

Ese camino carretero, que hoy está casi abandonado, desde que la vía férrea se concluyó, tiene su historia que no carece de interés: el año de 1792 fué comenzado, pues en el gobierno de Revillagigedo solamente se podía transitar á caballo, dos años despues, siendo virey el marqués de Branciforte, y para llevar á cabo la obra dió el conde de Contramina, D. Francisco Perez Soñanes, ciento veinte mil pesos, con hipoteca del peaje; dirigieron la obra el capitán de ingenieros D. Manuel Mascará y el de la misma graduación en el regimiento de dragones de México, D. Diego García Conde, despues General de Brigada del ejército mexicano; la vía tuvo desde su principio varios defectos notables y sustanciales; no fué abierta por la ladera mas tendida y resguardada del viento del Norte, que en todo el trayecto molestaba al pasajero, pues en la elevación á que llega la vía es tan frio y penetrante el aire, que casi siempre originaba constipados, fluxiones, pulmonías y otras enfermedades; además, los cerros y montañas que encajonan la vía, no permiten que todos los derrames fluyan por las zanjas laterales, sino que siguen por el mismo camino destruyéndolo; es muy pendiente la subida de Cuajimalpa y á cada tramo se veía expuesto á volcarse cualquier carruaje, faltando al camino fuertes bordos de mampostería que evitaran el peligro de desbarrancarse en profundidades cuya vista horroriza.

Desde que se puso á disposición del público ese camino, pagaron dos pesos cada coche, un real cada caballo ó mula cargada y medio por cada burro; la administración de este fondo estuvo á cargo del Consulado y despues en arrendamiento, pero ni aquel tribunal ni los arrendatarios lo compusieron jamás y por eso cada día estuvo en peores condiciones, invirtiendo en él grandes sumas que no pudieron remediar radicalmente el mal. Despues de la Independencia pasó el cobro del peaje á una junta directiva que algo compuso de un modo pasajero, hasta que todo entró al dominio del gobierno federal, quien proporcionó los fondos necesarios cuando quedaron abolidos los peages por la Constitución de 1857, procurando atender debidamente una vía que conduce á las ricas comarcas del Sur y al hermoso y fértil Estado de Michoacan, hoy abandonada por la competencia del ferrocarril, que en Lerma la cruza.

Hoy el viaje á Toluca por ferrocarril es uno de los paseos mas amenos y recreativos. Panoramas imposibles de copiar, aire purísimo, luz diáfana brotada de un cielo sin nubes, obras de arte que compiten con las de la naturaleza; hé aquí lo que encuentra el viajero que toma pasaje en los coches del ferrocarril Nacional Mexicano, que une á la capital del Estado de México con la capital de la República, poniéndolas en íntima comunicación en el espacio de tres horas, aunque recorre tres veces mas extensión que el camino carretero.

A las siete de la mañana silva la locomotora y parte el tren formado de muchos

coches, elegantes los de primera clase, aceptables los de segunda y todos amplios; los de primera, construidos con diferentes maderas y adornados con pinturas de hermosos colores, tienen los asientos tapizados de terciopelo carmesí; pero ya en éstos, ya en los que les son inferiores, se disfruta toda clase de comodidades. Se deja á la izquierda la hacienda de la Teja y diez minutos despues de la partida se llega al pueblecillo de Tacuba. Desde que se pasa éste, se presenta un bellissimo panorama; allí está en una eminencia, el histórico Santuario de los Remedios, un poco abajo se descubre entre las accidentaciones del terreno, el pueblo de San Bartolomé Naucalpam. Apenas se pierde de vista comienzan las fuertes emociones. Crece á cada paso el interés y se siente atraído el ánimo por las no interrumpidas maravillas de la naturaleza realizadas por el esfuerzo, el atrevimiento y las concepciones del arte y de la ciencia. Atraviesa el tren puentes de hierro sostenidos por fuertes estribos de sillares y el tajo de Rio-Hondo; la vista de la fábrica de casimires y el molino de trigo embelesan el ánimo; la vía férrea está tendida por el medio de un edificio que fué preciso dividir para no cambiar la dirección. Algunos comerciantes al por menor, ofrecen allí, á veces, café y pan para que se desayunen los viajeros. Al lado izquierdo del camino corre el rio, quebrándose la corriente contra las piedras, se cruza varias ocasiones sobre puentes hechos de madera, que serán sustituidos con otros de fierro, todos sobre sólidos muros de cantería. Las bellezas del camino se van presentando á cada nueva curva, á cada nuevo avance; en el puente vigésimo cuarto se reúnen varios riachuelos y en el siguiente se mira el arroyo que baja por el llano de Salazar y va á unirse al Rio-Hondo; todavía se encuentran otros muchos puentes arriba del pintoresco pueblo de San Bartolito.

Sigue la locomotora corriendo entre montañas cubiertas de verdura y por valles que la pluma no alcanza á describir; á veces pasa por barrancas en cuyo fondo se pierde la vista y brotan y se ocultan pueblecillos que parecen pintados; aquí se presentan las chozas de los labradores con su techo anguloso; allí la blanca cruz de la capillita, que cual centinela de la fé, se levanta anunciando que en su derredor hay quien ore; la corriente de las aguas que parecen cintas de plata tendidas sobre la verde alfombra de los campos; el rumor que produce entre los pinos y oyameles el cruzar del viento, forman conjuntos armoniosos que encantan y extasían, bajo el cielo diáfano y azul de aquellas alturas, cubiertas por florecillas silvestres ó por las sonantes hojas del maíz.

Desde Huisquilucan se preguntan los viajeros qué nombre van teniendo las aldeas que se presentan y desaparecen como en un kaleidoscopio y qué idioma hablan los indígenas que van á la estación á contemplar el paso de los trenes; el habla es gutural y si se interroga á los mismos indígenas, contestan que son otomites, y parece que revive en ellos el rencor de su raza contra la azteca.

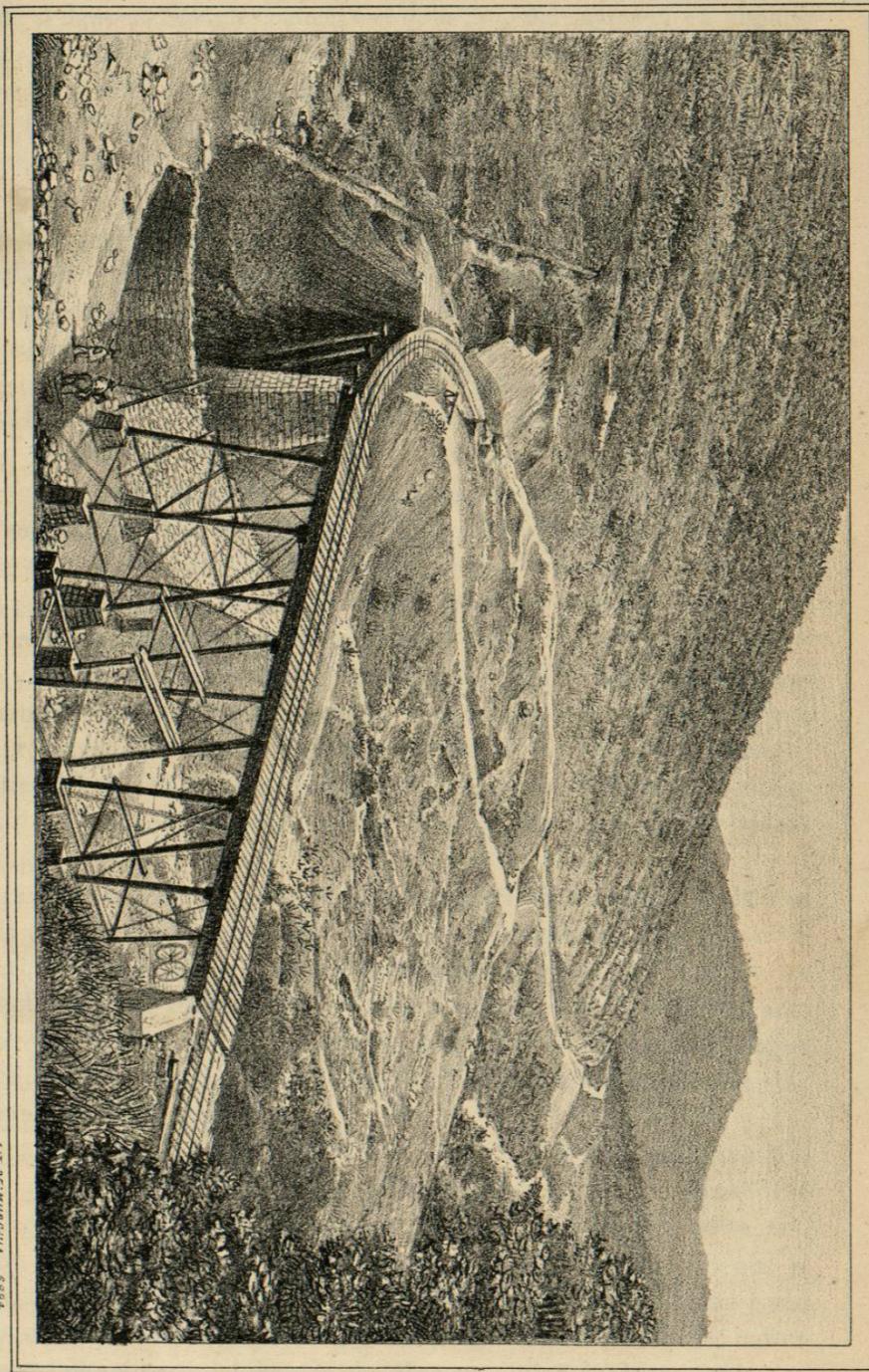
El interés del viajero crece á cada paso. De la que fué estación de Dos Rios parten dos corrientes de agua limpia y cristalina que cruzan por debajo de la vía con caprichosas ondulaciones, pareciendo buscarse constantemente sin encontrarse ja-

más, separadas por las sinuosidades del terreno, sobre el cual avanza la vía férrea; ésta pasa por el borde de los inmensos tajos abiertos por la naturaleza, ó atravesando por hondas escavaciones formadas por la mano del hombre, deslizándose por alturas que tocan á la region de las nubes ó hundiéndose en el oscuro túnel abierto en las entrañas de la cordillera; puentes aéreos que á primera vista parecen incapaces de soportar el inmenso peso, son una maravilla del progreso humano. En el paso peligroso del Rincon del Laurel, parecen haberse acumulado todos los riesgos á que están expuestas las construcciones ferrocarrileras; la vía, con declive considerable, forma una curva pronunciada, á manera de herradura, cuyo nombre se le da, teniendo de particular por su estrechez, que cuando el tren es grande, quedan paralelos y enfrente la locomotora y el último *wagon*; el tramo está suspendido sobre una profunda sima y en aquel reducido espacio hay dos puentes de madera.

Desde el pueblo de San Bartolito es mas fuerte la pendiente y acabando de pasar el puente *curvo* se presenta un enorme tajo, se cruza el camino con la vía de Huisquilucam que aparece sobre los cerros á manera de grande víbora tendida, y se presenta el soberbio puente de *Dos Rios*, magnífica obra que mide doscientos piés de largo y noventa de altura; aéreo y esbelto, lo sostiene un armazon de columnas muy delgadas que le dan un aspecto pintoresco. A la izquierda está la iglesia de Huisquilucam y bastante léjos, en el fondo de la barranca, aparece el pueblo de San Francisquito. Los puentes curvos, largos y hermosos de Rincon de Laurel, se admiran como por instinto; no hay tiempo ni ojos para contemplar tanta grandeza; ya Huisquilucam queda abajo y las tierras de labor de San Francisquito con sus chozas esparcidas, seméjanse á un tablero de ajedrez con las piezas de juego; un poco mas arriba se perciben las lagunas de Texcoco y San Cristóbal, en el Valle de México, á manera de cintas de plata en que reverbera el sol. Mas arriba se presenta el túnel de San Martin, de doscientos veinte metros de largo, cuatro de ancho y casi siete de altura, pudiendo atravesarlo de pié los garroteros, sobre el techo de los *wagones*; poco ménos de un minuto se tarda el paso. Á poco se llega á la parte mas alta del camino, la niebla flota sobre los montes, cuya altura se siente por la dificultad de la respiracion.

Después de tanto correr se detiene el tren en la fria llanura de Salazar, vasta planicie en que se dibuja el camino que antiguamente seguian las diligencias; allí se desayunan los viajeros, que gozan con las escenas animadísimas que á la llegada de los trenes se reproducen en las estaciones. Sale nuevamente la locomotora, el tren camina y á poco se llega por un tajo de enormes piedras á un punto bellísimo llamado "Tres Peñas," tomando este nombre de tres grandes rocas de formas caprichosas que se levantan como torres góticas desnudas; los viajeros se asoman, comentan, se comunican por la milésima vez sus impresiones y continúan fijos en las variadas trasformaciones del camino. Al cruzar el llano de Salazar se consuela el ánimo contristado, recobra la calma con la seguridad que en aquel lugar ofrece la igualdad del terreno, volviendo la alarma al atravesar los desfiladeros

Ferrocarril de México á Toluca. — Barranca de Dos Rios.



del Monte de las Cruces, el peligroso puente de Jajalpa y el elevadísimo terraplen que domina al pueblo de Ocoyoacac.

El punto mas alto de la vía férrea está á 11,600 piés sobre el nivel del mar y á 3,000 sobre el del Valle de México; casi toda la pendiente es de tres y medio por ciento. Desde el llano de Salazar comienza el descenso, tan marcado en algunos puntos, que los garroteros cuidan atentamente para evitar una desgracia. Se llega de improviso al puente de Jajalpa, obra sorprendente, maravilla de la ciencia del ingeniero; tiene treinta y cinco metros de altura y lo forma una curva peligrosa; la pendiente ha disminuido, pero aumentan las variantes de aquel pintoresco paisaje y los peligros pasan casi desapercibidos; continua el paso de otros muchos puentes de aspecto grandioso, sostenidos con traveses de madera; se presentan campos cubiertos con maizales, flores y árboles y allá en el horizonte asoman los pueblos cuyas casitas pueden creerse parvadas de palomas; perdidos en el azul del espacio, aparecen Santiago Tianguistengo y Capulhuac y en el fondo de una ladera de precipitado descenso, está el pueblo de Ocoyoacac, presentándose muy pequeñas la iglesia, la plaza, las casas, los árboles y como puntos negros los habitantes que transitan. El descenso sigue, se siente la aceleracion que ocasiona la velocidad, los garrotes rechinan, las ruedas crujen, es necesario poner frenos á la fuerza de inercia; se comienza á pasar entre terrenos inundados, potreros cubiertos de ganado y varia completamente el paisaje al llegar al viejo y ruinoso puente situado en Lerma, de piedra y con tres arcos, bajo el cual transitan algunas piraguas que surcan la laguna de esa poblacion, que asoma á corta distancia y apenas muestra algunos tejados y el airoso campanario de la parroquia. Aquí se unen los dos caminos, el carretero y el de fierro, aquel sigue por la famosa calzada y éste por una construida expresamente para que la recorra separado de la otra. En Lerma cesan las angustias del viajero y desde allí hasta Toluca se recrea la vista, contemplando las poéticas haciendas y fértiles tierras de labor que aparecen por ambos lados del camino.

En todo el trayecto la vegetacion es galana y exuberante, aunque limitada á los productos de la tierra fria; el pino, el cedro, el oyamel, el madroño y otra porcion de árboles y arbustos, hacen muy variada la perspectiva de la vía; el ánimo se extasia en aquellas alturas magestuosas, cubiertas eternamente de verdura; ante aquellos horizontes diáfanos en primer grado, brumosos mas allá; corrientes de agua se oyen por todos lados, forman cascadas blanquísimas y cuadros dignos tan solo de la mano grandiosa de la naturaleza.

En la mañana del 4 de Mayo de 1882, quedó clavado el último riel entre México y Toluca. Al medio dia pudieron aplaudir los toluqueños entusiasmados y delirantes la llegada de la primera locomotora. El dia siguiente corrió entre ambas ciudades un tren de prueba; pero todavia trascurrió algun tiempo para que el camino fuera entregado oficialmente. El viaje de prueba debe considerarse como el primero que se verificó en esa vía férrea, yendo á comer á Toluca varios individuos invitados por el gobierno del Estado de México. El 5 de Mayo, ántes de