

mado de Aguas Calientes y de sentir la saludable influencia de sus aguas, de su deliciosa temperatura; despues de pasar dias agradabilísimos en Guadalupe, justamente llamada la Perla de Occidente; despues de pisar en Querétaro el mismo suelo que hollara con sus plantas un ejército extranjero y el sitio donde poco despues tuviera su desenlace trágico el drama de la Intervencion Francesa; despues de visitar la industriosa ciudad de Leon, y las tambien importantes ciudades de Guanajuato, Toluca, San Luis Potosí, Monterrey y varias otras, seguí mi viaje hasta Nueva York, la primera ciudad del Americano Continente, deteniéndome en mis viajes de ida y de regreso en todas aquellas otras ciudades cuya descripcion se encontrará en las páginas de este libro y las cuales juzgué podrian reunir mayor interés para el viajero.

Al emprender este trabajo creí solo contribuir á remediar la necesidad que yo creo existe ya de que en México se sepa algo más de lo que actualmente se sabe sobre este gran país. Aquí donde no abundan, como en Europa, los guías de *profesion*, encontrará útil el viajero este libro; pues llegar á cualquier populosa ciudad sin tener de ella ningun conocimiento, sin saber cómo conducirse al arribo de los trenes, sin saber cuáles son sus mejores hoteles, sus principales sitios de recreo ni sus lugares más dignos de visitarse equivale á sufrir uno disgustos, á hacer gastos innecesarios y á no sacar, como resultado del viaje, el fruto que se debiera.

Además, pensé yo, el mexicano que se anime despues de leer esta Guía á recorrer algunas de las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte, podrá fácilmente comprender hasta qué grado de adelanto puede llegar un pueblo como éste, industrial por excelencia; un pueblo que sabe rendir el debido acatamiento á las leyes de su país; un pueblo que antes que todo atiende al cultivo de su inteligencia, comprendiendo que la educacion forma la base mas sólida y duradera de la felicidad y engrandecimiento de las naciones, y, como consecuencia precisa, de su propia felicidad y engrandecimiento. Al mexicano que esto vea, que esto estudie, me dije, le servirá de gran estímulo; y además de la distraccion que el viaje haya podido proporcionarle, los nuevos conocimientos adquiridos podrán redundar en grande beneficio para sí, y ¿quién sabe? tal vez tambien en beneficio de su querida patria al regresar á ella.

Queda expuesto, pues, el espíritu con que acometí este trabajo, y al terminarlo, por más imperfecto que él sea, me anima la esperanza de que hará algun provecho en el sentido que he explicado. Tengo así mismo la confianza de que habiéndose despertado entre la buena y pudiente sociedad mexicana el deseo de viajar no tardará éste en convertirse en una necesidad, y que se adoptará entónces la costumbre de emprender anual ó periódicamente viajes de recreo á las incomparables Cataratas del Niágara, á Chicago, Saratoga, Boston, Nueva York, Filadelfia, Long Branch, Washington ó San Francisco. Cada uno de estos viajes ha de proporcionarles sin duda grandes beneficios, placeres muchos, y esta humilde obrita les servirá tambien de algo; pues sabido es que para el viajero una Guía descriptiva del país ó poblacion que se propone visitar es siempre un libro no casi sino de todo punto indispensable.

S. ADALBERTO DE CARDONA.



## El Central Mexicano.

HISTORIA DE SU CONSTRUCCION—LA LINEA TRONCAL—SUS RAMALES.

Estais ya listo, lector querido, para emprender vuestro viaje á los Estados Unidos del Norte, cómodamente instalado en uno de los elegantes coches-dormitorios de Pullman del *Ferrocarril Central Mexicano*?

¿Aun no? Pues ya que no os es posible por hoy viajar en ferro-carril, viajad al menos en alas de vuestra imaginacion, continuando la lectura de estas páginas; así, llegado que se haya el momento de efectuar vuestro viaje *de la otra manera* podreis apreciar mucho mejor cuanto veais en las ciudades que visiteis.

En el itinerario aquí trazado para vuestro beneficio encontrareis incluidas descripciones y grabados de mucho de lo más notable que hay en las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte y de sus más importantes ferro-carriles; desde la hermosa Metrópoli de San Francisco, bañada al Poniente por las aguas del Océano Pacífico hasta la opulenta Nueva York en el Oriente sobre las aguas del Atlántico; y desde las tan celebradas Cataratas del Niágara en el confin Norte de la americana nacion hasta Nueva Orleans en su extremo Sur, sobre las rápidas corrientes del Mississippi.

La simpática capital de la República Mexicana será nuestro punto de partida.

Son las 8:10 de la noche. El conductor acaba de lanzar al aire la voz de ¡*Vamonós!*

Demos el último adios y los últimos abrazos á los buenos amigos que nos han acompañado á la estacion.

El tren se ha puesto ya en movimiento.

Pronto comienza á atravesar el incomparable valle de México; pero como á aquella hora solo se puede ver al través de los cristales la oscuridad de la noche, leamos en este libro, ayudados por la claridad de las lámparas del



*Pullman* la historia del principal de los ferro-carriles mexicanos, cuyo nombre sirve de epígrafe al presente capítulo.

Y si al concluir esta sentimos que nos llama á su regazo esa invisible pero dulce amiga que solicita nos invita diariamente, sin cansarse nunca, á reposar de las fatigas del día, al pasar su aterciopelada mano por nuestros párpados cerrémoslos sin pena, sin temor ninguno; pues el cuidado que observan todos los empleados de la compañía que nos ocupa así como la sólida y perfecta construcción de la vía férrea por donde se desliza el tren que nos conduce, todo nos garantiza que sin novedad ninguna despertaremos á la mañana siguiente, alegres y bien dispuestos para recrear nuestra vista en el bello panorama que ofrecen al viajero, en muchas de sus partes, los terrenos que atraviesa el *Ferrocarril Central Mexicano*.

Pero sigamos con la historia de su construcción, aunque sea á grandes rasgos.

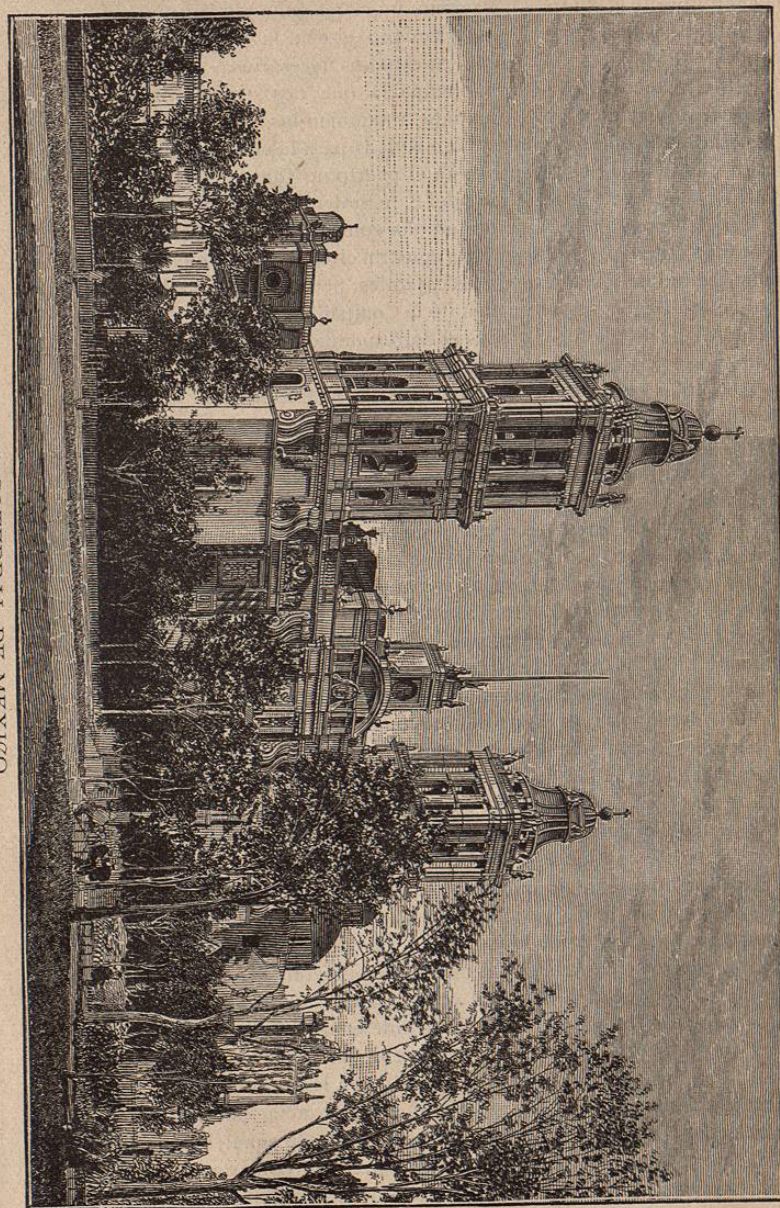
Ya desde los años de 1856 y 1857 se hablaba de construir un ferro-carril que partiendo de la Capital de México la pusiese en comunicación inmediata con algunas de las ciudades al Norte; pero todos los esfuerzos que hicieron los iniciadores de la idea y los decretos que para el efecto expidió el Congreso nada habían logrado alcanzar á fines del año de 1879.

En Diciembre 5 de 1874, el Congreso aprobó un contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. Sebastian Camacho y J. Antonio Mendizabal y Cía. para la construcción de un ferro-carril y línea telegráfica que uniesen á la ciudad de México con la de Leon, en el Estado de Guanajuato; pero como quiera que la empresa no hubiese cumplido con las condiciones estipuladas en uno de los Artículos del decreto expedido por el Congreso en la expresada fecha, hubo de incurrir en la pena de caducidad, la cual se declaró en 26 de Diciembre de 1876.

Una compañía formada después en Boston, á cuyo frente figuraba el Sr. Roberto Symon, solicitó, con algunas modificaciones, la caduca concesión, obteniendo su traspaso el 21 de Febrero de 1880; el decreto correspondiente de traspaso se expidió en 3 de Abril de 1880.

Obtenido que hubo la compañía esta concesión, solicitó que la línea por construir fuese de vía ancha y que se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos y que se le concediese, además, el privilegio para construir un ramal desde algun punto céntrico de la República hasta el Océano Pacífico.

El nuevo proyecto fué estudiado cuidadosamente por la Secretaría de Fomento, y terminado que se hubieron las negociaciones convenientes, el Ejecutivo otorgó la concesión el 8 de Setiembre de 1880, la cual aprobó el Congreso de la Unión el 8 de Noviembre del mismo año: estipulándose en ella que la línea férrea debería extenderse á través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguas Calientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la fronteriza villa de Paso del Norte. Al mismo tiempo se dispuso que de un lugar próximo á la ciudad de Leon



LA CATEDRAL DE MEXICO.



debería partir el ramal del Pacífico, y que pasando por Guadalajara fuese á terminar en un punto del citado Océano, el cual la compañía escogería después de practicar en el terreno los estudios necesarios.

En el mismo año de 1880 la compañía que nos ocupa adquirió la línea construida entre Celaya é Irapuato, y también las concesiones hechas á los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas para la construcción de un ferrocarril desde San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico, habiendo estas quedado incluidas en la concesión del 8 de Setiembre de 1880.

En Febrero 2 de 1881, se otorgó una concesión á los Estados de San Luis Potosí y Aguas Calientes para la construcción de un ferrocarril de vía ancha que uniese á sus respectivas capitales; pero pronto también esta nueva concesión llegó á ser propiedad de la Compañía del *Ferrocarril Central*, habiéndole hecho dichos Estados el correspondiente traspaso, el cual fué aprobado por el Congreso en Marzo 25 del mismo año.

Obtenidas por la Compañía todas estas concesiones, las cuales logró refundir más tarde en un solo contrato, y teniendo así asegurado el privilegio para la construcción y explotación de dos líneas férreas, una internacional desde la Capital de la República hasta su frontera con los Estados Unidos del Norte, y la otra interoceánica desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico; tan importante la una como la otra por la riqueza de los terrenos que atraviesan y por el tráfico inmenso que sin la menor duda están destinadas á crear y fomentar, ya no se ocupó en la adquisición de nuevas concesiones: solo se dedicó al cumplimiento de los compromisos contraídos con el Gobierno, y con tal empeño, que no ha habido ni un solo caso en que no haya concluido los diferentes tramos y divisiones de su extenso sistema ferroviario mucho antes del tiempo fijado en los contratos.

Verdaderamente, es digno del mayor encomio y mucho recomienda á la Compañía, la actividad con que condujo sus trabajos desde el día que los inauguró en la ciudad de México, en la estación llamada de Buena Vista, el día 25 de Mayo de 1880, hasta que hubo concluido su línea troncal en Marzo 8 de 1884, dejando así unidos con sus cintas de acero á los Estados Unidos del Norte con los Estados Unidos Mexicanos.

Acontecimiento de grandísima importancia fué éste, por cierto, puesto que México, que había permanecido hasta entonces casi en un aislamiento completo, quedaba desde luego ligado, en comunicación rápida, con los principales centros comerciales del mundo; acontecimiento de grandísima importancia, porque al penetrar el veloz caballo de hierro y vapor por las apartadas regiones del país, llevaba á sus indefensas familias la ansiada protección contra las hordas de salvajes que con tanta frecuencia hacían incursiones á aquellas comarcas regando el suelo con la sangre de sus pacíficos habitantes; acontecimiento de grandísima importancia, porque aquellas mismas fértiles pero incultas regiones quedaron desde aquel momento abiertas á la inmigración, que poco á poco comienza ya á poblarlas y que las convertirá, en no lejana fecha, en verdaderos Edenes terrenales; acontecimiento,

## Itinerario del Central Mexicano.

EDWARD W. JACKSON,  
Director General.

DE MEXICO A EL PASO.

A. C. MICHAELIS,

Agte. Geral. de Fletes y Pasajes.

Kilos de México	ESTACIONES	Millas de El Paso	EXPRESO No. 51 Sale de	Kilos de México	ESTACIONES	Millas de El Paso	EXPRESO No. 51 Sale de
0	México	1224	8:10 pm	536	Encarnacion	889	11:50 am
11	Tlanepantla	1216	8:30 pm	563	Peñuelas	873	12:35 pm
18	Barrientos	1212	8:40 pm	585	*Aguascalientes	859	1:35 pm
21	Lechería	1210	8:45 pm	599	Chicalote	851	2:03 pm
27	Cuautitlán	1206	8:55 pm	608	Las Animas	845	2:20 pm
36	Teoloyucan	1201	9:08 pm	615	Pabellon	841	2:34 pm
46	Huehuetoca	1194	9:25 pm	623	Rincon de Romos	835	2:51 pm
52	Nochistongo	1190	9:40 pm	644	Soledad	823	3:30 pm
62	El Salto	1184	9:58 pm	660	Berriozabal	814	4:02 pm
80	Tula	1173	10:32 pm	681	Trancoso	800	4:45 pm
93	San Antonio	1165	11:02 pm	696	Guadalupe	791	5:16 pm
108	Prieto	1156	11:32 pm	705	Zacatecas	784	5:36 pm
118	Leña	1150	11:53 pm	720	Pimienta	776	6:06 pm
121	Marqués	1147	12:01 am	735	*Calera (Cena)	766	7:10 pm
121	Maravillas	1147	12:05 am	749	Ojuelos	758	7:39 pm
129	Nopala	1143	12:19 am	763	Fresnillo	749	8:12 pm
137	Dañú	1137	12:34 am	779	Mendoza	739	8:46 pm
151	Polotitlan	1129	1:05 am	794	Gutierrez	730	9:19 pm
161	Cazadero	1123	1:20 am	816	Cañitas	716	10:08 pm
172	Palmillas	1116	1:41 am	830	Cedro	708	10:40 pm
190	San Juan del Rio	1105	2:30 am	850	La Colorada	695	11:23 pm
204	Chintepec	1096	2:49 am	876	Pacheco	679	12:15 am
216	Ahorcado	1089	3:08 am	895	Guzman	667	12:47 am
229	La Griega	1081	3:32 am	815	Gonzalez	655	1:20 am
241	Hércules	1074	3:53 am	936	Camacho	641	1:56 am
245	Querétaro	1070	4:05 am	958	San Isidoro	628	2:33 am
264	Mariscala	1059	4:35 am	981	Symon	613	3:13 am
278	Apaseo	1050	4:58 am	1005	La Mancha	598	3:54 am
290	Empalme Celaya	1043	5:16 am	1026	Calvo	585	4:29 am
292	Celaya	1042	5:19 am	1054	Peralta	570	5:10 am
310	Guaje	1031	5:48 am	1066	Jimulco	561	5:45 am
318	Sarabia	1026	6:02 am	1080	Jalisco	552	6:06 am
322	Salamanca	1016	6:25 am	1094	Picardias	543	6:26 am
343	Chico	1010	6:40 am	1119	Matamoros	527	7:02 am
352	Irapuato	1004	6:54 am	1136	*Torreon (Almuerzo)	517	7:50 am
369	Villalobos	994	7:17 am	1141	Lerdo	514	8:00 am
382	*Silao (Almuerzo)	985	7:55 am	1156	Noé	503	8:23 am
402	Trinidad	974	8:22 am	1179	Mapimí	491	8:50 am
415	Leon	965	8:42 am	1203	Peronal	476	9:22 am
430	Francisco	955	9:05 am	1225	Conejos	462	9:50 am
447	Pedrito	946	9:28 am	1247	Yermo	448	10:20 am
461	Loma	936	9:50 am	1266	Saez	436	10:45 am
474	Lagos	928	10:10 am	1285	Zavalza	424	11:09 am
495	Los Salas	915	10:46 am	1299	Escalon	415	11:29 am
510	Santa Bárbara	905	11:08 am	1317	Rellano	404	11:52 am
520	Santa Maria	900	11:23 am	1339	Corralitos	391	12:20 pm

A

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







## Itinerario del Central Mexicano.

—CONTINUA DE LA PAGINA No. 8.—

Kilos de México	ESTACIONES	Millas de El Paso	EXPRESO No. 51 Sale de	Kilos de México	ESTACIONES	Millas de El Paso	EXPRESO No. 51 Sale de
1358	.....Dolores.....	379	12:46 pm	1691	.....Agua Nueva.....	172	10:21 pm
1373	*Jimenez (Cmida).	370	1:30 pm	1705	.....Laguna.....	163	10:47 pm
1392	.....La Reforma.....	358	1:55 pm	1724	.....Puerto.....	151	11:30 pm
1411	.....Diaz.....	346	2:20 pm	1745	.....Gallego.....	138	12:10 am
1430	.....Bustamante.....	334	2:47 pm	1774	.....Chivatito.....	120	1:12 am
1445	.....Sta. Rosalia.....	324	3:07 pm	1790	.....Montezuma.....	111	1:45 am
1461	.....La Cruz.....	315	3:35 pm	1803	.....Las Minas.....	102	2:10 am
1482	.....Conchos.....	302	4:00 pm	1816	.....Ojo Caliente.....	94	2:36 am
1497	.....Saucillo.....	292	4:20 pm	1821	.....Cármén.....	87	2:57 am
1514	.....Las Delicias.....	282	4:37 pm	1839	.....Magdalena.....	81	3:17 am
1521	.....Ortiz.....	278	4:50 pm	1851	.....San José.....	73	3:39 am
1545	.....Bachimba.....	263	5:23 pm	1875	.....Ranchería.....	59	4:24 am
1562	.....Horcasitas.....	252	5:47 pm	1903	.....Los Médanos.....	40	5:16 am
1585	.....Mácula.....	238	6:22 pm	1922	.....Samalayuca.....	29	5:49 am
1608	*Chihuahua (Cena).	224	7:35 pm	1938	.....Tierra Blanca.....	19	6:19 am
1631	.....Sacramento.....	209	8:21 pm	1952	.....Mesa.....	10	6:46 am
1646	.....Terrazas.....	200	8:55 pm	1969	*C. Juárez (Almuerzo)	1	7:50 am
1658	.....Saúz.....	193	9:15 pm	1970	.....El Paso—Llega.....	0	8:00 am
1677	.....Encinillas.....	180	9:54 pm				

\* Una estrechita indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas.

### COCHES DORMITORIOS DE PULLMAN

LO QUE SE COBRA EN ESTOS COCHES, DE LA CIUDAD DE MÉXICO Á EL PASO ES:  
 Por cama doble.....\$ 9.00  
 Por Sección completa (dos camas dobles).....18.00

### EQUIPAJES.

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

### INFORMES ADICIONALES.

En los viajes directos de puntos de México á puntos de los Estados Unidos del Norte, no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra ½ pasaje, y pasaje entero por los mayores de esa edad.

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

Solo los pasajeros que posean boletos de primera clase tendrán derecho á viajar y conseguir camas en los Coches Pullman, mediante el pago correspondiente.

Los empleados americanos de la aduana de El Paso, Texas, examinan allí los equipajes. Los pasajeros deben tener listas las llaves de los mismos para evitar demoras, y si llevaren junto con los equipajes algunos objetos ó efectos que debieren pagar derechos será necesario manifestarlo así á los empleados de la aduana.

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

## DE MEXICO A NUEVA YORK.

9

lo repetimos, de grandísima importancia, porque dió un nuevo y vigoroso empuje á la marcha del progreso que en general por todo México comenzaba ya á hacerse sentir, á influjo de la bienhechora paz de unos cuantos años; porque ha llevado á aquel privilegiado país á miles de sus vecinos de aquende el Bravo, quienes despues de estudiar los innumerables recursos con que una generosa Naturaleza le ha dotado, han invertido unos sus capitales en la explotacion de muchas de sus antiguas y de sus nuevas minas y otros, previendo el grande y risueño porvenir que con abiertos brazos le espera, se preparan para ir á establecer allí nuevas industrias en grande escala, las cuales no podrán menos que influir en el mejoramiento de su condicion, las cuales contribuirán al aumento de su comercio y á su bien general.

Esta línea férrea que tan eficazmente ha ayudado al adelanto material del país tiene en su extension desde la capital de México hasta la villa de Paso del Norte 1970 kilómetros (1224 millas), y fué construida en tres años, nueve meses y medio, ó sea á razon de 1½ kilómetros por dia. Hé aquí por qué dijimos en párrafo anterior, que recomendaba en alto grado á la Empresa la gran actividad con que habia seguido los trabajos de construccion en su línea troncal desde la fecha que los inauguró hasta dejarlos terminados.

Comprendiendo el Gobierno de México los inmensos beneficios que de la construccion de este ferro-carril resultarian al país, contribuyó para el efecto con una subvencion de \$9,500 por kilómetro de via, garantizando la misma con certificados del uno por ciento sobre los ingresos aduanales. Dicha subvencion ascendió para la construccion de la línea principal ó troncal, á unos \$18,620,000, y su costo total fué, sino estamos mal informados, de \$35,500,000.

La construccion del ramal de Guadalajara se comenzó el 2 de Mayo de 1887 en Irapuato, y continuóse con tal actividad que el primer tren pudo llegar á Guadalajara el dia 16 de Abril de 1888.

Este acontecimiento, de muchísima importancia tambien, y que dejó unidas á las dos principales y más alegres capitales de la República Mexicana, fué celebrado con grande y legítimo entusiasmo por los vecinos de la *Perla de Occidente*, que en masa acudieron á tomar parte en las ceremonias de aquel dia memorable, acompañados de sus mejores bandas de música y presididos por el jefe del Estado, que lo era en aquella fecha el malogrado Geral. Ramon Corona; y mientras se efectuaba la importante ceremonia se echaban al vuelo todas las campanas de la ciudad, y con las notas del himno nacional se confundian los vivas que aquel pueblo agradecido dirigía al progreso de Jalisco, al progreso de la nacion y á su Jefe, el Geral. Porfirio Diaz, cuya política de paz y de progreso rendia aquellos tan anhelados frutos. La extension de este tramo, desde Irapuato hasta Guadalajara, es de 260 kilómetros ó 161 millas.

La compañía inició sus trabajos en el ramal de Aguas Calientes, San Luis Potosí y Tampico el 13 de Julio de 1881, en un punto llamado Tamos, cercano al puerto de Tampico. La parte de este ramal comprendida entre las capitales de Aguas Calientes y San Luis Potosí se inauguró el dia 3 de Junio de



1889 y quedó terminado hasta el puerto de Tampico el 30 de Marzo del presente año, 1890, habiéndose clavado en dicha fecha el último riel en un hermoso valle del Estado de San Luis Potosí conocido con el nombre de valle de La Labor. Las ceremonias y festividades de inauguración estuvieron en ambas ocasiones magníficas; hubo música, disparos de cañón, repique de campanas, se pronunciaron elocuentes discursos y reinó gran entusiasmo.

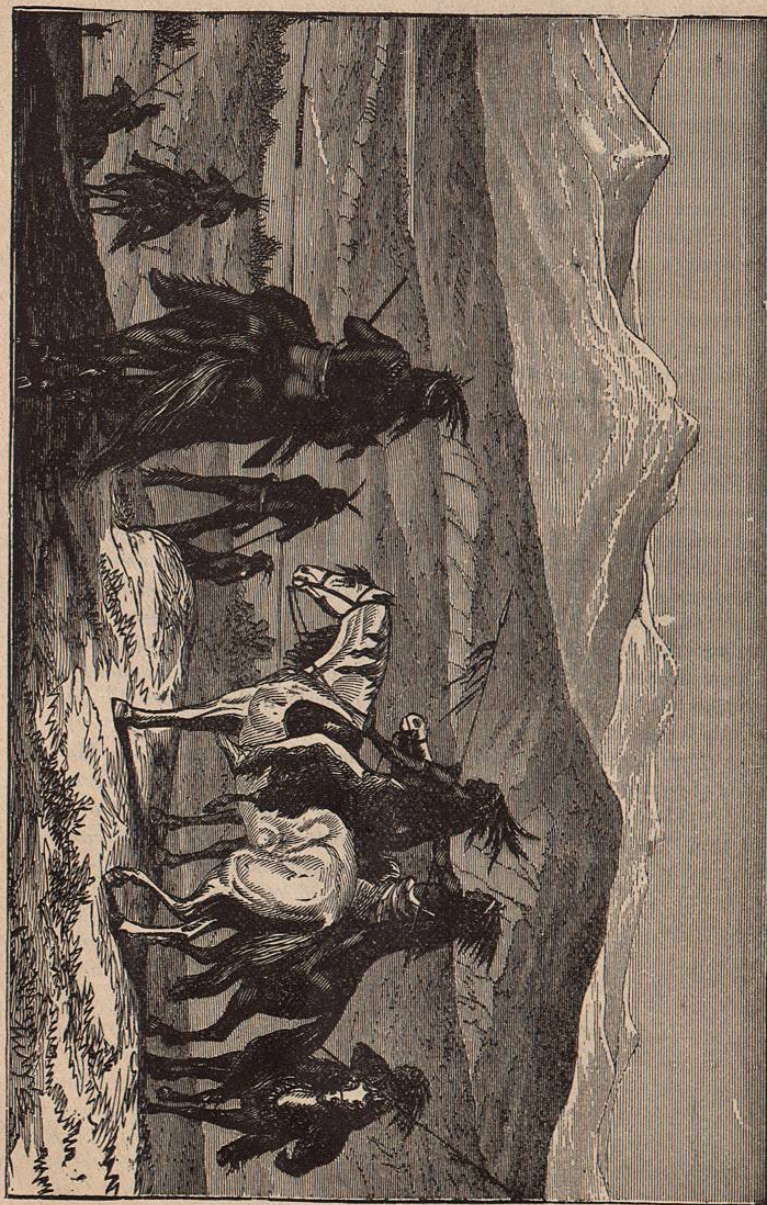
La división de Aguas Calientes á San Luis Potosí quedó formalmente abierta al tráfico público el día 10 del propio mes de Junio y tiene una extensión de 224 kilómetros (140 millas); y la división de San Luis Potosí á Tampico, que se abrió al público el primero de Mayo de 1890, cuenta con 429 kilómetros (268 millas), formando así para el importante ramal que nos ocupa una extensión total de 653 kilómetros ó sean 408 millas.

Una vez terminado el ramal de Aguas Calientes, San Luis Potosí y Tampico la Empresa se prepara para continuar los trabajos en su ramal de Occidente, desde Guadalajara hasta el puerto de San Blas, en la costa del Pacífico, y cuando éste quede concluido formará, junto con el ramal de Aguas Calientes, San Luis Potosí y Tampico, el *Ferrocarril Interoceánico*, del cual se trata en las concesiones de Setiembre 8 de 1880 y de Febrero 2 de 1881.

Para que el lector se forme idea más exacta de los extensos trabajos ferrocarrileros que de 1880 á 1890 ha llevado á efecto la poderosa Compañía que nos ocupa, y al mismo tiempo del rico territorio del país que estos atraviesan, bastará pasar la vista por el mapa de la República que incluimos en esta reseña, en el cual aparece el importante *Ferrocarril Central Mexicano*, con todos sus ramales en explotación y también el tramo que queda por construir entre Guadalajara y el puerto de San Blas.

Los negocios de la Compañía han ido en aumento constante desde que terminó su línea troncal; pero por más satisfactorio que haya sido para la Empresa el resultado obtenido hasta hoy, el que obtendrá en los próximos cinco años deberá sin duda ser muchísimo mayor; pues las diferentes industrias del país se van desarrollando satisfactoriamente, el adelanto que se nota es general y los ferro-carriles van convirtiéndose de día en día en artículo de primera necesidad.

La construcción del *Central Mexicano* ha sido de trascendental importancia para el país. Con su conclusión parece que se restableció la confianza entre los capitalistas extranjeros, que comenzaron luego á dirigir sus miradas hacia México y que ya hoy han invertido allí gruesas sumas en diferentes negociaciones; con su conclusión se despertó una especie de *fiebre ferroviaria* por todas partes del país, y para comprender toda la verdad que esto encierra bastará ver entre cuántas ciudades que hace solo cinco ó seis años se hacía aún el viaje por medio de las molestas y polvosas diligencias y se transportaba la carga en burros ó carretas de bueyes, corre hoy la locomotora arrastrando una larga y pesada cola de wagones: bastará abrir los libros de la Secretaría de Fomento y leer en sus páginas las numerosas concesiones que para la construcción de ferro-carriles en diferentes y apartadas regiones del



Indígenas contemplando el primer tren de ferro-carril.



país se han expedido en solo el año que acaba de expirar, para comprender la razon que nos asiste al hacer la anterior observacion.

Pero no solo en éste sentido ha sido benéfica al país la construccion de este ferro-carril; no solo las gentes acaudaladas y de reconocido espíritu emprendedor se han puesto en movimiento con ella: tambien los propietarios en pequeña escala, olvidando sus antiguas nocivas costumbres de vida, se han animado con la velocidad del caballo de hierro y ya les encontramos en todas partes moviéndose tambien con alguna actividad, deseosos de mejorar su condicion. Aún las más inferiores clases de nuestra sociedad parece que comiencen á salir del desconsolador letargo en que por tan largos años han vivido sumidas.

Que sean siempre bienvenidos esos agentes del progreso y de la civilización moderna.

Las oficinas generales de la Compañía se hallan en la ciudad de México y sus negocios de administracion están encomendados á los cumplidos caballeros E. W. Jackson, Director General, y A. C. Michaelis, Agente General de Fletes y Pasajes. Estos apreciables señores, desde el momento que se establecieron en México, por su trato fino y atento supieron captarse la estimacion y aprecio, así de cuantos en lo particular les trataron como de los que tuvieron que arreglar con ellos asuntos en coneccion con el importante cargo que desempeñan. Dificilmente podrian haberse elegido dos personas más competentes, que con más anhelo velasen por los intereses de la poderosa compañía que representan, y que con más acierto condujesen los negocios todos del extenso sistema ferroviario del *Central Mexicano* que los Sres. Jackson y Michaelis. Que sigan tan estimables señores por muchos años en el puesto que hoy ocupan, para el mayor bien de la Empresa y de cuantos con ella tengan asuntos que ventilar.

Los Anteriores párrafos bastarán para familiarizar al lector con los más salientes puntos históricos del *Ferrocarril Central Mexicano* y con el importante papel que ha desempeñado en la marcha progresiva de México. Sigamos ahora con la descripcion de los principales centros de poblacion que atraviesa, aunque sea de una manera sucinta para no cansar al lector.



## De Mexico á Querétaro.

EL CANAL DE NOCHISTONGO—LA HISTORICA CIUDAD  
EL CERRO DE LAS CAMPANAS.

Al comenzar la lectura sobre la historia del *Ferro Carril Central Mexicano* el tren se alejaba del Distrito Federal, y atravesando poco despues el pintoresco valle seguía á lo largo del gran canal de

Nochistongo, cuyas ruinas recuerdan al viajero una de las más grandes obras emprendidas en tiempo de la dominacion española. Con el fin de evitar que la ciudad de México se inundase se comenzaron los trabajos de este gran canal de desagüe, bajo la direccion del distinguido ingeniero Enrico Martinez, el día 28 de Noviembre del año de 1807 con una fuerza de quince mil indígenas; quedando concluido en poco menos de un año un tunel que media once piés de anchura por trece piés de elevacion desde el plan hasta la parte superior de la bóveda, y de una extension de más de cuatro millas. La obra no parece que se llevase á cabo con la solidez necesaria, pues sufrió poco despues derrumbamientos en varias partes. Esto originó gran diversidad de opiniones entre los residentes de México sobre la utilidad de aquel tunel, estableciendo tambien al mismo tiempo una dura y larga controversia entre el ingeniero Martinez y las autoridades municipales de la capital.

Algunos años despues, en 1629, la estacion del invierno comenzó con fuertísimas lluvias, y Martinez pretextando entonces que permitir la entrada en el tunel á tan grandes corrientes de agua equivaldria á destruir toda la obra mandó que tapasen la entrada del tunel. Las lluvias continuaron con igual violencia y la ciudad se inundó, quedando sus calles á tres piés bajo el nivel de las aguas, las cuales solo pudieron cruzarse en canoas por espacio de cinco años, tiempo que duró aquella gran inundacion. Los negocios se paralizaron, las clases más pobres sufrieron miserias indecibles y se hablaba ya de constriuir una nueva México cuando al fin sobrevino un año de sequía, en que hubo fuertes temblores que agrietaron la tierra, por donde se sumieron las aguas y volvió la capital á ser lo que antes habia sido.

Martinez, á quien habíase puesto en prision acusado de ser el causante de aquella gran calamidad, fué puesto en libertad y se le ordenó que emprendiese la ejecucion de obras que pudiesen impedir una repeticion de semejantes desastres. Abrió entonces la entrada ó puerta del tunel y ejecutó otros grandes trabajos; pero el tunel amenazaba siempre derrumbarse y hubo al fin la necesidad de convertirle en un tajo abierto. Por espacio de un siglo ó más se trabajó en la obra de una manera irregular é imperfecta, hasta que una junta de personas pudientes de la capital tomó medidas para concluirla,