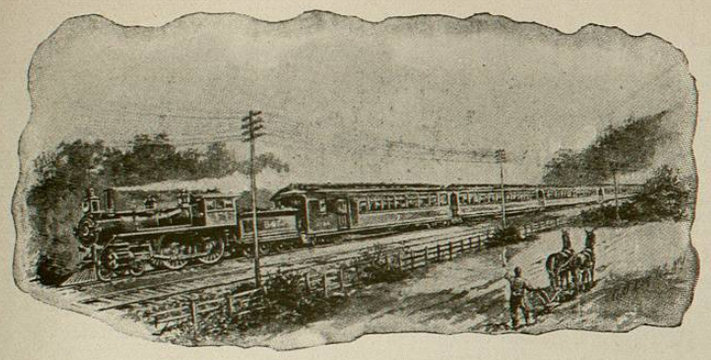
teresante ciudad. Con una población de 40,000 habitantes, número que sigue constantemente en aumento, y con la actividad y energía propia de sus habitantes, no puede menos que disfrutar de gran prosperidad.

COLORADO SPRINGS, que se halla situado entre las ciudades de Pueblo y Denver, es uno de los puntos terminales más importantes del sistema del Rock Island, como ya se ha dicho; y á sólo seis millas de este lugar se encuentra *Manitu*, al pie de Pike's Peak, cuya cima se ve coronada de nieves perpetuas. Ambos lugares se hallan unidos por dos ferrocarriles, el Colorado Midland y el Denver and Rio Grande, y disfrutan de gran fama como propios para devolver la salud á los enfermos.

Son realmente grandiosos los paisajes que rodean á Colorado Springs, Denver y Pueblo, y tantos son los atractivos que ofrecen, que el turista no sabe cuáles elegir entre ellos. Tratar de hacer aquí su descripción, sería imposible, porque para ello se necesitaría un espacio del que carecemos, y así, sólo aconsejamos á aquellos que puedan hacerlo, que no dejen de visitar esas incomparables maravillas con que la Naturaleza ha favorecido al Estado de Colorado, uno de los más ricos de la Unión Americana.

FORT WORTH, que es hoy el punto más importante del sistema del del Mississippí y una de las principales de Texas. Tiene nada menos que nueve distintos ferrocarriles, que proporcionan doce salidas á la población, y se habla de otras nuevas líneas que se construirán próximamente. Cincuenta trenes de pasajeros llegan y salen de su Estación General (Union Depot), cada veinticuatro horas, y esto mucho dice en favor del centro ferrocarrilero del Norte de Texas. Es en esta ciudad donde los turistas destinados á México abandonan la vía del Ferrocarril Rock Island, para continuar su viaje por alguna de las líneas que con él empalman.

El Agente General de Pasajes de este gran sistema ferroviario, es el Sr. John Sebastian, cuyo retrato tenemos el gusto de presentar aquí á nuestros lectores. El Sr. Sebastian nació en Newport, Estado de Kentucky, y comenzó la carrera que con tan señalado buen éxito ha seguido hasta la fecha, á la edad de veinte años, con el Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe. Con esta compañía permaneció siete años, desempeñando varios puestos de responsabilidad en los departamentos de pasajes y boletos. En 1880, se le ofreció y aceptó el puesto de Agente General de Pasajes del Rock Island, en el Suroeste, cuyo empleo conservó hasta el 1º de Abril de 1887, cuando fué designado para el elevado puesto que hoy ocupa. El Sr. Sebastian es una persona de ideas progresistas, infatigable en el desempeño de sus arduas labores y que mucho ha contribuido para esa popularidad y prestigio de que hoy disfruta la GRAN RUTA DEL ROCK ISLAND.



RUTA NUM. 5.

DE CHICAGO Á MÉXICO POR EL FERROCARRIL MISSOURI, KANSAS AND TEXAS.

JAMES BARKER, Agente General de Pasajes y Boletos.

UN viaje de varios días causa generalmente cansancio, aun á los más acostumbrados á viajar; pero cuando la ruta que se sigue atraviesa por alguna de esas ricas y prósperas regiones que la naturaleza se ha complacido en adornar con sus más preciosas galas, entonces las fatigas que aquél ocasiona se ven más que compensadas por el placer que el cambio de clima y de interesantes paisajes proporciona. Y hay lugares que no envejecen nunca, sitios que aun á los que mejor los conocen sorprenden constantemente, con atractivos que habían pasado desapercibidos, con encantos de temperatura que no se habían notado, ó con la feracidad del suelo que no se había descubierto. Terrenos como éstos son los que atraviesa el FERROCARRIL MISSOURI, KANSAS Y TEXAS, la gran línea troncal que desde muy cerca de la frontera mexicana corre en dirección Norte, atravesando por su parte céntrica el inmenso Estado de Texas, las hermosas llanuras del Territorio Indiano y las más ricas y productivas regiones de los Estados de Kansas y Missouri.

Consultando el mapa correspondiente, se notará que los principales puntos terminales de este interesante sistema ferrocarrilero, al Norte, son Kansas City, Hannibal y St. Louis, y su principal punto terminal al Sur, es el hermoso y activo puerto de Galveston. Para dar el debido cumplimiento á su gran tráfico de pasajeros y flete con los puntos de México, empalma en el Estado de Texas con los ferrocarriles *International and*

Great Northern y con el *Southern Pacific*, formando tres distintas rutas, entre las cuales puede elegir el viajero la que más le convenga, y son las siguientes:

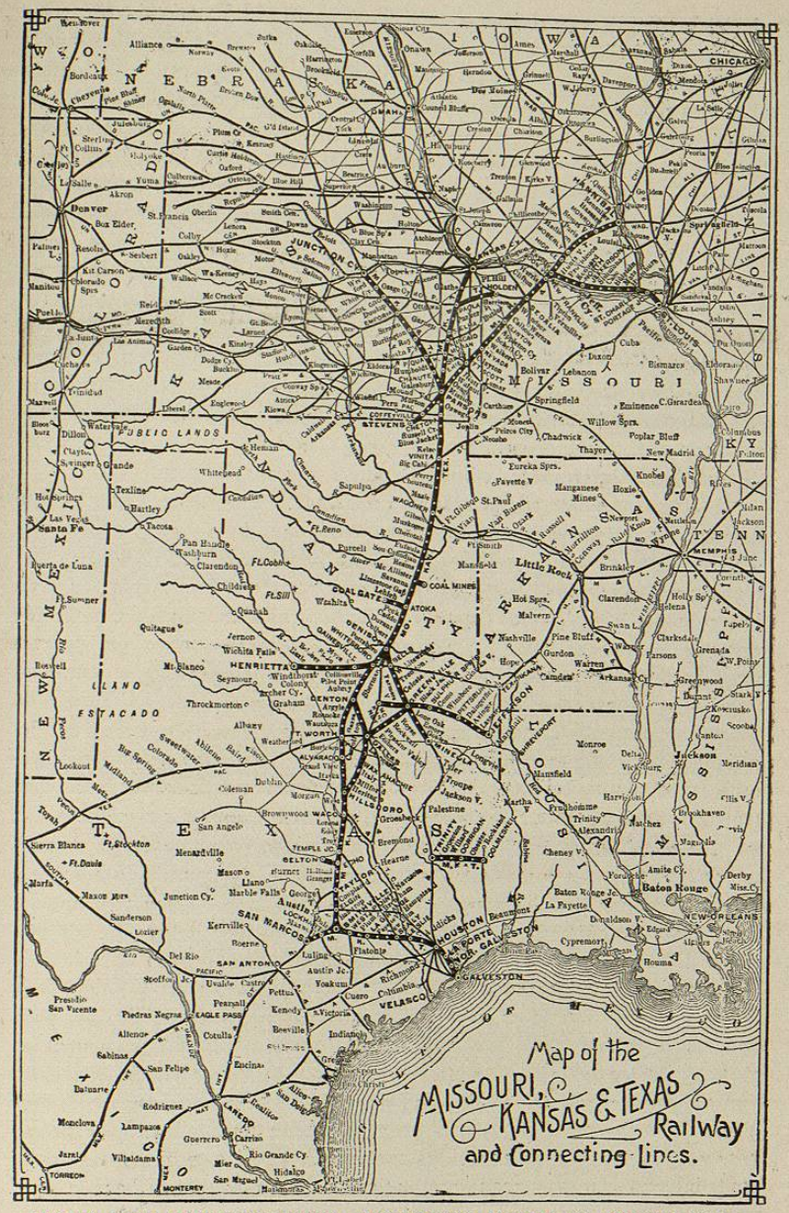
PRIMERA.—El Missouri, Kansas and Texas, hasta Taylor, en el Estado de Texas; de allí el International and Great Northern, á San Antonio y Laredo, y desde este punto el Nacional Mexicano, para el interior de México.

SEGUNDA.—El Missouri, Kansas y Texas, hasta Taylor; el International and Great Northern, hasta San Antonio; el Southern Pacific, hasta Eagle Pass ó Ciudad Porfirio Díaz, y allí el Internacional Mexicano, para el interior de México.

TERCERA.—El Missouri, Kansas and Texas, hasta Taylor; el International and Great Northern, hasta San Antonio; el Southern Pacific, hasta El Paso, y el Central Mexicano, de allí al interior de México. Para llegar á Chicago empalma en Hannibal con el *Ferrocarril Chicago Burlington and Quincy*, y en St. Louis con el *Ferrocarril Wabash* y los demás que de allí parten para la dicha ciudad y todas las del Este.

La línea del Ferrocarril Missouri, Kansas and Texas, al Norte de Taylor y al través de Waco, Temple, Hillsboro, Fort Worth ó Dallas y Denison, una distancia de 258 millas, pasa por la más rica y próspera faja de terrenos de Texas. Ocupando ya este Estado un interesante puesto entre todos los demás que componen la Confederación Americana, tanto por sus naturales recursos, como por las facilidades que ofrece para la educación y por su influencia social y política, el porvenir que le está reservado debe creerse que será grandioso. Esa vasta extensión de territorio, que hasta hace sólo unos cuantos años era todavía llamada "El Gran Desierto de Texas" por un mundo incompetente para juzgar de su grandeza y sus recursos, al mágico impulso de un pueblo industrioso por excelencia, ha florecido como los jardines de rosas de los dioses. Sus bosques inmensos han proporcionado el material con que se han edificado importantes ciudades, en sitios donde sólo habitaba la marmota y donde el tímido venado pacía alegremente. Sus montañas han producido tesoros, y de sus ricas planicies, pobladas de nutritivos pastos, han salido manadas de gordo ganado, para ir á alimentar á todo un continente; pero este crecimiento y prosperidad sorprendentes apenas son un indicio de lo que pronto llegará á ser ese Estado de tan lejanos confines.

Siguiendo al Norte, adelante de Denison, se entra á las inmensas praderas del hermoso pero aún inculto Territorio Indiano. En Lehigh y Mc Alester el turista encuentra las más ricas minas de carbón bituminoso de todo el Suroeste, las cuales minas suministran á Texas, Missouri, Kansas y México, una gran parte del combustible que consumen. Después de recorrer una distancia de 249 millas al través del citado Territorio,



MAPA DEL FERROCARRIL MISSOURI, KANSAS AND TEXAS.

el Ferrocarril Missouri Kansas and Texas entra al Estado de Kansas y recorre en él 80 millas, pasando por Parsons y Ft. Scott, que son dos de sus principales poblaciones; sigue adelante durante otras 249 millas, al través del grande y próspero Estado de Missouri, tocando en las ciudades de Nevada, Clinton, Sedalia, Boonville, situada en las márgenes del Río Missouri, y llega al fin á Hannibal, importante ciudad situada á orillas del caudaloso Mississippí y que es actualmente su punto terminal más al Norte. Aquí empalma, como ya hemos dicho, con el ferrocarril *Chicago Burlington and Quincy*, para Chicago y las ciudades del Este.

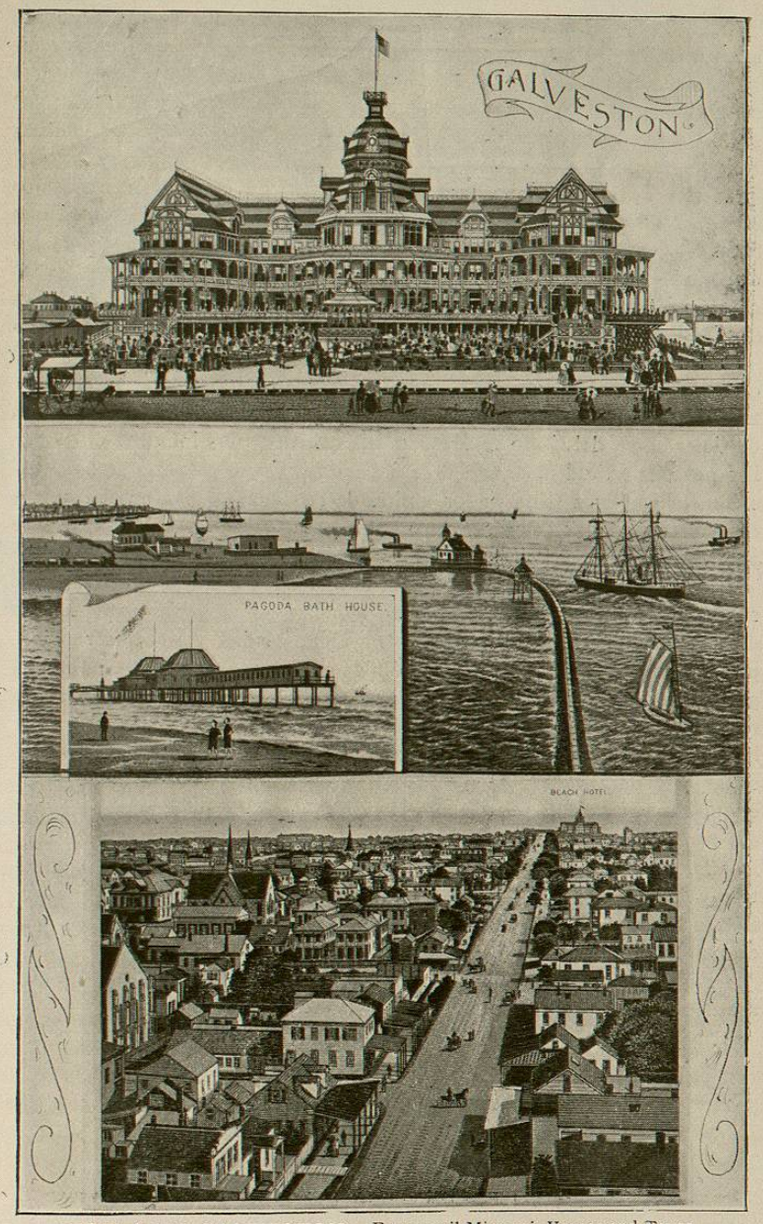
Entre las principales poblaciones que liga con sus rieles el Missouri, Kansas and Texas, merecen especial mención St. Louis, Kansas City, Hannibal, Sedalia, Parsons, Denison, Dallas, Ft. Worth, Waco, Houston y Galveston; del mayor número de éstas nos hemos ocupado ya con más ó menos extensión, en estas páginas, al tratar de otros ferrocarriles.

WACO es una progresista población de unos 15,000 habitantes, donde se puede disfrutar de todas las comodidades modernas; posee bonitas casas de familias, é interesantes edificios comerciales y religiosos.

DALLAS pretende ser la más rica y principal ciudad de Texas. Posee un magnífico sistema de tranvías eléctricos y alumbrado de la misma clase; cincuenta escuelas y colegios para la educación de su juventud y cuarenta y ocho templos. Aquí hay casas comerciales al por mayor, de gran importancia, y 185 establecimientos fabriles que dan empleo á miles de operarios de todas clases. La Exposición de Dallas abre sus puertas anualmente, y además de que proporciona el medio para que se conozcan las ventajas agrícolas, comerciales é industriales que ofrece el Estado de Texas, atrae también allí un gran número de viajeros de todas partes del país. Es una ciudad próspera, de clima sano y agradable, de mujeres hermosas y muchos otros atractivos; se halla provista de excelentes hoteles, teatros y paseos públicos, y la espera sin duda un porvenir risueño.

FT. WORTH es otra de las ciudades más progresistas de Texas y cuenta con una población de 30,000 habitantes. Además de su activo comercio al por menor, disfruta también de un comercio al por mayor, de mucha importancia. Como centro ferrocarrilero ocupa asimismo uno de los primeros lugares entre todas las poblaciones del Estado.

DENISON, moderna y también activa ciudad de 14,000 habitantes, es la que sirve de puerta al Ferrocarril Missouri, Kansas and Texas, para penetrar al gran Estado de este nombre. En esta población se encuentran algunos de los talleres de reparación del citado ferrocarril, y ella es el punto de reunión para distintas divisiones del mismo ferrocarril. Muchas industrias hay aquí que dan empleo á un gran número de personas, y sus comerciantes, hombres todos de energía y progresistas, están contribuyendo en gran manera al satisfactorio progreso que hace la nueva población.



VISTAS EN GALVESTON — Ferrocarril Missouri, Kansas and Texas.

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

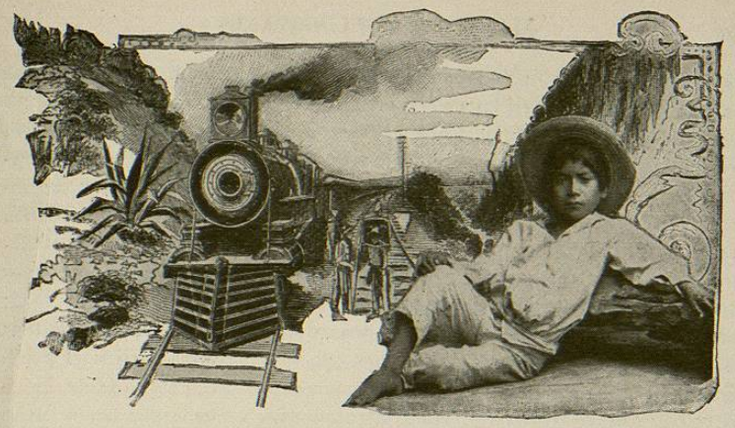
GALVESTON, punto terminal en las costas de Texas, del ferrocarril que nos viene ocupando, es el puerto principal del Estado y se halla situado en la extremidad oriental de una isla que bañan las aguas de la bahía de Galveston y del Golfo de México, isla que tiene una longitud de 30 millas por una latitud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

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

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

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

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



FERROCARRILES MEXICANOS.

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

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

FERROCARRIL MEXICANO.

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

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

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

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

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

FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

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

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

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

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

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

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

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

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

FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.

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

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

Es probable, y pudiéramos decir seguro, que jamás esa empresa habría llevado la locomotora á Toluca; pero el 13 de Septiembre de 1880 fué firmada la concesión hecha por el gobierno á M. A. Sullivan, representante de la compañía americana intitulada Compañía Constructora Nacional Mexicana, para un ferrocarril entre México y Laredo y un punto en la costa del Pacífico. Conforme á esa concesión, debía quedar terminada la línea del Pacífico en 1885, y la del Norte, en 1888, y el ancho de la vía sería de 914 milímetros. Se subvencionó la línea del Pacífico con 7,000 pesos por kilómetro, y la del Norte con 6,500, concediéndose además, por el término de quince años, la libre introducción de toda clase de materiales para construcción y reparación; así como se exceptuó de todo impuesto por cincuenta años, el capital, camino y dependencias de la compañía. Los trabajos comenzaron en Octubre de 1880, en la parte más alta de la sección entre México y Toluca.

La compañía tropezó con miles de dificultades, los trabajos se paralizaron por varios años, y en Mayo 23 de 1887, debido á algunas combinaciones financieras, todos los derechos y acciones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, fueron rematados en la Ciudad de México, en $ 9.732,000, al representante de una nueva empresa que debería ser conocida con el nombre de Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, formada de capitalistas ingleses y americanos.

El día 1º de Octubre de 1887,ó sea poco más de cinco meses después de hecho el aludido traspaso á la nueva compañía, se continuaron una vez más los trabajos de construcción, en Saltillo, con rumbo al Sur, y el 2 del siguiente mes de Noviembre, en San Miguel de Allende, con rumbo al Norte, quedando al fin terminada la línea troncal desde la ciudad de México hasta la fronteriza ciudad de Laredo, el 1º de Noviembre de 1888.

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

FERROCARRIL INTEROCEANICO.

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

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

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