

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Nacional Mexicano.

T. D. KLINE,
Gerente General.



B. W. THACHER,
Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

ENTRE CIUDADES DE MEXICO.

Los siguientes son los que se cobran entre México y las principales ciudades que cruza el FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.

—ESTACIONES—	Distancia Kilometros	COCHE DOR- MITORIO			Cama doble		Seccion
		1 ^a Clase	2 ^a Clase	3 ^a Clase			
De México á Toluca.....	73	\$2.24	\$1.49	\$1.19			
“ Acámbaro.....	285	8.73	5.82	4.37	\$2.00	\$4.00	
“ Morelia.....	377	11.54	7.70	5.78			
“ Pátzcuaro.....	440	13.47	8.98	6.74			
“ El Salto.....	68	1.93	1.29	.97			
“ Celaya.....	354	8.94	5.96	4.47	2.50	5.00	
“ San Miguel de Allende.....	408	10.63	7.09	5.32	2.50	5.00	
“ San Luis Potosí.....	583	17.84	11.90	8.93	3.50	7.00	
“ Saltillo.....	971	29.72	19.81	14.87	6.50	13.00	
“ Monterey.....	1079	33.02	22.02	16.52	7.50	15.00	
“ Laredo.....	1350	41.50	27.75	20.88	9.00	18.00	

*El viaje redondo de Laredo á México cuesta \$50.00 en moneda mexicana—No se venden boletos de viaje redondo en direccion contraria ó sea de México á Laredo.

†No corren coches-dormitorios de Acámbaro á Morelia ó Pátzcuaro, ni tampoco á El Salto.

COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.

Precios que en ellos se cobran.

DE LAREDO, TEXAS, Á	CAMA	SECCION
Monterey, en moneda mexicana.....	\$2.00	\$4.00
Saltillo.....	2.50	5.00
San Luis Potosí.....	5.50	11.00
San Miguel.....	6.50	13.00
Toluca.....	9.00	18.00
Ciudad de México.....	9.00	18.00

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

Se permiten 33 libras (15 kilogramos) de equipaje libres de costo, con cada boleto ó pasaje entero entre los puntos ó ciudades de México.

En esta clase de viajes, que llamaremos locales, no se cobra por los niños menores de 3 años; por los que tienen de 3 á 7 años se cobra 1/2 pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

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

A los pasajeros destinados á puntos de los Estados Unidos les revisan los equipajes los agentes aduanistas del citado país al detenerse el tren en la estacion de Laredo, y á los destinados á puntos de México se los revisan los agentes de la aduana mexicana en Nuevo Laredo. Unos y otros cumplen cortesmente con este indispensable requisito. Los pasajeros deben tener listas las llaves de sus baúles y petaquillas para evitar demoras, y si llevaran junto con los equipajes algunos efectos ú objetos que debieren pagar derechos será necesario manifestarlo así á los empleados de la aduana.

Si los pasajeros solicitan de los agentes de la aduana mexicana que sellen con alambre sus equipajes, irán estos entonces directamente á su destino sin sufrir ningun nuevo exámen en el trascurso del viaje.

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Nacional Mexicano.

T. D. KLINE,
Gerente General.



B. W. THACHER,
Agte. Gr.-l. de Fletes y Pasajes.

ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS.

Los precios que siguen á continuacion (exceptuando los de viaje redondo) son los que se cobran de Laredo á las ciudades que aparecen en la lista, en moneda de los Estados Unidos. Para saber cuanto cuesta el pasaje de la ciudad de México á cualquiera de ellas en moneda mexicana, conviértase en ésta clase de moneda la cantidad que aparece al lado de la ciudad que se desee visitar, segun el valor que dicha moneda tenga al tiempo de comprarse el boleto, y añádase á la suma que resulte \$41.50 mexicanos para cada pasaje de primera clase ó \$27.75 para cada pasaje de segunda clase, que son los que se cobran de México á Laredo.

DE LAREDO Á	Distancia en Millas	Viaje Re- dondo			COCHE DOR- MITORIO	
		1 ^a Clase	2 ^a Clase	1 ^a Clase	Cama doble	Seccion
San Antonio.....	154	\$ 4.60	\$.....	\$.....	\$2.00	\$4.00
St. Louis.....	1238	32.55	.....	*77.00	9.00	18.00
Chicago.....	1521	38.55	36.50	*89.00	11.00	22.00
Cleveland.....	1786	42.45	39.35	.....	11.50	23.00
Buffalo.....	1945	46.00	42.10	.....	13.50	27.00
Cataratas del Niágara.....	1969	46.00	42.10	.....	13.50	27.00
Albany.....	2267	50.25	46.60	.....	14.00	28.00
Boston.....	2468	53.25	49.10	.....	16.00	32.00
Washington D. C.....	1835	45.55	42.10	*107.85	14.00	28.00
Baltimore.....	1875	45.55	42.10	.....	14.00	28.00
Filadelfia.....	1932	48.35	44.90	.....	15.00	30.00
Nueva York.....	2049	50.85	47.40	.....	15.00	30.00
Kansas City.....	939	28.80	.....	.....	8.00	16.00
Denver.....	1235	36.95	.....	*71.20	11.50	23.00
Houston.....	363	10.60	.....	.....	4.00	8.00
Galveston.....	392	11.80	.....	.....	4.50	9.00
Nueva Orleans.....	725	21.45	.....	*62.85	5.50	11.00
Cincinnati.....	1551	36.50	32.10	*83.40	10.50	21.00
Pittsburgh.....	1859	43.50	40.10	.....	12.00	24.00

*Los boletos de viaje redondo incluyen el pasaje desde la ciudad de México y son válidos por el término de 3 meses. Su precio es, como el de todos los demás de la lista, en moneda de los Estados Unidos. Lo que se cobra en los coches-dormitorios es en todos casos adicional al precio del pasaje.

La ruta más corta entre la ciudad de México y St. Louis es la siguiente:
De México á Laredo por el Nacional Mexicano; de Laredo á Texarkana por el International & Great Northern y el Texas & Pacific; de Texarkana á St. Louis por el St. Louis Iron Mountain & Southern. Aquí se empalma con líneas para todos los puntos de los Estados Unidos.

Para hacer el viaje por Nueva Orleans para las ciudades del Este la siguiente es la ruta más corta:—De México á Laredo por el Nacional Mexicano; de Laredo á San Antonio por el International & Great Northern y de allí á Nueva Orleans por el Southern Pacific. En Nueva Orleans se forma empalme con líneas férreas para todos los puntos de los E.E. U.U. y Canadá.

Los precios de pasaje son los mismos por cualquier ruta que se elija.
Se permiten 150 libras (68 kilogramos) de equipaje libres de costo con cada boleto ó pasaje entero directo de cualquier punto de México á cualquier punto de los Estados Unidos.

En esta clase de viajes no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra 1/2 pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

†Todos los precios de pasaje están sujetos á cambio sin previo aviso, así como las horas en que parten y llegan los trenes.

que al cumplirse los primeros dos años de su contrato el 13 de Setiembre de 1882, sin la menor dificultad entregó concluidos los 450 kilómetros de vía que aquel exigía.

Pero leamos los siguientes párrafos para formarnos así mejor idea de la manera que la Compañía comenzó y concluyó sus trabajos hasta dejarlos en el estado que guardan á la presente fecha.

Un mes despues de obtenida su concesion ó sea el 14 de Octubre de 1880, comenzó sus trabajos en el Monte de las Cruces y el 13 de Diciembre del mismo año en el tramo de Manzanillo á Colima, en la seccion del Pacífico.

En 1881, el día 12 de Enero, dió principio á sus trabajos de terracería en Morelia con direccion á Pátzcuaro y el 4 del siguiente mes de Mayo dejó terminado el tramo de México á Toluca.

En el año de 1882 hizo los siguientes progresos: En Mayo 12 inauguró el tramo de Laredo á Lampazos; comenzó sus trabajos de construccion en Celaya con rumbo á Salvatierra el 12 de Junio; puso en explotacion el tramo de Lampazos á Salinas el 26 de Agosto; en Setiembre 5 dejó concluido el tramo de Manzanillo á Tepalcate; abrió al tráfico el tramo de Salinas á Monterey, en el Estado de Nuevo Leon, el 26 de Octubre é inauguró, en el Estado de Colima, el tramo de Manzanillo á Armería en Noviembre 18 del mismo año.

Los adelantos que hizo en 1883 son: terminó el 6 de Abril el tramo de Toluca á Acámbaro, y el 12 de Setiembre desde este último punto hasta Morelia; el 15 del mismo Setiembre inauguró su division del Norte, desde Laredo hasta Saltillo, una distancia de 379 kilómetros, uniendo así á la capital del Estado de Coahuila con Monterey y demás poblaciones del Norte, y concluyó tambien su division del Sur, desde la ciudad de México hasta San Miguel de Allende, una distancia de 409 kilómetros, en Noviembre 29 del mismo año.

Despues de esto hubo una interrupcion en los trabajos de construccion que duró hasta el mes de Octubre de 1887, no habiéndose hecho otra cosa en todo ese período que continuar la vía adelante de Morelia hasta la poblacion de Pátzcuaro, quedando unidos ambos lugares en Junio 1º de 1886. Para concluir la línea troncal faltaban; pues, á esta fecha 563 kilómetros.

Debido á ciertas combinaciones financieras todos los derechos y acciones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana fueron rematadas en la ciudad de México el día 23 de Mayo de 1887, siendo el comprador el Sr. Eckstein Norton, como representante de la nueva empresa llamada *Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano*, la cual está compuesta de capitalistas ingleses y americanos. Toda la propiedad se remató en la suma de \$9,732,000.

El día 1º de Octubre de 1887, ó sea poco más de cinco meses despues de hecho el aludido traspaso á la nueva compañía, se continuaron una vez más los trabajos de construccion 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 poblacion de Laredo el 1º de Noviembre de 1888.

La línea troncal del *Nacional Mexicano* no termina en Laredo, donde nos

encontramos: se extiende desde la ciudad de México hasta *Corpus Christi*, [véase el mapa] poblacion de 5,000 habitantes situada á 161 millas de Laredo y bañada por las aguas del Golfo de México; y sus principales ramales actualmente en explotacion son, el que parte de Acámbaro á Morelia y Pátzcuaro, el que parte de la ciudad de México para El Salto, y el del puerto de Matamoros á San Miguel.

Concluidos ya estos apuntes á vuela pluma, los cuales juzgamos de importancia para el público, tomemos un carruaje ó uno de los tranvías en cuyos rótulos se leen estas palabras, ESTACION DE COLONIA, tranvías que parten del Zócalo, frente al Portal de Mercaderes, y dirigiéndonos á la estacion de pasajeros del ferro-carril que nos ocupa comencemos nuestro largo pero fácil y agtadable viaje á los Estados Unidos del Norte.

Parte el tren Expreso Nº 1 de la estacion de la Colonia á las 2:30 de la tarde, como lo indica el itinerario que aparece en el lugar correspondiente, y cruzando el pintoresco valle de México pocos minutos tarda en llegar á

Tacuba, pequeña pero simpática poblacion de unos 2,000 habitantes, que está unida tambien á la capital por una línea de tranvías. Tacuba trae al recuerdo del viajero acontecimientos que tuvieron lugar hace ya cerca de cuatro siglos; trae á su memoria la época de la conquista con sus sangrientos dramas, sus crímenes horrendos, cometidos más que para disipar las tinieblas de la idolatría con la pretendida luz de la civilizacion, para saciar la devoradora ambicion y sed del oro. Ella nos recuerda la memorable y desastrosa jornada del 1º de Julio de 1520, conocida en la historia con el nombre de LA NOCHE TRISTE, en la cual el valeroso pueblo azteca hacia un supremo esfuerzo más para librarse del yugo que en cambio de su libertad y poderío le ofrecia el audaz invasor. Allí existe aún el sagrado ahuehuete de Popotla á cuyo pié lleno de ira y de despecho derramó abundantes lágrimas el indomable conquistador despues de su huida de la capital, la cual efectuó por la calle de Tacuba y las calzadas de San Cosme y la Tlaxpana. Al año siguiente, en un mártis y día de San Hipólito, el 13 de Agosto de 1521, despues de un prolongado sitio que supo sostener heroicamente el último de los emperadores aztecas, el valiente Cuauhtemoc, penetró Cortés al fin, ayudado por los traidores tlaxcaltecas á la antigua ciudad y ordenó la destruccion de sus dioses, sus templos y palacios.

El tren sigue avanzando al través de ricamente cultivados terrenos y en algunas partes por entre grandes plantaciones de maguey, y á los 13 kilómetros del punto de partida llega á

Río Hondo, donde se le añade una segunda locomotora para poder escalar las elevadas sierras. Los fuertes y constantes resoplidos de las dos máquinas son indicio claro de su difícil ascenso por aquellas accidentadas alturas.

Sobre las elevadas cordilleras de montañas que circundan el hermoso valle que comienza á perderse en la distancia destácanse magestuosos el *Popocatepetl* y el *Ixtasihuatl* con sus eternamente nevadas cimas; tendida á sus piés se distingue la reina del Anháhuac con sus soberbios edificios y atrevi-



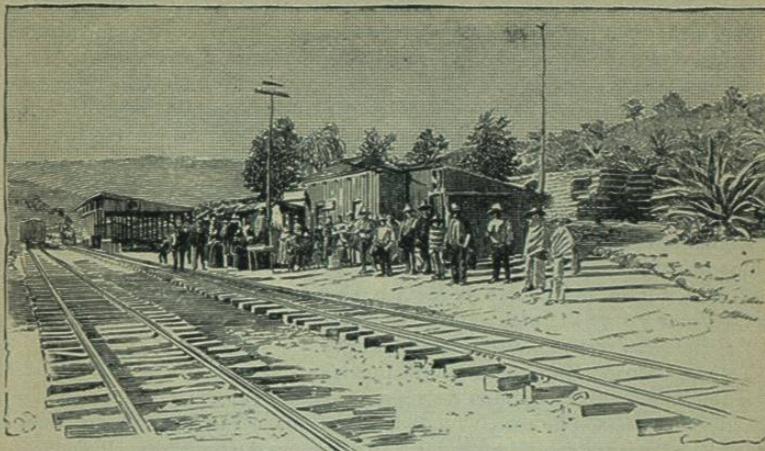
PLANTACION DE MAGUEY.—Ferrocarril Nacional Mexicano.

das torres, su blanco caserío, sus frondosas arboledas y numerosos lagos hasta que al fin se oculta aquel bellissimo panorama tras las montañas que el tren continúa siempre escalando y . . . hay cambio completo de decoracion, por decirlo así. Ahora son bosques espesísimos, profundas barrancas que se cruzan sobre elevados y bien construidos viaductos de acero; son riachuelos cristalinos que serpentean allá en el fondo del abismo; son violentas curvas que describen los rieles y las cuales salva el tren á fuerza de los fatigosos resoplidos de sus máquinas y del constante crujir de sus ruedas; son lomas cubiertas de simétricas hileras de maguey hasta su cima; son valles en miniatura cultivados con esmero y perdidos entre el laberinto de las sierras; son las humildes chozas de los indios medio ocultas tras el ramaje ó la exuberante vegetacion de aquellos sitios; son en fin, perspectivas difíciles de igualarse en ninguna otra parte del mundo y que dejan una grata impresion en el ánimo que no se borra nunca, las que se ofrecen á la vista del viajero en el repentino cambio de decoracion aludido. A los 27 kilómetros se llega á

Dos Rios, estacion donde las máquinas se proveen de agua y combustible. En la corta detencion que aquí se hace las mujeres indígenas del lugar se agrupan en derredor del tren ofreciendo á los pasajeros frutas, pulque (tlachique) y tambien tamales, enchiladas etc., todo lo cual les proporciona generalmente unos cuantos centavos á estas pobres gentes.

Adelante de Dos Ríos se pasa frente al Cerro de las Cruces, donde en épocas anteriores cometieron tantos y tan atroces crímenes los salteadores y bandidos que allí en grandes números se refugiaban.

Recuerda así mismo este histórico lugar la sangrienta y heroica batalla llamada del Monte de las Cruces en la que el malísimamente armado ejer-



ESTACION DE DOS RIOS.—Ferrocarril Nacional Mexicano.

cito del insigne cura Hidalgo alcanzó la más completa victoria sobre las fuerzas españolas en Octubre 29 de 1810. Si los soldados vencidos estaban bien armados y eran de gran valor y disciplina, en cambio el ardor y entusiasmo de los casi desnudos vencedores era tan grande como legitima la causa que los animaba á la lucha.

Deja el tren unas alturas para escalar otras, y se halla próximo á cruzar un túnel practicado en la dura roca, el cual mide unos 200 piés de longitud, cuando por entre los picos de las serranías, y de improviso, se distingue otra vez allá, muy léjos y muy abajo, la gran Tenochtitlán cual blanca paloma adormida á la orilla de sus lagos; y á su lado, como si velaran su sueño, se ven los dos volcanes, centinelas gigantes del *Valle de los Recuerdos*.

Poco despues de cruzado el túnel puede aun volverse á ver por vez última la simpática ciudad azteca, debiendo en todos casos buscársela por las ventanillas del tren que quedan del lado izquierdo. Despues de recorrer unos cuantos kilómetros más se llega á

La Cima, ó *La Cumbre* como tambien se le llama, punto el más elevado de cuantos cruza el ferrocarril que nos ocupa, el cual está situado á 11,000 piés sobre el nivel del mar. Á estas alturas el frio se deja ya sentir con algun exceso. En

Salazar, estacion que queda 2 kilómetros adelante de La Cumbre, se deja la segunda locomotora que se añadió al tren en Río Hondo y con la primera se comienza el descenso de las montañas. Se pasa por las estaciones de Fresno y Jajalpa y se llega, á los 56 kilómetros de México, á

Ocoyoacac, pueblo de alguna importancia y pintorescamente situado en una planicie que queda como á mil piés bajo el nivel de los rieles del ferro-

carril. Desde las ventanillas al lado izquierdo del tren se distinguen claramente su templo parroquial, su pequeño zócalo en cuyo centro se levanta un kiosko pintado de colores, y formando grupos aquí y allá sus modestas casas con techos de tejas coloradas; y casi perpendicularmente bajo el tren se ven también muchas chozas cuyos ligeros techos á falta de clavos están solo sostenidos por piedras colocadas sobre ellos de trecho en trecho. El pueblo de Ocoyoacac es cabecera de la municipalidad de su nombre, en el Distrito de Lerma y Estado de México, y tiene unos cuatro mil habitantes, en su mayor parte otomíes. En la estación de

Lerma se encuentra el tren procedente de Morelia á las 5:20 P. M., y 20 minutos más tarde se llega á la estación de

Toluca, capital del Estado de México, situada á 2,625 metros sobre el nivel del mar y á 73 kilómetros de la metrópoli mexicana.

Dos palabras respecto á su historia antigua.

Toluca, llamada *Tolloacan* en idioma mexicano, significa *lugar de los tules*. Fué fundada segun la opinion de reputados historiadores por los *Matlazincas*, despues del año de 1120. La de los Matlazincas fué una de las varias tribus que llegaron procedentes del Norte despues de fenecido el poderoso reino Tolteca á causa de las desastrosas guerras civiles, del hambre y asoladoras pestes. Llegaron, como se ha dicho, despues del año de 1120 y cuando figuraba aun Xolotl como emperador de los Chichimecas, quienes fueron los que se apoderaron de las tierras y habitaciones abandonadas por los civilizados Toltecas.

Despues del reinado de Xolotl (éste fué el primer rey de los chichimecas) siguieron los de Nopaltzín, Huetzín-Pochotl, Quinatzin y Techotlatzín, que fué el 5º monarca chichimeca por el año de 1357.

La raza Matlazinka prosperó con el trascurso de los años de una manera gigantesca, llegando á figurar como una de las naciones ó reinos de mayor importancia en aquellos tiempos.

Toluca era la residencia del Monarca.

En el año de 1464, siendo Axayacatl el 8º rey de México, varios de los reyes sometidos á su poder hacian desesperados esfuerzos para romper tan pesado vasallaje.

El valeroso rey de los Matlazincas ofreció enviar sus ejércitos al Monarca de Tlaltelolco, cuando éste se disponia á combatir con los Mexicanos.

Axayacatl no ignoraba que la Nacion Matlazinka era valerosa y decidida, y antes de declararle la guerra mandó á su Monarca, segun costumbre en tales casos, tres embajadas sucesivamente: una al rey, otra á la nobleza y la última al pueblo, exigiendo completa satisfaccion por la ofensa inferida.

La Nacion Matlazinka, que habia llegado al apogeo de su grandeza, se negó á satisfacer al Monarca Mexicano. Indignado entonces Axayacatl dispuso sus huestes, y aliado con los reyes de Acolhuacán y de Tacuba, emprendió la marcha con un poderoso ejército para castigar la atrevida arrogancia de los Matlazincas. El Monarca de estos se aprestó para el combate con

un aguerrido ejército; pero el empuje de las numerosas tropas de Axayacatl



PALACIO DEL GOBIERNO—Toluca.

y sus aliados era irresistible; ellas vencian cuanto se oponia á su paso. Poco tardaron, pues, los valerosos Matlazincas en comprender que inútiles serian todos sus esfuerzos para vencer á sus contrarios, y para evitar su completa ruina tuvieron que admitir á su vez el vasallaje del Monarca de México.

Esto pasaba como ya se ha dicho, en 1464. Trascurrieron así 55 años más, hasta el de 1519, en que Hernán Cortés llegó á Veracruz, acontecimiento que más tarde debia cambiar completamente la faz del país á fuerza de hechos tan sangrientos é inhumanos que no tienen su paralelo en la historia de las naciones.

Despues de figurar los Matlazincas por 56 años como tributarios de la corona de México sufrieron una nueva derrota en 1520, esta vez por las fuerzas

españolas capitaneadas por Gonzalo de Sandoval y ayudadas por las tribus de los otomíes, que siendo traidores á sí mismos, como los tlaxcaltecas, se habian aliado á los españoles. El ejército de Sandoval entró victorioso á la ciudad enemiga saquéandola y poniendo fuego á sus edificios hasta dejarla completamente destruida.

Pocos años despues, antes de 1533, se fundó la nueva poblacion de Toluca, y se elevó al rango de ciudad hácia el año de 1677 con el título de Señor San José, segun datos que encontramos en la interesante obra intitulada *La Ciudad de Toluca* que es la que consultamos para obtener los apuntes históricos que referentes á esta ciudad quedan consignados, y la cual vió la luz pública merced al reconocido patriotismo del tan modesto como hábil escritor, Sr. Isauro Manuel Garrido, que reside en Toluca.

La ciudad de Toluca se halla situada en el fértil valle del mismo nombre, el cual tiene una extension de 40 millas de Sur á Norte y 30 millas de Este á Oeste.

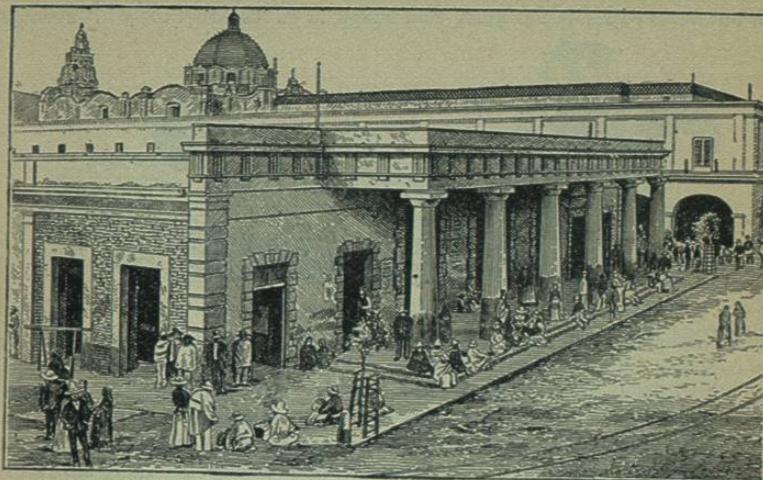
El número de sus habitantes es de 12,090, cifra que asciende á 48,110 si se cuentan los de sus barrios y pueblos cercanos.

Sus principales edificios públicos son: El *Palacio del Gobierno*, frente al jardin del Zócalo, cuya construccion arrojó un gasto de \$80,000. En el sitio que ocupa existian antes las Casas Consistoriales, que fueron de las primeras construcciones que se hicieron en tiempo de los españoles. El *Palacio de Justicia*, situado en la calle de la Ley. El *Palacio Municipal*, situado en la esquina de las calles de la Federacion y de Porfirio Diaz. Su costo fué de \$43,619.78 y se inauguró en Julio 16 de 1883. El *Instituto Científico-Literario*, en la calle Plutarco Gonzalez. La *Escuela de Artes y Oficios*, en el primer callejon Manuel Alas. La *Escuela Riva Palacio*, en la calle del Carmen, y el *Mercado Riva Palacio*, el cual ocupa una manzana entera. Está situado este mercado entre las calles Riva Palacio, Ramon Corona, Hidalgo y la del costado del Palacio del Gobierno. Se inauguró el 16 de Setiembre de 1851 y su costo de construccion fué de \$25,842.15.

Cuenta tambien Toluca con una buena planta de alumbrado eléctrico, con 100 focos de arco en activo servicio y 10 de sustitucion, la cual costó al Ayuntamiento \$40,000; incluyendo la suma de \$4,000 á que ascendió la construccion de la casa en que está la maquinaria respectiva.

Tiene así mismo dos teatros, el Principal, situado en la calle de Matamoros, frente á uno de los Portales, y el de Urteaga, en el Callejon 2° de Zapateros. Tres oficinas telegráficas, la federal, en la calle de la Independencia, N° 1; la del Gobierno del Estado, que es á la vez telefónica, en el Palacio del mismo Gobierno, y una perteneciente al Sr. Lic. José Ma. Romero, situada en el N° 1 del Jardin del Zócalo. Una línea de tranvias perteneciente á una empresa particular, que hace viajes entre la estacion del ferro-carril y el Zócalo. Un Monte de Piedad y tres periódicos.

Sus principales plazas y jardines son: la Plaza del Carmen y los jardines del Zócalo, Zubieta, Hombres Ilustres y Riva Palacio. Hay una Alameda.



MERCADO RIVA PALACIO—Toluca.

Tiene 12 escuelas públicas de ambos sexos y asisten á ellas 1,376 educandos. Hay una escuela sostenida por el clero á la cual concurren 160 niños, y 7 escuelas particulares con una asistencia de 292 niños de ambos sexos.

Muchas son las mejoras públicas que últimamente se han llevado á efecto en Toluca, debido á la iniciativa y patriotismo del Sr. Coronel J Vicente Villada, actual Gobernador del Estado, y muchas hay tambien en proyecto, debiendo mencionarse entre las que están actualmente en construccion un gran Hospital Civil, una Penitenciaría y unos lavaderos públicos.

Entre los templos de Toluca merecen mencion especial *El Carmen*, *La Santa Veracruz*, *el Tercer Orden* y *la Merced*.

Sus hoteles principales son, el *Leon de Oro*, situado en la esquina de las calles de Juarez y Guerrero, en el cual se cobran \$1.50 y \$2.00 al dia por hospedaje completo, y de 50 cvos. á \$1.00 por habitacion sola; y el *Hotel de la Gran Sociedad*, situado en la calle de Matamoros, N° 1, conducido bajo el plan europeo, cobrando 75 cvos. y \$1.00 al dia por habitacion sola. En el mismo hotel hay restaurante, baños, cantina y billares.

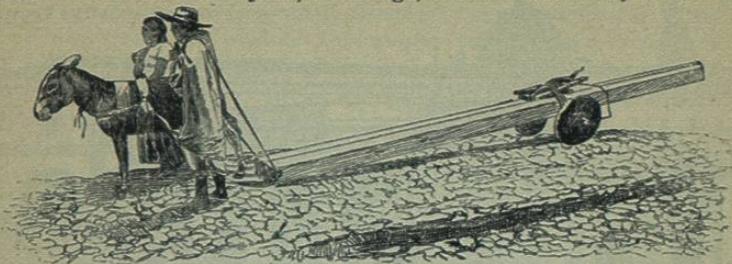
En el edificio del último citado hotel, se encuentra tambien el mejor de los dos teatros que tiene la ciudad, el *Teatro Principal*, cuya capacidad es de 1,200 localidades.

La *Administracion de Correos* está situada en la calle de Guerrero N° 11.

Cerca de la estacion del *Nacional Mexicano* hay un establecimiento conocido con el nombre de *Hotel del Ferrocarril*, donde se sirven comidas á 50 cvos. Hay cantina, cigarros etc.

Cerca tambien de la estacion del ferro-carril, en el punto donde forman

su union las calles de San Juan, San Diego, la de los Arbolitos y la avenida



Indios de Toluca acarreado madera de las montañas a la ciudad.

de la Independencia se levanta un regular monumento de marmol erigido a la memoria del Cura Hidalgo, y en la Plazuela de la Merced hay otro erigido por "El Estado de México á sus Hijos Ilustres." Este último es de cantería, tendrá unos diez metros de elevacion y lo corona el *Aguila Asteca*.

En la Plazuela de Zaragoza está situado el principal establecimiento de cuantos hay en la República destinados á la fabricacion de Cervezas. Aludimos al perteneciente á la COMPAÑIA CERVECERA TOLUCA Y MÉXICO, sociedad anónima que se incorporó en Mayo 1° de 1890 con un capital de \$500,000. Esta gran cervecería fué la que hasta la citada fecha perteneció exclusivamente al Sr. D. Santiago Graf, quien supo alcanzar para ella el grande y merecido crédito de que hoy disfruta en todo el país. Ultimamente se han hecho importantes adiciones á sus edificios, en los que hay tambien la única fábrica de hielo con que cuenta Toluca, la cual pertenece á la misma empresa y cuya planta es de una capacidad de 50 toneladas diarias.

Toluca es, en fin, una ciudad que reúne muchos atractivos; es una ciudad que se distingue por su aseo y que tiene un clima sano, aunque algo frio, debido á la gran elevacion del terreno en que está situada. Sus principales elementos de vida son la agricultura, el comercio y la cria de ganado vacuno.

El Tren Expreso N° 1 parte de Toluca á las 5:55 P. M., llega á

Flor de María, estacion donde se cena, á las 7:35 P. M. y permanece allí los 20 minutos de costumbre. Cuando de nuevo vuelve á reasumir su carrera ya las sombras de la noche impiden que el viajero pueda recrear la vista en los ricos y pintorescos terrenos que cruza, y á la 1:30 de la mañana se detiene en

Acambaro, estacion donde comienza el ramal de Morelia y Pátzcuaro. Antes de continuar nuestro viaje hácia la frontera, sepamos algo sobre la capital del Estado de Michoacán y sobre el antiguo pueblo de Pátzcuaro, punto donde en la actualidad termina el citado importante ramal del *Ferrocarril Nacional Mexicano*.

De Acambaro á Pátzcuaro.

LA CAPITAL DE MICHOACAN—PATZCUARO—TZINTZUNTZAN
UN CUADRO NOTABLE.

Acámbaro, cabecera de la municipalidad y partido del mismo nombre, es una de las más antiguas poblaciones del Estado de Guanajuato. Acámbaro significa, en idioma tarasco, *lugar donde abunda el maguay*. La villa tiene muy buenos elementos para la agricultura pero de ellos no han sabido sacar hasta hoy provecho ninguno los 6,500 habitantes con que cuenta, pues parece que no se preocupen absolutamente nada por el porvenir. Escaso está tambien el lugar de hoteles que podamos recomendar al turista; el mejorcito ó el único es el *Hotel Arroyo*, situado en la Plaza Principal. Sin embargo del estado de postracion en que parece estar sumida la poblacion, con sus elevados campanarios, sus torcidas y estrechas pero aseadas calles y su fresca vejetacion ofrece un golpe de vista pintoresco, atractivo.

El tren para Pátzcuaro parte de Acámbaro á las 7:45 de la mañana, y formando numerosas curvas escala grandes alturas en los primeros 14 kilómetros que recorre. A los 10 kilómetros de Acámbaro la via forma una perfecta herradura; como á los 12 kilómetros se pasa por un tajo notable por su longitud y elevacion de sus paredes, y en el llamado *Escape de la Cumbre*, que queda dos kilómetros más adelante, se encuentra el Tren N° 7, que es el que parte de Morelia á las 6:15 A. M. para Acámbaro y la ciudad de México. Del escape de la Cumbre adelante el tren comienza á descender hasta la estacion de

Andocutin, donde se adquiere una elevacion igual á la de Acámbaro, para seguir desde allí por terrenos por lo general planos hasta llegar á la ciudad de



Indios de Michoacan.

desde allí por terrenos por lo general planos hasta llegar á la ciudad de