PUEDA HACERSE
 INSTALACION SIN PERJUICIO OBJETO DISTRIBUCION EMBARQUES
 FACILITE DESCARGA MAQUINARIA NUESTRO INGENIO QUEDAMOS

CLASS OF SERVICE

This full-rate
Telegram Cable-
gram has its de-
fects of character is in-
dicated by a suitable
sign above or preced-
ing the address.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

SIGNS

DL = Day Letter
NM = Night Message
NL = Night Letter
LCO = Deferred Cable
NLT = Cable Night Letter
WLT = Week-End Letter

The filing time as shown in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo. TELEPHONE
GARFIELD 4321

1930 MAY 15 PM 7 53

NA897/2=

ENTERADOS CON SATISFACCION FORMA DILIGENTA HAS TRATADO

ASUNTO QUE HA DETERMINADO ARREGLOS RECOMENDADOS

AFECTUOSAMENTE=

AARON SAENZ.

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B	
NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

St. Louis Mo. 15 mayo 1930. - 19

To Lic. Aaron Saenz. -

Street and No. Secretaria Educacion. -

Place Mexico D.F. -

Traté con Fulton puntos tomé por telefono y resultado fué el si
guiente stop Asunto Gruas En opinion Mr Truscott son suficientes las que
estén trabajando ahorita en el Mante y recomienda permanezcan allí inde-
finidamente pues su trabajo equivale al de ciento cincuenta hombres
stop Grua de Oruga no es necesario mandarla stop Asunto planos siempre --
han enviado tres copias al Mante y dos a México de cada plano pero como
lo deseas en breve enviaron un juego completo al Mante stop Tendran cui-
dado de hacer las correcciones oportunamente en una sola vez para no in-
terromper trabajos construcción stop Asunto catalogos coladores Esta ma-
ñana remitiose nuevo catalogo stop Asunto desmenuzadoras recomiendan --
firmemente no tocar este punto pues la capacidad de nuestro molino al

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

CLASS OF SERVICE DESIRED	
DOMESTIC	CABLE
TELEGRAM	FULL RATE
DAY LETTER	DEFERRED
NIGHT MESSAGE	CABLE LETTER
NIGHT LETTER	WEEK END LETTER

Patrons should check class of service desired; otherwise message will be transmitted as a full-rate communication.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

1227 B 39	
NO.	CASH OR CHG.
CHECK	
TIME FILED	

Send the following message, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

19

To

Street and No.

Place

2a.

~~quedar instalado será de dos mil toneladas sin necesidad de aumentar por~~
~~ahora desmenuzadoras stop Hoy te escriben carta amplia sobre este asunto~~
~~Afectuosamente.-~~

F. Torreblanca.-

Charge Room 1230

Sender's address
for reference

THE QUICKEST, SUREST AND SAFEST WAY TO SEND MONEY
IS BY TELEGRAPH OR CABLE

Sender's telephone
number

FRIDAY
Letters forwarded
today are not likely
to be acted on before
MONDAY
A
WESTERN UNION
NIGHT LETTER WILL
GET ATTENTION
EARLY
SATURDAY
3937

ARE REQUESTED TO FAVOR THE COMPANY BY CRITICISM AND SUGGESTION CONCERNING ITS SERVICE

1220S

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

SIGNS

DL = Day Letter
NM = Night Message
NL = Night Letter
LCO = Deferred Cable
NLT = Cable Night Letter
WLT = Week-End Letter

in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo. TELEPHONE GARFIELD 4321

1930 MAY 15 PM 8 16

NA902 135 NL=PO MEXICOCITY 15

SR FERNANDO TORREBLANCA=

HOTEL STATLER STLOUIS MO=

ANTES REGRESAR ESA RECUERDOTE CONVENIENCIA TRATAR CON CASA
FULTON ASUNTO RELATIVO CAPACIDAD INGENIO CONVIENECE OIR
OPINION SENOR TRUSCOTT DISCUTIENDOLA CON SENOR KOPKIE SOBRE
AUMENTO PREDEZMENUZADORA QUE SEGUN TRUSCOTT AUMENTARA
CAPACIDAD INCIAIL INGENIO RUEGOTE ACLARAR CON FULTON
CAPACIDAD MAXIMA PDRIA OBTENERSE DE INGENIO CONFORME
INSTALACION INICIAL ESTE DATO URGENOS PARA DECIDIR SIEMBRAS
PROXIMAS DEBERAN INICIARSE OCTUBRE ENTRANTE RUEGOTE
SOLICITAR NUEVO ENVIO CATALOGOS COLADERA PARA CANAL ENTRADA
INGENIO IGUALMENTE RECOMENDAR FULTON REMITA MAYOR BREVEDAD
TOTALIDAD PLANOS RECOMENDANDO MODIFICACIONES DEBAN HACERSE
HAGANSE DESDE LUEGO OBJETO AL INICIARSE TRABAJOS DEFINITIVOS
NO TENGAN QUE MODIFCARSE CIMENTACION EDIFCIOS CUYOS PLANOS
OBRAN NUESTRO PODER ESTA CONCLUIDA URGENNOS PLANOS
CIMENTACION MAQUINARIA PARA AVANZAR TRABAJOS CORREO
REMITIRE DIRAMATE FULTON INFORME FUNDIDORA SOBRE ESTADO
TRABAJOS ESTRUCTURAS DICHA COMPANIA DICEME ESTAR
REMITIENDO PLANOS DETALLADOS ESTRUCTURAS CON MAYOR

CLASS OF SERVICE

This is a full-rate
Telegram or Cable-
Letter its de-
scription is in-
cluded by a suitable
mark above or preced-
ing the address.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

SIGNS

DL = Day Letter
NM = Night Message
NL = Night Letter
LCO = Deferred Cable
NLT = Cable Night Letter
WLT = Week-End Letter

The filing time as shown in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo. TELEPHONE
GARFIELD 4321

1930 MAY 15 PM 8 16

NA902 2

DILIGENCIA POSIBLE ✓ SUPLIICA FULTON REMITANOS PLANOS

FALTANTES MAYOR BREVEDAD= ✓

AARON SAENZ.

St. Louis Mo., May 14' 1930.

42

LIC. AARON SAENZ.
Secretaria Educacion.
Mexico, D.F.

DESPUES DE CUATRO DIAS DE PLATICAS Y DISCUSIONES HEMOS LLEGADO A LA CONCLUSION DE QUE LAS RUTAS MAS ECONOMICAS PARA NUESTROS EMBARQUES SON LAS SIGUIENTES: DOS MIL TRESCIENTAS CINCUENTA TONELADAS VIA NEWYORK IMPORTAN CINCUENTASIETE MIL QUINIENTOS SETENTICUATRO DOLARES.PUNTO. UNMIL TRESCIENTAS SESENTA TONELADAS VIA NEWORLEANS IMPORTAN TREINTICUATRO MIL CIENTO SEIS DOLLARS STOP UNMIL CIENTO NOVENTITRES TONELADAS VIA FERROCARRIL IMPORTAN TREINTITRES MIL TRESCIENTOS OCHENTICUATRO DOLLARS SESENTICINCO CENTAVOS STOP TOTAL ESTOS TRES COSTOS ES CIENTO VEINTICINCO MIL SESENTICUATRO DOLLARS SESENTICINCO CENTAVOS STOP EL COSTO TOTAL HACIENDO EL ENVIO TODO POR FERROCARRIL ES DE CIENTO CUARENTICINCO MIL CUATROCIENTOS DIECINUEVE DOLLARS NOVENTICINCO CENTAVOS COMA DE MODO QUE SE OBTENDRIA UNA DIFERENCIA DE VEINTE MIL TRESCIENTOS CINCUENTICINCO DOLARES TREINTA CENTAVOS EN FAVOR DE LAS TRES RUTAS PRIMERAMENTE CITADAS PUNTO Y COMA PERO LA FULTON HA SIDO DE OPINION DESDE UN PRINCIPIO Y ASI NOS ACONSEJA PROCEDER TOMANDO EN CUENTA SU LARGA EXPERIENCIA CONFIRMADA EN MUCHISIMOS CASOS QUE LOS EMBARQUES DE ESTA MAQUINARIA DEBEN HACERSE POR FERROCARRIL POR LAS SIGUIENTES RAZONES PRIMERA EXISTE GRAN PARTE DE MAQUINARIA QUE ENVIANDOLA POR FERROCARRIL PUEDE SER ARMADA CON TODA PRECISION EN LA MISMA PLANTA DONDE SE FABRICO Y EMBARCADA EN LOS CARROS DE FERROCARRIL SIN QUE SU INSTALACION SUFRA NINGUNA ALTERACION Y ESTO NOS PRODUCIRIA DESDE LUEGO UNA ECONOMIA APRECIABLE EN COSTOS DE INSTALACION E INAPRECIABLE EN EFICIENCIA EN EL TRABAJO DE NUESTRO INGENIO QUE TRADUCIDAS A PESOS NOS COMPENSARIA SOBRADAMENTE LA DIFERENCIA DE VEINTE MIL TRESCIENTOS CINCUENTICINCO DOLARES TREINTA CENTAVOS QUE TENDRIAMOS QUE PAGAR AHORA AL TRANSPORTARLA TODA POR FERROCARRIL STOP SEGUNDA

LA DISTRIBUCION DE LA MAQUINARIA EN LOS CARROS DE FERROCARRIL SE HARIA EN TAL FORMA QUE FACILITARIA ENORMEMENTE SU INSTALACION DEFINITIVA EN EL MANTE AHORRANDOSE ASI UN MES DE SUELDOS DE LOS OPERARIOS DEL MANTE QUE IMPORTARIAN QUINCE MIL DOLARES Y PERMITIENDONOS POR LO TANTO EMPEZAR LA ZAFRA UN MES ANTES DE LA FECHA FIJADA LO QUE NOS REPORTARIA UNA ECONOMIA DE CUARENTA MIL DOLARES MAS STOP TERCERA EMBARCANDO POR VAPOR NO PODRIA IR LA MAQUINARIA BIEN ORDENADA Y ESTO NOS SIGNIFICARIA UN GASTO DE CINCO MIL DOLARES STOP CUARTA EMBARCANDO POR VAPOR DEBEMOS CALCULAR UN GASTO DE OCHO MIL DOLARES POR REPOSICION Y REPARACION DE PIEZAS ROTAS Y AVERIADAS SIN CONTAR EN ESTE CASO EL TIEMPO QUE SE NECESITARIA PARA ESE TRABAJO QUE TRADUCIDO EN DINERO HABRIA QUE AGREGARLE SU RELACION STOP EN RESUMEN POR UN LADO HARIAMOS UN DESEMBOLSO DE VEINTE MIL TRESCIENTOS CINCUENTICINCO DOLARES TREINTA CENTAVOS COMPENSADO SOBRADAMENTE CON LA ECONOMIA DE SESENTA Y OCHO MIL DOLARES QUE OBTENDRIAMOS POR EL OTRO LADO. STOP DEBO ADVERTIRTE QUE ESTA OPINION DE LA FULTON QUE SE ME DIO DESDE UN PRINCIPIO QUICE CONFIRMARLA CON LOS JEFES DE LA CASA Y AL EFECTO TUVIMOS UNA JUNTA ESTA MANANA MR.KOPKE VICEPRESIDENTE MR.O'NEIL VICEPRESIDENTE MR.MAULL AYUDANTE DE KOPKE MR.RIORDIAN GERENTE DE TRAFICO MR.TRUSCOTT Y YO Y TODAS ESTAS PERSONAS ME CONFIRMARON Y ACONSEJARON EN FORMA ABSOLUTA LA CONVENIENCIA INDISCUTIBLE DE HACER NUESTROS ENVIOS POR TODO RIEL Y AL FINAL DE LA JUNTA SOLICITE DE MR.KOPKE LA CONFIRMACION DE ESTO POR ESCRITO HABIENDOME EXTENDIDO UNA CARTA EN TAL SENTIDO CON SU FIRMA STOP YO HE VENIDO A ESTA EN BUSCA DE UNA TARIFA Y RUTA ECONOMICAS PARA EL MANTE Y YA TE EXPRESE ANTES LO QUE HEMOS ENCONTRADO A ESTE RESPECTO PERO COMO NO ESTOY AUTORIZADO PARA RESOLVER SOBRE LO QUE NOS ACONSEJA LA FULTON QUE CONCUERDA CON EL PUNTO DE VISTA DEL GENERAL CALLES CUANDO INDICO QUE ERA PREFERIBLE AUN CON UN COSTO SUPERIOR HACER LOS EMBARQUES POR FERROCARRIL CREO CONVENIENTE QUE MUESTRES ESTE MENSAJE A NUESTRO PRESIDENTE PARA QUE USTEDES DECIDAN SI SE HACEN LOS EMBARQUES POR

44

FERROCARRIL COMO LO ACONSEJA FIRMEMENTE LA FULTON OBTENIENDOSE ASI
AL FINAL UNA POSITIVA ECONOMIA EN EL DESARROLLO DE NUESTRO NEGOCIO
O SI SE SIGUEN LAS RUTAS Y TARIFAS QUE NOS DARIAN UNA ECONOMIA
INMEDIATA PERO APARENTE. STOP ESTA RESOLUCION DE USTEDES SE NECESITA
TENER SI POSIBLE HOY MISMO POR NO PODER DEMORAR MAS LA SALIDA DE LA
MAQUINARIA DE CADA FABRICA. AFECTUOSAMENTE.

F. TORREBLANCA.

15

Lic. Aaron Saenz.
Mexico D.F.

Despues de cuatro dias de platicas y discusiones hemos llegado a la conclusion de que las rutas mas economicas para -- nuestros embarques, son las siguientes:

Tons. 2350	via New York (W L) importa:	Dls. 57,574. ⁰⁰
" 1360	via New Orleans (C.F.Co.) importa:	Dls. 34,106. ⁰⁰
" 1193	via Ferrocarril importa:	Dls. 33,384. ⁶⁵

El total de estos tres costos es de Dls. 125,064. =

XX
XX

El costo total haciendo el envío todo por Ferrocarril es de Dls. 145,419.95..... de modo que se obtendría una diferencia de Dls. 20,355.30 en favor de las tres rutas primeramente citadas; pero la Fulton ha sido de opinion desde un principio y asi nos aconseja proceder tomando en cuenta su larga experiencia, confirmada en muchos casos, que los embarques de esta maquinaria deben hacerse por ferrocarril por las siguientes razones:

Primera: - Existe gran parte de maquinaria que, enviandola por ferrocarril, puede ser armada con toda precision en la misma planta donde se fabrico y embarcada en las carros de ferrocarril sin que su instalacion sufra ninguna alteracion y esto nos produciria desde luego una economia apreciable en costos de instalacion e inapreciable en eficiencia en el trabajo de nuestra planta que, traducidas a pesos nos compensaria sobradamente

46

-2-

la diferencia de Dls. ^{20.355.30}..... que tendríamos que pagar ahora al transportarla toda por ferrocarril.

Segunda: - La distribucion de la maquinaria en los carros de ferrocarril se haria en tal forma que facilitaria enormemente su instalacion definitiva en el Mante ahorrandose asi un mes de sueldos de los operarios del Mante que importarian Dls.15,000.00 y permitiendonos por lo tanto empezar la zafra un mes antes de la fecha fijada lo que nos reportaria una economia de Dls.40,000.00.

Tercera. - Embarcando por vapor no podria ir la maquinaria bien ordenada y esto nos significaria un gasto de Dls.5,000.00.

Cuarta. - Embarcando por vapor, debemos calcular un gasto de Dls.8,000.00 por reposicion y reparacion de piezas rotas y averiadas, sin contar en este caso el tiempo que se necesitaria para ese trabajo que, traducido en dinero, habria que agregarle su relacion.

Debo advertirte que esta opinion de la Fulton que se me dio desde un principio quise confirmarla con los jefes de la casa y al efecto tuvimos una junta Mr. Kopke, Vicepresidente, Mr. O'Neil, Vicepresidente, Mr. Maull, Ayudante de Mr. Kopke, Mr. Riordian, Gerente de Trafico, Mr. Truscott y yo y todas estas personas me confirmaron y aconsejaron en forma absoluta la conveniencia indiscutible de hacer nuestros envios por todo riel y al final de la junta solicite de Mr. Kopke la confirmacion de esto por escrito habiendome extendido una carta ^{en tal sentido} con su firma.

Yo he venido a esta en busca de una tarifa y ruta economicas para el Mante y ya te exprese antes lo que hemos encontrado a este respecto; pero como no estoy autorizado para resolver sobre lo que nos aconseja la Fulton que concuerda con el punto de vista del General Calles cuando indico que era preferible ^{así} con un costo superior hacer los embarques por ferrocarril, creo conveniente que muestres este mensaje ~~al General~~ a ~~la P~~

a nuestro Presidente para que ustedes decidan si se hacen los embarques por ferrocarril ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ como lo aconseja firmemente la Fulton obteniendose asi al final una positiva economia en el desarrollo de nuestro negocio o si se siguen las rutas y tarifas que nos darian una economia inmediata, pero ^aaprente. Esta resolucioⁿ de ustedes necesitamos tenerla hoy mismo si es posible por no poder demorar mas la salida de la maquinaria de cada fabrica. Afectuosamente.

F. Torreblanca.

CLASS OF SERVICE

This is a full-rate Telegram or Cablegram unless its deferred character is indicated by a suitable sign above or preceding the address.

WESTERN UNION

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

J. C. WILLEVER, FIRST VICE-PRESIDENT

SIGNS

DL = Day Letter

NM = Night Message

NL = Night Letter

LCO = Deferred Cable

NLT = Cable Night Letter

WLT = Week-End Letter

The filing time as shown in the date line on full-rate telegrams and day letters, and the time of receipt at destination as shown on all messages, is STANDARD TIME.

Received at Western Union Bldg., 900 Chestnut St., St. Louis, Mo.

Telephone
GARFIELD 4321

1930 MAY 13 PM 3 39

CDU333 15 NL=MEXICOCITY MEX PO 13

FERNANDO TORREBLANCA=

HOTEL STATTLER STLOUIS MO=

ENTERADO CON SATISFACCION PROGRESOS OBTENIDOS ASUNTO FLETES

RUEGOTE TRANSMITIRME AL TENERLA INFORMACION DEFINITIVA

SALUDOTE AFECTUOSAMENTE=

AARON SAENZ.

THE SMALL COST OF CABLING
MAKES IT INEXPENSIVE
to keep in touch with the folks abroad



for instance 25 WORDS to LONDON \$1.25

WESTERN UNION GIFT ORDERS SOLVE THE PERPLEXING QUESTION OF WHAT TO GIVE

RECEIVED AT

Postal Telegraph

(FOR SALES SYSTEM)



ALL AMERICA
CABLES

COMMERCIAL
CABLES

This is a full rate Telegram or Cablegram unless otherwise indicated by signal in the check or in the address.

BLUE	DAY LETTER
NL	NIGHT LETTER
NITE	NIGHT MESSAGE
LCO	DEFERRED CABLE
NLT	NIGHT CABLE LETTER
WLT	WEEK END CABLE LETTER

KB734 40 NL VIA GAL

MEXICOCITY MEX 12

FERNANDO TORREBLANCA

671

HOTEL STATTLER STLOUIS MO

ENTERADO ASUNTOS TRATADOS CON MR RIORDAN ESPERO WARD LINE

HAGA PROPOSICION RAZONABLE CASO CONTRARIO SE TOMEN POR USTEDES

ACUERDOS CONSIDEREN CONVENIENTES PARA TRANSPORTE MAQUINARIA DESDE

SABADO CONTESTE MENSAJE DICIENDOTE PODRASE DISPONER TAMPICO

SUFICIENTES PLATAFORMAS PARA DOS MIL TONELADAS SALUDOTE AFECTUOSAMENTE

AARON SAENZ.

1930 MAY 12 PM 9 15



TELEGRAFOS NACIONALES

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

TELEGRAMA

FORMA M-3



X-160 NUM 1137 SF CU
MEXICO DE 6 MAYO D 20 45

Depositado: _____

Recibido: _____

HERNANDO TORREBLANCA
PASARA ABORDO TREN LAREDO
MONTERREY NL " MUY URGENTE "

TUYO DE SAN LUIS.- ACABO CONFERENCIAR CON SRES BURNS Y GONZALEZ.
SR GONZALEZ ESTARA VIERNES EN LA MANANA EN ST LOUIS MO. LLEVANDO CARTA
MIA. LAMENTE MUCHO NO LLEGAR TIEMPO DESPEDIRME AYER. DESEO
EXITO TUS TRABAJOS . SALUDOTE AFECTUOSAMENTE

AARON SAENZ.

Todo telegrama debe llevar el sello de la Oficina.

Lea Ud. el reverso; le interesa conocer los diferentes servicios que le ofrece el Telégrafo.