

HISTORIA Y DESCRIPCION
DEL
**FERROCARRIL CENTRAL
MEXICANO.**

Reseña histórica de esa vía férrea.—Noticias
sobre sus principales obras de arte.—
Datos históricos, estadísticos, descriptivos, referentes
á los Estados, Ciudades, Pueblos, Estaciones,
y en general á todos los lugares notables de la línea,
Noticias semejantes sobre el
FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO
de Torreón á Piedras Negras

POR EL
LIC. JUAN DE LA TORRE,

Miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

Da un *Apéndice con el Reglamento*
relativo á las construcciones, Ilustraciones, Tarifas, etc., etc.

MEXICO.

de 1. Campesino, calle del Hospital Real núm. 8.

1888.

Al Sr. Rafael Lavaredo

Monterrey, N. L.

F1209

T6

1888

C.1

RAL

F. ADAM, SUCESTORES,
Contratistas é Importado
DE MAQUINARIA.

ALERE FLAMMAM
VERITATIS

INSTALACIONES COMPLETAS DE FÁBRICAS,
HACIENDAS DE BENEFICIO,
MOLINOS DE TRIGO,
FUERZA MOTRIZ, ETC., ETC.

LUZ ELECTRICA
del sistema "Fort Wayne Jenney."

Motores "Atlas."

BOMBAS DE VAPOR "DEANE."

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DESPACHO Y ALMACEN:
1^o DEL 5 DE MAYO, 4.—MEXICO
CASA ESTABLECIDA EN 1874.

385709

HISTORIA Y DESCRIPCION

DEL

FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO.

Reseña histórica de esa vía ferrea.—Noticias
sobre sus principales obras de arte.—
Datos históricos, estadísticos, descriptivos, referentes
á los Estados, Ciudades, Pueblos, Estaciones,
y en general á todos los lugares notables de la línea.
Noticias semejantes sobre el
FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO
de Torreón á Piedras Negras

POR EL

LIC. JUAN DE LA TORRE,

Miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

Lleva un Apéndice con el Reglamento
de Ferrocarriles en extracto, Itinerarios, Tarifas, etc., etc.



MEXICO.

Imp. de I. Cumpalá, calle del Hospital Real núm. 3.
1886.

40062



1080097343

Quedan asegurados los derechos de propiedad literaria conforme á la ley. El autor se reserva la facultad de traducir este libro á otros idiomas y de formar extracto de él, si así conviniere á sus intereses.

F 1209
76
1888
PRECIO.

En la Capital, en los Estados y en los trenes del Ferrocarril, **50 CENTAVOS.**



AL LECTOR.

LA benevolencia con que fué recibida por el público la HISTORIA Y DESCRIPCIÓN DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO, publicada en Febrero del presente año, nos ha estimulado á emprender un trabajo semejante sobre los Ferrocarriles Central é Internacional, íntimamente ligados entre sí.

Seguimos en este nuevo libro, un plan semejante al observado en el del Nacional Mexicano. Las materias que con arreglo á él comprende, son: Una reseña histórica, desde que se dió la primera concesión hasta la época actual. La descripción general de los dos Ferrocarriles, considerados en conjunto, dándose en ella una idea sinóptica de todas las regiones que atraviesan. Una descripción particular de los tramos ó secciones en que se dividen

las líneas, con noticias de todo género sobre las principales obras de arte, Estados, ciudades, pueblos y en general sobre todos los puntos notables comprendidos en la zona de más de 700 leguas que abrazan ambas vías ferreas. Termina, por último, con un Apéndice, que contiene: Itinerarios, Reglamento de Ferrocarriles, Vocabulario de voces técnicas usadas en los mismos, Pesos y medidas con sus equivalencias y otras materias de utilidad para los viajeros.

Los datos consignados en la obra que ofrecemos, se tomaron con escrupulosidad de informes oficiales y particulares, de las oficinas de la Empresa y de otras fuentes autorizadas; reuniéndose no pocos sobre la vía misma. Sin embargo, como puede haberse incurrido en errores involuntarios, el autor recibirá con agrado cualquiera advertencia que se le dirija en tal sentido, y hará en su oportunidad las correspondientes rectificaciones.

México, Mayo de 1888.

CAPITULO PRIMERO.

Reseña histórica del Ferrocarril Central Mexicano.

Importancia de este Ferrocarril.—Concesiones otorgadas.—Conclusión de los tramos en que está dividido.—Línea de Tampico á San Luis Potosí y Aguascalientes.—Línea de Guadalajara y el Pacífico.—Movimiento de pasajeros y carga en varios años.—Productos.—Beneficios que ha producido al país esta vía ferrea.—Cualidades características de la Empresa.—Colaboradores principales.

El Ferrocarril Central ocupa sin duda el primer lugar entre los ferrocarriles mexicanos. Es á la vez la línea ferrea de más importancia entre las que actualmente se explotan, tanto por la extensa zona que recorre, como por las conexiones que tiene con importantes líneas americanas. Estas circunstancias nos impulsan á dedicarle el presente libro, con el fin de consignar en él, aunque sea á grandes rasgos, todo cuanto constituye la historia de esa vía, así como también todo aquello que la dé á conocer bajo el punto de

vista geográfico, estadístico, descriptivo, industrial, comercial, minero, agrícola, etc., etc.

* * *

El primer decreto para la construcción de un ferrocarril por algunos de los puntos que hoy toca el Central Mexicano, fué expedido por Comonfort el 1.º de Junio de 1857 (1). Se autorizó en él la formación de una Compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una, destinado á la construcción de un camino de fierro en el Bajío de Guanajuato, que uniera la capital de este Estado con la de Querétaro por una parte, y con la Piedad, del Estado de Michoacán, por otra. Tal decreto no produjo ningunos resultados prácticos.

Por decreto del Congreso, fechado el 5 de Diciembre de 1874, se aprobó el contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. Sebastián Camacho y J. Antonio Mendizábal y Compañía, para la construcción de un ferrocarril y telégrafo de la ciudad de México á la de León, en el Estado de Guanajuato. Habiendo incurrido la empresa en la pena de caducidad, declaróse ésta con fecha 26 de Diciembre de 1876, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el art. 5.º del expresado decreto de 5 de Diciembre.

1 Legislación de Ferrocarriles. Tomo I, pág. 175.

Solicitada la concesión caduca por el Sr. Roberto Symon y socios, con algunas modificaciones necesarias para el mejor éxito de la empresa, se traspasó á la nueva Compañía, organizada en la ciudad de Boston el 21 de Febrero de 1880 (1); expidiéndose al efecto el decreto respectivo de traspaso con fecha 3 de Abril de 1880. Teniendo esta Compañía los elementos suficientes y deseando dar á la empresa el mayor desarrollo y amplitud, dice un documento oficial que tenemos á la vista, solicitó que la línea por construir fuese de via ancha (1 m.44) y se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos, para formar una línea internacional, y se construyese también un ramal desde un punto céntrico de la República hasta el Oceano Pacífico, para formar así una línea interoceánica en conexión con los otros ferrocarriles ya construidos.

Examinadas detenidamente por la Secretaría de Fomento las bases del nuevo proyecto y entabladas las negociaciones convenientes, se otorgó la concesión de 8 de Setiembre de 1880, en virtud de la autorización concedida por el Congreso al Ejecutivo en 1.º de Junio del propio año. Se estipuló en aquella, que la línea de ferrocarril comenzada ya en México,

1 Informe rendido en Boston por el Sr. Tomás Nickerson el 23 de Agosto de 1881, á los tenedores de bonos del Central Mexicano.

se extendería á través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la Villa de Paso del Norte. Se dispuso también que el ramal del Pacífico partiera de un punto próximo á la ciudad de León que más conviniese, y pasara por la ciudad de Guadalajara, para terminar en un puerto del Pacífico, que se escogería en vista de los estudios que se hiciesen sobre el terreno. La concesión de que se trata fué aprobada por el Congreso de la Unión por decreto de 8 de Noviembre del mismo año de 1880.

En virtud de contrato celebrado el 25 de Octubre de 1880, que ratificó la Legislatura de Guanajuato en 23 de Noviembre del propio año, la Compañía del Ferrocarril Central adquirió la línea construida entre Celaya é Irapuato, así como todos los derechos derivados de la concesión otorgada al Estado en 15 de Diciembre de 1877.

Habiendo adquirido la Compañía, en Noviembre del repetido año de 1880, las concesiones otorgadas á los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas, para la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico: esta nueva línea entró á formar parte en la concesión de 8 de Setiembre de 1880. Con tal motivo, la empresa estableció desde luego sus trabajos en ese sentido, principiando en el puerto

de Tampico con dirección al interior del país.

Por decreto de 11 de Diciembre de 1880, el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo para contratar con los Estados de Aguascalientes y San Luis Potosí, la construcción de vía modelo (1 m.44) que uniese las capitales de ambos Estados. Al efecto, se expidió la concesión respectiva en 2 de Febrero de 1881, la cual fué traspasada por dichos Estados á la empresa del Ferrocarril Central, y aprobado el traspaso por el Gobierno con fecha 25 de Marzo del mismo año. Así, esta línea, unida á la de San Luis á Tampico, formará un ramal de importancia del Ferrocarril Central hacia el Golfo de México.

Como se ve, la Compañía del Ferrocarril Central tenía varias concesiones regidas por estipulaciones diferentes, por lo cual fué preciso formular un contrato único para que por él se sometieran todas las concesiones en que aquella era parte.

El contrato de refundición se expidió en 12 de Abril de 1883, debiendo sujetarse las concesiones refundidas á la ley de 8 de Setiembre de 1880, con las modificaciones expresadas en el referido contrato de 12 de Abril. Las concesiones refundidas en este último, fueron: las de 14 de Febrero de 1878, 3 de Mayo de 1879 y 6 de Julio de 1881, referentes á la línea de San Luis Potosí á Tampico; las de 12 de Junio y 9 de Julio de 1880, relativas á la de Chihuahua á Paso del Norte; y

la de 2 de Febrero de 1881, referente á la línea de Aguascalientes á San Luis Potosí.

Con posterioridad, por contrato celebrado el 30 de Junio y promulgado el 5 de Julio de 1886, se hicieron diversas reformas á la concesión general de 8 de Setiembre de 1880, y á la de refundición de 12 de Abril de 1883. Conforme á dichas reformas deberán concluirse: el tramo de México á Guadalajara, el 1.º de Julio de 1890; el de Guadalajara á Tepic, el 1.º de Julio de 1893, y el de Tepic á San Blas ú otro puerto del Pacífico, el 1.º de Julio de 1895. La línea de Tampico á San Luis y Aguascalientes deberá estar terminada el 12 de Abril de 1893.

* * *

Antes de que fuera elevado al rango de ley el contrato de 8 de Setiembre de 1880, la Compañía tenía ya grandes elementos, y con ellos inauguró sus trabajos en la Estación de Buenavista el 25 de Mayo de 1880. (1)

Los trabajos se continuaron con una velocidad de que no hay ejemplo en los anales ferrocarrileros de México. Para dar una idea de la actividad con que se procedió, bastará formar una ligera reseña de las fechas en que se inauguraron ó terminaron los principales tramos de esta importante línea.

En 15 de Setiembre de 1881, se puso en

1 Bárcena.—Ferrocarriles Mexicanos.

explotación el tramo de cerca de cien kilómetros, entre México y San Antonio Tula.

Después se fueron terminando sucesivamente los tramos que siguen:

1881.

(SECCIÓN DEL SUR.)

Diciembre 1.º De San Antonio Tula á San Juan del Río, 97 kilómetros.

1882.

Febrero 16. San Juan del Río á Querétaro, 54 kilómetros.

Mayo 1.º Querétaro á Irapuato, 108 kilómetros.

Julio 28. Irapuato á León, 63 kilómetros.

Noviembre 21. Silao á Guanajuato, 23 kilómetros.

(SECCIÓN DEL NORTE.)

Mayo 5. Paso del Norte al rancho del Gallego, 200 kilómetros.

Setiembre 16. Rancho del Gallego á Chihuahua, 160 kilómetros.

1883.

Mayo 1.º Chihuahua á Santa Rosalía. Terminados sin los puentes, 164 kilómetros.

Junio 1.º Santa Rosalía á Jiménez, 72 kilómetros.

Setiembre 11. Jiménez á Villa Lerdo, 232 kilómetros.

(SECCIÓN DEL SUR.)

Principios de 83. Al comenzar este año estaba terminado el tramo de León á Lagos, de 59 kilómetros.

Junio 1.º Lagos á la Encarnación, 62 kilómetros.

Setiembre 21. La Encarnación á Aguascalientes. Sin el viaducto de aquel nombre, 47 kilómetros.

Diciembre 22. Aguascalientes á Zacatecas, 120 kilómetros.

1884.

Febrero. Zacatecas á la Estación del Fresnillo, 57 kilómetros.

Finalmente, en 8 de Marzo de 1884 participó el Inspector oficial, que habían quedado unidas las dos secciones del Norte y del Sur, habiéndose clavado el último riel en el kilómetro 764, contando desde México, en un punto cercano á la Estación del Fresnillo.

El primer tren que recorrió toda la línea salió de la ciudad de México el 22 de Marzo de 1884, con dirección á la ciudad de Chicago, recorriendo las vías ferreas del Central Mexicano y las Americanas de Atchison, Topeka y Santa Fe, Hannibal y San José, y la de Chicago, Burlington y Quincy.

Grandiosa fué la ceremonia que tuvo lugar á la terminación de la línea troncal. Cuando se hubo tendido el último riel, que cegó para siempre la extensa brecha que nos separaba

de la gran República Americana, decia un periódico de aquellos días, el jefe de la cuadrilla armadora descargó sobre el último clavo tres fuertes martillazos. La locomotiva del Norte y la del Sur se adelantaron con lentitud y se encontraron por la primera vez, quedando exactamente sus aventadores sobre el último clavo. Por espacio de algunos minutos el aire repercutió el silbido de ambas máquinas, que fué como el saludo cambiado entre las dos grandes naciones del Continente.

De grande importancia fué para la República el acontecimiento á que nos referimos. Con la terminación de la vía principal quedó México dentro de la gran red de ferrocarriles, que cubre con sus mallas la mayor parte de la República vecina, y por cuyos hilos de acero podemos comunicarnos desde la antigua Capital Azteca, hasta los más remotos centros mercantiles de la América del Norte. Difícilmente se encontrará ahora un punto importante de los Estados- Unidos ó del Canadá, á donde no pueda llegarse en diez días de viaje no interrumpido por ferrocarril y por término medio en la mitad de este tiempo, según cálculos de un juicioso periódico de la época á que nos referimos.

La rapidez con que se concluyó la obra, constituye uno de los acontecimientos ferroviarios más notables del presente siglo. Iniciados los trabajos el 25 de Mayo de 1880 y terminados el 8 de Marzo de 1884, como se

indicó antes, resulta que fué construida en tres años, nueve meses, trece días, ó sean 1,388 días. Como la línea tiene 1,970 kilómetros de extensión, resulta que se construyeron aproximadamente como $1\frac{1}{2}$ kilómetros por día; y esto sin excluir los días festivos ni los períodos de tiempo en que estuvieron suspensos los trabajos, bien por falta de material, bien por obstáculos físicos, como los que opuso el puente de la Encarnación. Estas consideraciones constituyen por sí mismas el mejor elogio que puede hacerse en honor de la Empresa, que llevó á cabo la importante vía ferrea que nos ocupa.

El Gobierno de México contribuyó liberalmente á la construcción del Ferrocarril Central, con la subvención de 9,500 pesos por kilómetro, afanzada con certificados de un tanto por ciento de los ingresos aduanales, subvención que alcanzó, respecto de la línea principal, á 18,620,000 pesos más ó menos. Como una parte considerable de los.....

35,500,000 pesos gastados hasta entonces por la Compañía, según asentaba el semanario *The Mexican Financier*, de Marzo de 1884, se había empleado en los trabajos de la sección de Tampico, era probable que la subvención cubriera cuando menos las dos terceras partes del costo de la línea principal; y habría llegado mucho más adelante, continúa el mismo periódico, si los exorbitantes precios de transporte de los materiales desde Veracruz, no

hubiesen aumentado enormemente el costo de construcción entre la Capital y Fresnillo.

.
Después de concluida la vía troncal, continuaron, aunque con suma lentitud, los trabajos en la línea de Tampico á San Luís Potosí, los cuales habían comenzado en Tamos, cerca de Tampico, el 13 de Julio de 1881. Al concluir el año de 82, estaban terminados 76 kilómetros de vía herrada rumbo á San Luís. En Abril de 83 eran ya 90 los kilómetros construidos desde Tampico; el 28 de Diciembre del mismo año se habían terminado 25 kilómetros más, ó sean por todo 115 kilómetros. Por último, en Abril de 1888 están concluidos 166 kilómetros hasta Villa de Valles. (1)

.
En la línea de San Luís á Aguascalientes no se había hecho más, según la última Memoria del Ministerio de Fomento, que la locación definitiva en una extensión de 135 kilómetros. Ultimamente, en Abril de 1888, estaban concluidos 30 kilómetros de terracería, siguiéndose con actividad los trabajos rumbo á San Luís. (2)

1 En el trayecto que media entre la extremidad de la línea en explotación y San Luís, se hace el transporte de mercancías por carros que tiene establecidos la misma empresa del Ferrocarril.

2 Informe oficial del Inspector de la línea, Manuel Herrera y Razo, rendido el 10 de Abril de 1888.

Desde 31 de Marzo^{**} de 1881, la empresa participó al Gobierno que iba á proceder á los reconocimientos preliminares en la línea del Pacífico, como en efecto lo verificó. Aprobada la locación del trazo, comenzaron los trabajos de construcción en el Puerto de San Blas el 30 de Marzo de 1883; quedó terminado en Abril de 84 un tramo de 25 kilómetros hasta Huaristamba y 2 más que se construyeron después, paralizándose en seguida los trabajos.

En la línea de Guadalajara, después de practicados los primeros reconocimientos, parecía aplazada indefinidamente la construcción, hasta que el 2 de Mayo de 1887 se inauguraron los trabajos en Irapuato, debido en gran parte á las activas gestiones del Sr. Gral. Corona, actual Gobernador de Jalisco. Las obras caminaron con suma actividad: en 31 de Diciembre de 1887 estaban terminados 112 kilómetros hasta la Piedad.

En 10 de Enero del año actual de 1888, tocó la locomotora por primera vez el territorio de Jalisco en el cantón de la Barca; el 19 de Marzo se puso al servicio público el tramo de 180 kilómetros entre Irapuato y Ocotlán; y el 16 de Abril tocó los suburbios de Guadalajara, en el punto llamado "Agua Azul," á la una y veinte minutos de la tarde.

A la llegada de la primera máquina, dice un cronista, presentaba la Agua Azul un as-

pecto bellísimo é inusitado, porque una gran parte de la población se hallaba allí reunida; dos músicas militares y una orquesta recibieron á la locomotora con sus entusiastas acordes, y un repique general anunció á la ciudad que el suceso deseado se realizaba en aquel momento.

El pueblo de Guadalajara en masa, presidido por el Jefe del Estado, saludó á la Mensajera del Progreso con frenéticos aplausos, y entre el estruendo de ellos, las notas del himno nacional, dice un periódico jalisciense, el tronar de los alegres cohetes y el lejano repicar de las campanas, el Sr. Gobernador, agitando en el aire su sombrero, lanzó con sonora voz entusiastas vivas á la República, al Estado, al Presidente General Porfirio Díaz y al progreso de Jalisco. Los trabajos continuaron sin interrumpirse hasta las seis de la tarde, en que llegó la máquina al sitio destinado á la Estación que lleva el mismo nombre de la populosa "Sultana de Occidente."

El pueblo de Jalisco ha realizado por fin, en el memorable 16 de Abril de 1888, sus legítimas aspiraciones al ver unida su Capital con muchos de los centros más poblados de la República; pero no quedarán satisfechos del todo sus nobles deseos, sino cuando quede ligada á uno de los puertos del Pacífico, porque solo así el tráfico comercial, fuente inagotable de bienes para los pueblos, será más llano y expedito. De esa manera también

será más productivo, porque el ahorro de tiempo y de distancia evitará gravámenes, que quitan al comercio utilidades no despreciables.

Para completar esta Reseña histórica y dar una idea del desarrollo paulatino del tráfico en la importante línea que nos ocupa, oportuno es dar una noticia del movimiento de pasajeros y carga, así como el monto de los productos habidos por ambos ramos desde 1884 en que se concluyó la línea, hasta 1887, aprovechando para ello los datos ministrados por la Empresa.

El movimiento de pasajeros en los años citados, con expresión de los productos de este ramo, ha sido como sigue:

Años.	Número de pasajeros.	Productos.	Aumento de los productos.
1884	514,009	\$1,098,007	88
1885	512,271	1,099,463	03 \$1,455 15
1886	523,896	1,168,750	24 69,287 21
1887	601,392	1,235,284	05 66,533 81

En los mismos años ha habido el siguiente movimiento de carga con los productos que se expresan:

Años.	Carga transportada. Kilos.	Productos.	Aumento ó disminución en los productos.
1884	276,816,920	\$2,495,530	77
1885	213,478,992	2,249,303	87 Diminución. \$246,236 90
1886	245,398,041	2,511,028	28 Aumento. 261,724 41
1887	346,898,166	3,458,006	46 Aumento. 946,978 18

Como se ve, ha habido, con excepción del año de 85, un crecimiento constante en el tráfico; estando representado el aumento de productos por pasajeros y carga en el último año, por la cantidad de \$1,013,511 99 centavos.

Cuenta en la actualidad la Empresa con 2,446 kilómetros (1) de vía en explotación y como la República tiene aproximadamente unos 6,500 kilómetros (2), resulta que la sola Compañía del Central representa casi las dos quintas partes de la extensión total de las líneas construidas en México.

Quedan por construir en las líneas de Tampico á San Luis y Aguascalientes y en la de Guadalajara á San Blas, como 840 kilómetros.

1 Véase el pormenor de las distancias en el Capítulo II, que habla de la descripción general de la línea.

2 Según el Mensaje presidencial leído el 1.º de Abril de 1887, el número total de kilómetros construidos hasta entonces, era de 6,095.

* * *

Tal es á grandes rasgos la historia del Ferrocarril Central Mexicano.

Con la terminación de la vía troncal, México abandonó el aislamiento en que se encontraba, para entrar en fácil y violenta comunicación con todos los centros mercantiles é industriales de la gran República Americana. Los desiertos habitados por tribus salvajes se han ido poblando poco á poco, y muchas de las incultas tierras de esas comarcas, darán no muy tarde pingües frutos á nuestra agricultura. Esa propia línea ha producido asimismo, el gran bien de impulsar la construcción de otros ferrocarriles, facilitándoles el transporte de sus materiales.

Pero los beneficios no serán completos, sino cuando el bien estudiado sistema de comunicación internacional é interoceánico, ideado por la Empresa, quede concluido del todo. No podemos dudar de que así será, supuesto que los antecedentes constituyen la mejor garantía que puede apetecerse. Han caracterizado á esta Empresa una decisión y una fuerza de voluntad inquebrantables: se propone un fin, sea dicho esto en honor suyo, y lo realiza sin retroceder ni vacilar siquiera.

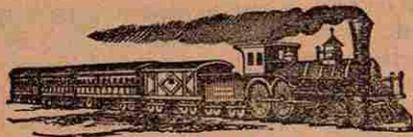
En menos de cuatro años construyó cerca de 2,000 kilómetros de la vía troncal, ha avanzado mucho la difícil línea de Tampico y acaba de concluir en menos de un año la interesante sección de Guadalajara. Quien esto ha

hecho, hará sin duda lo poco que relativamente falta.

Entre los que han sido colaboradores de esta gran Empresa, deben mencionarse: el Sr. Tomás Nickerson, eminente ferrocarrilero americano que fué desde el principio Presidente de la Compañía y á cuyo prestigio se debió en gran parte la facilidad que hubo para conseguir el capital necesario para la línea; el Sr. Rudolf Fink, director general; el ex-gobernador Anthony, de Kansas, que construyó la vía hasta Chihuahua; el director general D. B. Robinson, á cuya actividad y energía se debió la conclusión de la línea antes del tiempo que se había calculado; el Sr. Vaughn, primer ingeniero de la sección del Norte; el difunto Sr. Morley, ingeniero en jefe, que tuvo una triste y trágica muerte; el Sr. Kingman, sucesor del anterior; y por último, el difunto Sr. Shuyler y el Sr. Briggs, ingenieros también de la línea. Entre nuestros compatriotas han figurado, en primer término, el finado Don Ramón Guzmán, cuyo notable talento financiero sirvió de mucho á la Compañía, y el Sr. D. Sebastián Camacho que aun sigue prestándole importantes servicios como su representante. Por último, la administración inmediata de esta vía ferrea se encuentra en la actualidad bajo la hábil dirección de los Sres. Eduardo W. Jackson, gerente general; D. Mackenzie, superintendente; y A. C. Michaelis, agente general de fletes y pasajes, á

quienes la Empresa debe en gran parte el estado creciente de prosperidad en que se encuentra.

Estas someras noticias demuestran que nuestra República ha progresado mucho en materia de ferrocarriles, pero sin que podamos estar aún satisfechos del todo. Ha entrado ya en la vía del adelanto y debemos hacer votos por que continúe por ella con paso firme, obedeciendo así la ley ineludible del progreso humano.



CAPITULO SEGUNDO.

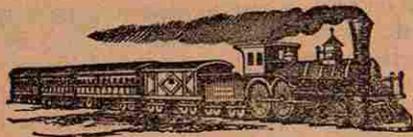
Descripción general de la Línea.

La línea considerada en globo.—Terrenos habitados por salvajes.—Línea internacional.—Puntos que toca.—Zona que comprende.—Elementos de riqueza que encierra.—Censo total.—Sección de Irapuato á Guadalajara y el Pacífico.—Valor de las producciones de todos los Estados que atraviesa este Ferrocarril.—Principales alturas sobre el nivel del mar.—Líneas que tiene en explotación la Empresa.—Tramos que quedan por construir.

PARA que el lector pueda más fácilmente formarse idea del trazo seguido por el Ferrocarril Central Mexicano y de la extensa zona que atraviesa, daremos en el presente capítulo una descripción en globo de toda la línea, agregando todas aquellas noticias que sean conducentes al objeto.

quienes la Empresa debe en gran parte el estado creciente de prosperidad en que se encuentra.

Estas someras noticias demuestran que nuestra República ha progresado mucho en materia de ferrocarriles, pero sin que podamos estar aún satisfechos del todo. Ha entrado ya en la vía del adelanto y debemos hacer votos por que continúe por ella con paso firme, obedeciendo así la ley ineludible del progreso humano.



CAPITULO SEGUNDO.

Descripción general de la Línea.

La línea considerada en globo.—Terrenos habitados por salvajes.—Línea internacional.—Puntos que toca.—Zona que comprende.—Elementos de riqueza que encierra.—Censo total.—Sección de Irapuato á Guadalajara y el Pacífico.—Valor de las producciones de todos los Estados que atraviesa este Ferrocarril.—Principales alturas sobre el nivel del mar.—Líneas que tiene en explotación la Empresa.—Tramos que quedan por construir.

PARA que el lector pueda más fácilmente formarse idea del trazo seguido por el Ferrocarril Central Mexicano y de la extensa zona que atraviesa, daremos en el presente capítulo una descripción en globo de toda la línea, agregando todas aquellas noticias que sean conducentes al objeto.

La mayor parte de la línea ha sido construida en terreno casi desconocido, pero que presentó pocas dificultades á los ingenieros, como lo demuestra el hecho de no haber un solo túnel en todo el trayecto, y de no haber pendientes que excedan de $1\frac{1}{2}$ p. g., es decir, no más de quince metros por kilómetro ó 70, 2 piés por milla. En su marcha de N. á S., la línea penetró en vastas y casi despobladas regiones, á las cuales ha suministrado facilidades para desarrollarse. Trajo consigo la civilización, y su paso hacia adelante se lo disputaron al principio los salvajes, de cuyas horribles torturas fueron víctimas varios de los primeros ingenieros y contratistas. Los trabajos de construcción de Sur á Norte enlazaron importantes centros de población y atravesaron fértiles valles cuyo cultivo ha recibido gran impulso.

Este ferrocarril es internacional y comienza en la ciudad de México para terminar en la villa de Paso del Norte, atravesando los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila, Durango y Chihuahua. Será también interoceánico, cuando se concluya la línea en construcción, que comienza en el puerto de Tampico, del Golfo de México, y seguirá por San Luis Potosí, Aguascalientes, Irapuato, aprovechando un tramo de la línea principal y Guadalajara, para terminar en el puerto de San Blas, del mar Pacífico.

La vía troncal toca en su desarrollo los puntos principales siguientes:

Partiendo de la Capital de la República, sigue por Tlalnepantla y Cuautitlán, del Estado de México; Nochistongo, Tula y San Antonio, del Estado de Hidalgo; Nopala, Polotitlán y Cazadero, del Estado de México; San Juan del Río y Querétaro, del Estado de este nombre; Apasco, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao ciudad de Guanajuato y León, del Estado de Guanajuato; Lagos y Encarnación, del Estado de Jalisco; Aguascalientes y Rincón de Romos, del Estado de Aguascalientes; Zacatecas, Calera y Fresnillo, del Estado de Zacatecas; San Isidro y Jimulco, de Coahuila; Lerdo y Mapimí, de Durango; Jiménez, Santa Rosalía, Ciudad de Chihuahua, Moctezuma y Paso del Norte, pertenecientes al Estado de Chihuahua.

Hablemos ahora de una manera más extensa de toda la zona que abraza la vía troncal, para dar siquiera una idea aproximada de los cuantiosos elementos de riqueza que encierra. Aprovecharemos al efecto las abundantes noticias de un excelente estudio sobre ferrocarriles, publicado en 1881. (1)

Vastas y demasiado importantes son las regiones que cruza el Ferrocarril Central. Al

1 Los Ferrocarriles Mexicanos, por Mariano Bárcena. México, 1881.

partir de México se dirige al Valle de Tula, en el cual se cultivan los cereales y á donde vienen los productos agrícolas de Ixmiquilpan y de varias localidades cálidas que se hallan al Norte del Mezquital, entre los repliegues de las montañas del Estado de Hidalgo, así como las más variadas maderas de construcción y de ornato. Aquí puede recibir los metales y las piedras minerales procedentes de Actopan, Zimapán, El Cardonal, Jacala y la Encarnación, así como de otros distritos mineros de la región del Norte del camino.

Al avanzar la línea hacia Querétaro, encuentra las producciones de los Valles de Huichapan, San Juan del Río y otros, donde se cultivan en gran escala los cereales. En San Juan del Río puede recibir y recibe en efecto, una gran parte de las producciones mineras de la Sierra Gorda, los metales argentíferos del mineral de Las Aguas, perteneciente al distrito de Cadereyta; el mercurio y el carbón de piedra, del mineral del Doctor; los mármoles de Vizarrón y los ópalos que abundan en la hacienda de Esperanza y Amealco, poco distantes del ferrocarril.

En la hacienda de Esperanza se encuentra, según el Sr. Bárcena, el terreno opalífero más importante del país. Dicha hacienda está rodeada en una gran extensión por ese terreno y aún sus fincas mismas están edificadas sobre las rocas que encierran aquellas piedras preciosas. Los ópalos de Esperanza fueron

descubiertos en 1855 por un sirviente de la misma finca, llamado Ignacio Lozano; pero no comenzaron á explotarlos sino hasta el año de 1870, en que el Sr. D. José M^o Siurob hizo el primer denuncia en el cerro de la Ceja del León, á una legua al N. E. de la hacienda; siguieron después denunciándose y explotándose otros varios criaderos. El terreno en que se encuentran los ópalos es un pórfido salicífero, que forma pequeños cerros unidos entre sí por planos formados de la misma roca que se presenta en masas hojosas, en cuyas caras de separación se ven numerosas variedades de todas las especies de cuarzo hidratado ó resinita. Los ópalos se encuentran diseminados, tanto en el interior de los bancos de pórfido, como en sus caras de separación, en cuyo caso forman vetillas más ó menos prolongadas.

Desde Querétaro entra el camino de fierro á las llanuras del Bajío, amplia y rica región, donde se levantan abundantes cosechas de cereales todos los años.

Al acercarse la vía á Guanajuato, entra en una región metalífera de las más importantes del país, y que se halla en explotación activa. De Salamanca puede exportarse el koalín y las arcillas blancas que allí se producen, ó extraerse para todo el país los productos de las fábricas de porcelana allí establecidas. De Silao parte el ramal que comunica la línea con Guanajuato, importante ciudad donde se agita un comercio muy activo.

De la populosa ciudad de León, se dirige á Lagos, á donde afluyen los productos de los minerales de Comanja y la Saucedá, ricas zonas que pueden explotarse en gran escala. Los productos de la ferrería de Comanja, que son de muy buena calidad, pueden circular en gran extensión y buscar mercado en diversos lugares del país. Al Norte de Lagos se encuentra la región mercurífera del Puesto, y también algunos criaderos de estaño.

La línea sigue al Norte sobre una zona productora en cereales; atraviesa las llanuras de Tecuán, en las que se hallan ricas fincas de campo que pueden aumentar sus regadíos con la apertura de pozos artesianos; toca en seguida la ciudad de Aguascalientes, con una población como de 22,000 habitantes. Atravesando el Valle de Aguascalientes sigue hacia Zacatecas, centro muy rico de productos mineros y plaza de activo comercio, continuando después al Norte hasta el mineral del Fresnillo. La producción agrícola va presentándose sobre el trazo de la línea y sus inmediaciones, principalmente al atravesar el Estado de Durango, donde se hallan las riquísimas regiones de la Laguna, San Juan del Río, Nazas, etc., en que se cultivan en grande escala el algodón, la caña y los cereales.

Lo mismo puede decirse de las varias llanuras que cruza el ferrocarril hasta llegar á Paso del Norte.

* * *

La sección del Pacífico parte, como ya se dijo, de Irapuato y sigue por Pénjamo, de Guanajuato. La Piedad y Yurécuaro, de Michoacán; La Barca, lado Norte del lago de Chapala, Ocotlán y Guadalajara, reputada como la segunda ciudad de la República, é importante por su población de más de 88,000 habitantes, por sus recursos mercantiles é industriales, y más aún, por su posición respecto de los puertos del Pacífico.

De Guadalajara partirá al Occidente, aprovechando los cereales, azúcares, café, aguardiente, vino mescal, etc., que se producen en las cercanías de Guadalajara, como en los ricos terrenos de los valles de Ameca, Ahualulco, Etzatlán, Tequila y Magdalena. Pasará el camino por el eje de una zona que tendrá 15 leguas de anchura media, y que limitan los ríos de Toluatlán y de Ameca. La producción agrícola, dice el Sr. Bárcena, se aumentará notablemente en esa zona, tan propicia para el cultivo del café, del algodón, de la caña y del arroz, y se aprovecharán las aguas de aquellos ríos para el establecimiento de maquinarias de diversos géneros.

Al llegar el ferrocarril á Tepic, encontrará una población de gran importancia comercial, y que cuenta con abundantes y ricos productos agrícolas, mineros é industriales.

* * *

La población total de los Estados que atraviesan el Central Mexicano es de 5,309,191 habitantes, cifra que por sí sola da á conocer la importancia de la zona que comprende esa vía.

* * *

Los productos agrícolas de los mismos Estados, según un documento que consultamos (1) y conforme á datos correspondientes á 1879, son como sigue:

Estados.	Valor de los productos.
Aguascalientes.....	\$ 1.048,916
Chihuahua.....	4.283,561
Durango.....	3.873,526
Distrito Federal.....	591,906
Guanajuato.....	13.652,031
Hidalgo.....	4.278,310
Jalisco.....	20.862,066
México.....	11.282,127
Michoacán.....	10.540,601
Querétaro.....	1.726,055
San Luis Potosí.....	7.756,880
Tamaulipas.....	2.174,280
Zacatecas.....	7.030,717

Valor de todos los productos. \$ 89.100,976

1 Informe del señor presidente Nickerson, rendido en Boston el 23 de Agosto de 1881.

* * *

Las alturas sobre el nivel del mar de las principales Estaciones de la línea, son las siguientes:

Estaciones.	Altura en pies.	Altura en metros.
México.....	7349.80	2240.00
Huehuetoca.....	7407.90	2258.50
Tula.....	6658.40	2030.00
Marqués.....	8132.70	2479.49
Cazadero.....	7323.70	2232.85
San Juan del Río.....	6245.10	1904.00
Querétaro.....	5904.50	1800.18
León.....	5863.60	1787.60
Lagos.....	6134.50	1870.30
Aguascalientes.....	6179.50	1884.07
Zacatecas.....	8044.50	2452.65
Calera.....	7051.30	2149.89
Jimulco.....	4157.40	1267.10
Lerdo.....	3725.40	1135.50
Jiménez.....	4531.40	1381.10
Santa Rosalía.....	4022.40	1226.03
Chihuahua.....	4633.40	1412.26
Gallego.....	5448.40	1660.67
Paso del Norte.....	3717.40	1133.06

RAMAL DE GUADALAJARA.

Estaciones.	Altura en metros.
Irapuato	1785.00
Pénjamo	1702.25
La Piedad	1677.86
Yurécuaro	1541.59
La Barca	1532.02
Ocotlán	1529.74
Poncitlán	1525.74
Guadalajara	1541.10

Como se ve, de la altura de 2,240 metros á que se encuentra la Capital, se asciende en la Estación del Marqués, adelante de Tula, á 2,479 metros, la altura mayor á que se llega en toda la línea. De aquí comienza el descenso hasta el Bajío, se encuentra una ligera elevación adelante de Lagos, para llegar á Zacatecas, cuya altura de 2,452 metros es la segunda de toda la vía, después de la del Marqués. Continúa después sucesivamente el descenso, con solo algunas interrupciones en Jimulco, Jiménez y Chihuahua, hasta llegar á Paso del Norte que se encuentra á 1,133 metros. La diferencia de altura entre este último punto y la ciudad de México es de 1,107.

Tiene en explotación la Empresa las siguientes líneas:

De México á Paso del Norte.	1,970	cls.
„ Irapuato á Guadalajara...	259	„
„ Silao á Guanajuato (1) ..	18	„
„ Tampico á Villa de Valles (2)	166	„
„ San Luís á Soledad.....	6	„
„ San Blas á Huaristamba..	27	„
Total.....	2,446	cls.

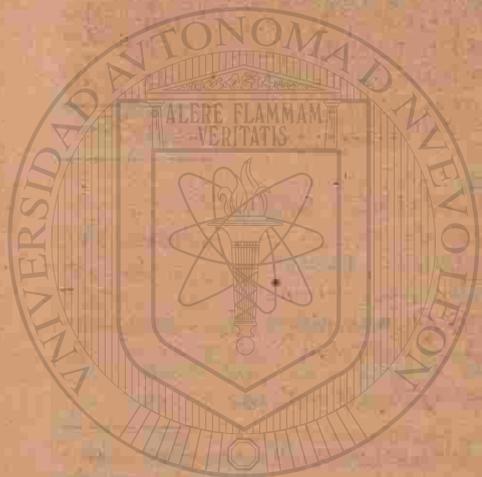
Quedan por construir:

De Villa de Valles á San Luís		
Potosí	284	cls.
„ San Luís á la Estación de Chicalote, kilómetro 600 de la vía troncal y 15 kilómetros al Norte de Aguascalientes.....	206	„
„ Guadalajara á San Blas...	350	„
Total por construir...	840	cls.

Dada esta idea general de las vías principales y secundarias, pasemos á hablar en capítulos separados de cada uno de los tramos en que para mayor comodidad del lector dividiremos toda la línea.

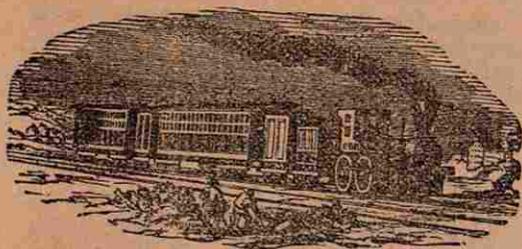
1 No se incluyen los 5 kilómetros que hay de Marfil á Guanajuato, porque este tramo es de tracción animal y pertenece á otra Empresa.

2 Informe del inspector oficial Francisco del Villar, de 10 de Abril de 1888.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL



CAPITULO TERCERO.

Tramo de México á Querétaro.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Noticias sobre las Estaciones, pueblos, ciudades y demás puntos notables que toca la vía.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 245 kilómetros.

Tiempo empleado en recorrerlo: 7 horas, 43 minutos, el tren á Paso del Norte; y 7 horas 25 minutos el que va á León.

Territorio que atraviesa: El del Distrito Federal y el de los Estados de México, Hidalgo y Querétaro.

Número de Estaciones, incluidas la de partida y terminal: 24.

Obras de arte y lugares notables: Obras del desagüe de Huehuetoca, Tajo de Nochistongo, Llano del Cazadero, puente de San Juan del Río, Cañada y Acueducto de Querétaro.

Poblaciones principales que toca: Tlalnepantla, Cuantitlán, Teoloyucan, Tula, San Juan del Río y ciudad de Querétaro.

Altura de la Estación de partida: 2,240 metros. Id. de la de Querétaro: 1,800 metros. Diferencia entre ambos: 440 metros. Altura mayor á que llega la vía: 2,479 metros en la Estación del Marqués.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAMO.

TIENE su origen este tramo en las inmediaciones de la plazuela de Buenavista, al costado O. de la Estación del Ferrocarril Mexicano; recorre las llanuras del Valle con dirección próximamente de 17° al N. O., siendo interrumpida solamente por la pequeña cadena de montañas de Barrientos; franqueando éstas, toma la otra parte del Valle, con rumbo al N. hasta la población de Huehuetoca. Sale del Valle por el canal de Nochistongo, que sirve de desagüe al lago de Zumpango, siguiendo el curso de las aguas y tomando la margen derecha del río en que ellas se encauzan, lo cruza en Dengüi para seguir por su margen izquierda hasta Tula: de aquí, siguiendo río arriba el curso del San Andrés, afluente del Tula, comienza el ascenso de otra cadena de montañas, tomando su vertiente N. hasta llegar al kilómetro 93, situado en la meseta de San Antonio. (1)

1 Informes del inspector oficial I. de la Peña y Ramírez, rendidos al Ministerio de Fomento el 25 de Julio y el 5 de Setiembre de 1881.

De la hacienda de San Antonio siguen las vertientes N. de las colinas, en la misma dirección del camino carretero nacional, y siempre en ascenso hasta la garganta de Piletas; de allí comienza su descenso por las mismas vertientes de las colinas al O. de la cordillera hasta llegar á Polotitlán.

Por su locación, la parte que se considera no tiene pasos peligrosos ni obras de gran importancia, pues los cursos de agua, trasversales en su mayor parte, son pequeños, con excepción del río de Piedras Negras, que es de alguna magnitud. La necesidad de franquear la garganta de Piletas, 292 metros 50 más elevada que la Estación de San Antonio (1), obligó á multiplicar los alineamientos curvos; pero se cuidó de que las curvas tuvieran un radio mayor de 200 metros y que estuvieran convenientemente establecidas.

Pasado el pueblo de Polotitlán, continúa por la extremidad E. del llano del Cazadero; lo atraviesa con un solo alineamiento recto en dirección N. O.; siguiendo el curso de un arroyo, faldea una de las colinas que sirven de base al cerro del Cazadero, y cruzando la pequeña garganta llamada "Palmillas," ocupa la vertiente izquierda del arroyo de Paso de Mata, descendiendo continuamente hasta San Juan del Río.

1 Informe oficial presentado el 8 de Diciembre de 1881.

Muy variada es la topografía del tramo comprendido entre este último punto y Polotitlán, pues en una parte el terreno tiene muy pequeña inclinación, y es enteramente despejado desde el kilómetro 150 hasta el 162; pero comenzando allí un fuerte escalón de la mesa central, el terreno es accidentado y la pendiente natural bastante fuerte; habiendo en una distancia de 13 kilómetros un desnivel de 312 metros; por esta razón y con objeto de conservar como pendiente máxima la de 1.5 p%, fué necesario multiplicar las curvas para tener un desarrollo conveniente. Se les conservó, sin embargo, como radio mínimo 200 metros. (1)

Después de San Juan del Río, cruza el río inmediato á esta población, en un claro de 45 metros, situado en el kilómetro 192. Inclínándose en seguida al N. O. faldea una pequeña colina llamada del Espíritu Santo, para continuar después todo el Valle de San Juan en alineamiento recto, interrumpido solamente en una extensión de 29 kilómetros, por dos curvas establecidas para evitar el cruzamiento de unos depósitos de agua; del kilómetro 220 continúan los alineamientos en dirección N. O. enlazados con curvas de gran radio, y siguiendo el declive natural del terreno ocupa la línea la vertiente izquierda de la barranca de

1 Informe del inspector Peña y Ramírez, fechado el 8 de Diciembre de 1881.

Saldarriaga, cruza en seguida el río en tres puntos y ganando la margen derecha de la referida cañada, continúa hasta la ciudad de Querétaro, en donde con un cuarto cruzamiento en Pathé y costeano las colinas en que está edificada la ciudad, llega á la Alameda, lugar donde se encuentra la Estación.

La topografía del terreno entre San Juan del Río y Querétaro es poco variada; un plano uniformemente inclinado del kilómetro 191 al 214; otro en sentido contrario hasta el kilómetro 233; y de allí hasta el 245, en Querétaro, una cañada de poca inclinación. La locación fué favorable: alineamientos rectos en todo el Valle y curvas de radio de 200 metros en adelante para los 12 kilómetros de la cañada. Pendientes de 0 metros 50 p% como máximo en el Valle y de 0 metros 75 p% en la cañada. (1)

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

A poco de haber salido de la capital de la República, se abandona el territorio del Distrito Federal para penetrar al del

ESTADO DE MÉXICO, que se halla situado entre los $18^{\circ} 20''$ y $20^{\circ} 19''$ de latitud septentrional, y entre los $0^{\circ} 31''$ E. y $1^{\circ} 17''$ O. del meridiano de México. Tiene

1 Informe oficial de 21 de Febrero de 1882.

de extensión 1,156 leguas cuadradas, ó sean 20,300 kilómetros cuadrados. Su población total es de 710,579 habitantes. Encierra en su territorio, los minerales del Oro, Temascaltepec, Tejupilco, Nanzititla, Amatepec, Ixtapa del Oro, Sultepec y anexos, y Zacoalpan. Las minas de dichos minerales, según datos publicados en 1881, eran 65 en trabajo y 259 abandonadas, que dan en conjunto 324 minas. (1) Vale la propiedad raíz urbana 4.444,651 pesos 43 centavos, y la rústica.... 18,746,445 pesos 46 centavos; importando toda la propiedad 23,301,096 pesos 89 centavos. El territorio de este Estado está recorrido por el Ferrocarril Central en una extensión de 66 kilómetros. Los demás ferrocarriles que cruzan el Estado son:

El de Veracruz en una extensión de.....	60 kils.
El Nacional Mexicano, id. id.....	173 "
El mismo en la División del Salto	44 "
Interoceánico de Acapulco.....	155 " (2)

TLALNEPANTLA. Estación distante doce kilómetros (3) de la capital. La pobla-

1 Anales del Ministerio de Fomento, Tomo V.
2 Memoria del gobernador del Estado, Lic. José Zubieta, correspondiente al período de Marzo de 1886 á igual mes de 1887.

3 Todas las distancias se refieren á México y todas las alturas al nivel del mar, cuando no se expresa otra cosa.

ción, que es cabecera del distrito del mismo nombre, perteneciente al Estado de México, se ve á la izquierda de la vía. Tiene poco más de mil habitantes y ocupa un sitio alegre y ameno. La iglesia se quemó el año de 1666 y fué preciso volver á reedificarla: medio templo pertenecía á los mexicanos y la otra mitad á los otomites, por estar en la línea divisoria de ambas naciones, que es lo que significa la palabra *Tlalnepantla*, ó sea *en medio de la tierra*.

Está ligada á la ciudad de México por ferrocarril de tracción animal, desde el 14 de Setiembre de 1885 en que se inauguró la línea.

Cuenta con un hospital civil anexo á la cárcel y una línea telefónica que la liga con la ciudad de México.

El alumbrado público se estableció hace poco más de un año.

BARRIENTOS. Estación á 18 kilómetros de México y á la altura de 2,295 metros sobre el nivel del mar.

LECHERIA. Estación en la Hacienda del mismo nombre. Distancia de México 21 kilómetros.

CUAUTITLAN. Estación distante de México 28 kilómetros. El pueblo se levanta en un Valle superior al de México: fué residencia en la antigüedad de los Alcaldes mayores, y prosperó hasta hace pocos años, por ser pun-

to necesario para el tránsito hacia el interior. Fué uno de los pueblos en que primero se predicó el Evangelio, porque un sobrino de Moctezuma llevó á los franciscanos para que predicaran. La iglesia tiene adornos notables en sus altares y colaterales. Los indígenas se dedican á las faenas de la agricultura en terrenos propios y sirviendo como peones en muchas de las haciendas que rodean á Cuautitlán. Algunos, ayudados por las mujeres, se emplean en fabricar tinajas y otros objetos de barro muy finos y olorosos, que pueden competir con los extranjeros. Nació en este pueblo el célebre casique y conquistador D. Nicolás Montanez de San Luis, fundador de muchas poblaciones del interior. Pasan por Cuautitlán dos ferrocarriles, el de que se trata y el de vía angosta que va al Salto, perteneciente á la empresa del Nacional Mexicano. Entre sus antigüedades debe mencionarse una cruz de piedra labrada con esmero, que se encuentra en el cementerio y en cuya peana se lee que fué construida en 1525.

TEOLOYUCAN. Estación que toma su nombre del pueblo así denominado, perteneciente al Distrito de Cuautitlán, del Estado de México. Distancia 36 kilómetros. En este pueblo, que fué República de indígenas con gobernador, se mantuvieron en grande escala las prácticas de la idolatría.

HUEHUETOCA. Estación á 47 kiló-

metros de México y á 2,058 metros 50 centímetros sobre el nivel del mar. Recibe este nombre del pueblo así llamado, perteneciente al Distrito de Cuautitlán.

Aquí están las obras de desagüe, decretadas por el Ayuntamiento de México el 23 de Octubre de 1607 y comenzadas bajo la dirección del distinguido ingeniero Enrico Martínez el 28 de Noviembre del mismo año. Esas obras consisten en el canal llamado de Huehuetoca, que da salida al río de Cuautitlán, sobre el de Tula y en el proyectado canal de desagüe general apenas principiado. La admirable obra de este canal, dice el Sr. Berganzo, es uno de los monumentos más sorprendentes del trabajo humano que nos dejaron nuestros mayores. Desde Huehuetoca, en el punto llamado el Cavillero, hasta la Boca de San Gregorio en que termina, mide 9,810 varas, siendo su profundidad en bóveda real, punto el más elevado de la montaña, la enorme de 68 varas y 130 de anchura, cuyas dimensiones se consideran suficientes para solo el efecto de dar salida al río de Cuautitlán. Este desagüe únicamente es preservativo, pues solo impide el aumento de las aguas.

Pasado Huehuetoca, se entra al territorio del

ESTADO DE HIDALGO, erigido como tal por decreto de 16 de Enero de 1869, con los Distritos de Actopan, Apam, Huas-

cosaloya, Huejutla, Huichapam, Pachuca, Tula, Tulancingo, Ixmiquilpan, Zacualtipán y Zimapán, que pertenecieron al extenso Estado México. Tiene su territorio 1,204 leguas cuadradas, equivalentes á 21,130 kilómetros cuadrados. Su población es de 427,240 habitantes. Sus minerales son Pachuca, Real del Monte, Del Chico, Potosí, Capula, Santa Rosa, Tepenené, Zimapán, Tolinán, Lomo de Toro, El Monte, San Felipe, Jacala, La Encarnación, San Bernardo, Zacualtipán, Bonanza y Cardonal. El valor de la propiedad raíz asciende á 14,384,737 pesos 59 centavos, de los cuales representa la propiedad urbana 2,559,311 pesos 22 centavos; la rústica... 10,517,828 pesos 37 centavos, y las haciendas de beneficio 1,307,598 pesos.

En el territorio de este Estado se encuentra la bella é imponente cascada de Regla.

TAJO DE NOCHISTONGO. Pasa por aquí el canal de desagüe de que hablamos al tratar de Huehuetoca. La vía ferrea fué establecida en una meseta cortada en el talud N. del tajo. La vía corre sobre éste desde el kilómetro 50 hasta el 53.

NOCHISTONGO. Estación en el kilómetro 53, á 2,258 metros 50 centímetros sobre el nivel del mar.

EL SALTO. Estación en la hacienda así llamada. Distancia 62 kilómetros. Ilega hasta aquí la línea de vía angosta, de 67 kiló-

metros, que pertenece á la Compañía del Nacional Mexicano.

TULA. Estación que dista de México 80 kilómetros. Altura sobre el mar 2,030 metros.

A un lado de la vía, dice un entendido escritor (1), aparece la población de Tula casi literalmente sepultada en un mar ondulante de follaje. Sus hermosísimos y copados fresnos visten perpetuamente un traje de primavera, y refrescan y purifican la atmósfera con sus emanaciones bienhechoras. Indescriptible es la prolongación de esos encantos en toda la extensión del río que bordea el ferrocarril: es preciso ver uno por sí mismo, para comprender su hermosura, aquel paisaje lleno de campos cubiertos de espesos alfalfares, y de siembras de todas clases cultivadas con esmero; aquellas casitas rodeadas de cuadros de amapolas y medio escondidas por las enredaderas; y aquellas murallas interminables de sonantes fresnos y melancólicos álamos, que refrescan sus raíces ó bañan sus ramajes en la corriente del río, á cuyas márgenes forman caprichosas grutas, bóvedas deliciosas, arcos fantásticos y prolongadas galerías.

La ciudad de Tula, inmediata á la estación, es cabecera del Distrito del mismo nombre, y el miserable resto de la antigua y populosa ciudad de Tollán, capital del Imperio Tolte-

1 Album Queretano, por Manuel Caballero.

ca; está situada á la orilla del río de su nombre, á los $20^{\circ} 2' 30''$ de latitud y $0^{\circ} 11' 15''$ de longitud O. de México.

Es la más antigua del Anahuac y de las más célebres de la historia de Mexico por su notable ilustración. En opinión de Clavijero, fué la Metrópoli de la nación Tolteca, como ya se indicó, y su monarquía, que duró 384 años, dió principio en el 8.º Acatl, es decir, el año 667 de la Era cristiana.

Entre todas las naciones de Anahuac, fueron celebrados los toltecas por su cultura y excelencia en las artes; en los siglos posteriores se daba el título de *Tolteca* como un distintivo de honor á los artistas de sobresaliente mérito. Sabían fundir el oro y la plata, á que daban toda clase de formas, y por medio de moldes; trabajaban diestramente las piedras preciosas, y si no los inventores, fueron á lo menos los reformadores del Calendario, adoptado después por todas las naciones de Anahuac. Tula, entonces el Emporio de Anahuac, es hoy tan solo un pueblo en decadencia.

Llama la atención la iglesia parroquial, en forma de castillo y que es tenida como una de las mejores del país. En el interior tiene algunas buenas pinturas de santos colocadas en los altares. Según dos inscripciones que están en esta iglesia, fué empezada el año de 1553 y concluida en 1561. Es también notable el atrio, cuyo muro tiene 800 varas de largo y

como un millón de varas cúbicas el terraplén artificial sobre el cual está colocado.

SAN ANTONIO. Estación que dista de la Capital de la República 94 kilómetros. Altura, 2,292 metros. Hasta aquí llegó el primer tramo de este Ferrocarril puesto en explotación el 15 de Setiembre de 1881.

PRIETO ó Cerro Prieto, como también se le llama. Estación cuya distancia es de 109 kilómetros y su altura de 2,435 metros sobre el mar.

LEÑA. Estación colocada á la distancia de 118 kilómetros.

MARQUÉS. Estación á 122 kilómetros. Altura, 2,479 metros 49.º Es el punto más alto de toda la línea. Después de él, solo es más elevado Zacatecas, que tiene 2,452 metros 60º sobre el mar. Desde aquí hasta la Estación del Cazadero se vuelve á recorrer el territorio del Estado de México, para entrar luego al de Querétaro.

NOPALA. Estación colocada en el kilómetro 130, contando desde México. Altura, 2,443 metros sobre el nivel del mar.

DAÑU. Estación á 138 kilómetros de distancia.

LLANO DEL CAZADERO. Es una inmensa planicie perteneciente al Estado de México, que con pequeñas variaciones de altura se extiende por todos los rumbos hasta

formar horizonte, como si se estuviera en alta mar; desnudo de arboledas, solo presenta á trechos yerba menuda y pequeños matorrales.

El nombre lo tomó con motivo de una cacería que los mexicanos dieron al Virey Don Antonio de Mendoza en 1540. Para dar los vencidos á su nuevo gobernante una muestra de sus antiguos placeres, le llevaron allí para divertirle con una cacería. Sereunieron 15,000 mexicanos y dejando al Virey en el centro del llano, en una magnífica Quinta que le habían formado, se extendieron formando cordón por toda la circunferencia de la llanura. Entonces los cazadores, puesto uno de otro á buena distancia, comenzaron á marchar en dirección al centro, dando grandes voces y haciendo ruido para levantar y hacer huir á los animales.

Poco á poco los cazadores fueron avanzando terreno, se acercaron unos á otros más y más, hasta llegar á formar un círculo continuo de hombres, que se dobló después hasta dos y tres de fondo, quedando en el centro centenares de venados, de liebres, de conejos y aún de animales dañinos como lobos y coyotes. A eso de medio día, cuando los animales estaban cansados de huir de un lugar para otro sin encontrar salida en aquella muralla humana, comenzó la matanza, y á flechazos los indios y con ballestas y arcabuces los españoles, no pararon de matar hasta que se oscureció. Recogieron entonces las piezas

muertas, que solo de venados pasaron de 600, y con todos se dió un gran convite en que encontraron viandas abundantes cuantos concurren á la diversión.

POLOTITLAN. Estación á 152 kilómetros.

CAZADERO. Estación en la Hacienda del mismo nombre. Distancia, 162 kilómetros.

De aquí, como ya se indicó, se pasa al

ESTADO DE QUERÉTARO, situado entre los 20° 1' y 21° 20' de latitud septentrional, y á 0° 10' y 1° 14' de longitud O. del Meridiano de México.

La extensión de su territorio de N. á S., desde Laguna de Conca, Distrito de Jalpam, hasta el rancho de las Viudas, Distrito de Amcalco, es de 219 kilómetros, ó sean 52 y media leguas; y de E. á O., desde Mesa de León, Distrito de Cadereyta, hasta el límite de Zamorado, Distrito de Tolimán y del Centro, es de 77 kilómetros y medio, que equivale á 18 y media leguas.

La superficie de su territorio es de 473 leguas cuadradas, que en medida métrico-decimal, corresponden á 8,300 kilómetros cuadrados. El censo general del Estado es de 192,377 habitantes. El valor de la propiedad urbana monta á 4,121,849 pesos, y el de la rústica á 4,370,682 pesos 53 centavos, lo que da un total de 8,492,531 pesos 54 centavos.

Los minerales con que cuenta el Estado son: los del Doctor, de las Aguas, de Vizarrón, Ahuacatlán, San Cristóbal, Río Blanco, Tolimán y Tolimanejo, y además veintiseis haciendas, donde anualmente se benefician 5,388 cargas de plata, 27,995 de plomo y 25 cargas de oro y plata. (1)

PALMILLAS. Esta estación, situada ya en territorio del Estado de Querétaro, se encuentra á 172 kilómetros de México y á 2246 metros sobre el nivel del mar.

SAN JUAN DEL RIO. Estación inmediata á la población del mismo nombre como á 300 metros de los suburbios de ésta, y unida á ella por ferrocarril de tracción animal que tiene de extensión $1\frac{1}{2}$ kilómetro. Dista de la Capital de la República 191 kilómetros y se encuentra á 1904 metros sobre el nivel del mar. Aquí se encuentra uno de los mejores *Restaurants* de la línea.

La ciudad de San Juan del Río se fundó el 24 de Junio de 1531. Al principio las chozas de los pobres moradores de esta población fueron siendo construidas, según se conjetura, á la orilla del camino que se dirige á la capital de la República, y cuando por el aumento de los habitantes y por otras razones se consideró conveniente, fué erigido en pueblo, lo cual se

1 Anales del Ministerio de Fomento, tomo 5º

verificó en 1557. (1) Tiempo después le fué concedido el título de Villa, y por último el que actualmente tiene. El Virey D. Luis de Velasco Segundo, fué quien, según parece, más concesiones le otorgó.

Fué habitada primitivamente esta comarca por las razas otomí y tarasca.

La posesión de los terrenos en que se fundó el pueblo se dió á D. Manuel Gentil, como representante de los primeros pobladores. El fundo legal que entonces se designó, comprendía un círculo formado con un radio de 7,000 varas, cuyo centro estaba en la cruz que aun existe en la plazuela de San Juan Bautista.

El escudo de armas que le concedió el Gobierno Vireynal, consiste en un puente de cinco arcos, sobre un río, con una águila parada en un nopal que descansa sobre el mismo puente.

Está á la falda de una colina, rodeada por una serie de cerros bastante elevados, con excepción de la parte N. y N. O. donde la cordillera sufre una depresión. Al S. O. se ve el elevado cerro de Gingó y al O. el de la Venta, de menor altura.

Se encuentra situada la población á los $20^{\circ} 21' 4''$ de latitud, y á los $0^{\circ} 45' 28''$ de longitud Oeste de México. Su altura sobre el

1 Septián y Villaseñor. Memoria estadística de Querétaro.

nivel de la capital del Estado es de 58 metros 23 centímetros, y de 1978 metros sobre el nivel del mar, según Humbolt. El clima es templado: el viento reinante es el del N. E., llamado vulgarmente *huichapeño*; la cantidad media anual de lluvia se calcula en unos 50 á 60 centímetros. La temperatura media es de 18° á 20° centígrado, y las enfermedades reinantes son las afecciones de estómago.

Rodea la ciudad por el N. y N. O. el río llamado de San Juan, que fertiliza con sus aguas las muchas huertas y amenos jardines que tiene en sus inmediaciones. Al lado occidental de la ciudad y sobre dicho río hay un puente de sillería y elegante arquitectura: tiene de latitud 3 metros 34 centímetros, y las rampas 33 metros 45 centímetros de longitud. Según una inscripción que tienen grabada, se comenzó la obra el 9 de Febrero de 1710 y se concluyó el 13 de Enero de 1711.

Su población es como de 10,000 habitantes y el valor de la propiedad urbana excede de 300,000 pesos.

Se abastece la población de las aguas de varios pozos que se alimentan en su mayor parte, con las infiltraciones del río contiguo. Hay además dos fuentes públicas surtidas por las aguas del mismo río. El acueducto que las conduce se construyó hace dos años, con un legado que con tal objeto dejó D. Manuel Cazabal.

No hay en San Juan del Río una industria que pueda llamarse peculiar de la localidad. Se fabrican tejidos de algodón en pequeña escala y reatas de lazar que son generalmente estimadas por su buena calidad. La generalidad de los habitantes se dedican á la agricultura en las fincas inmediatas.

El alumbrado público es de petróleo, empleándose en él aparatos inventados por el artesano Miguel García, vecino de la población; estos aparatos se han adoptado ya en la capital del Estado y en otros lugares.

Entre las cosas notables de la ciudad deben mencionarse: la Casa Municipal, construida en el antiguo convento de Santo Domingo en la época del Imperio. Siete templos católicos, entre los cuales llama la atención la parroquia por su buena arquitectura. Dos escuelas primarias para niños, y una para niñas sostenidas por el gobierno y varias particulares. Un colegio de instrucción secundaria para señoritas y uno para varones, subvencionadas por el gobierno. Un hospital con 18 camas, fundado por los Juaninos hace más de un siglo. La plaza principal, que tiene en el centro un monumento á la Independencia, concluido en 1865 y en la cual se está construyendo un jardín. La plazuela de San Juan Bautista, donde está formándose otro jardín, y la del Calvario. Un jardín plantado en un costado de la iglesia de Santo Domingo. Y un

teatro de madera, construido en 1865 y que actualmente pertenece al Ayuntamiento.

Tiene asimismo: el ferrocarril urbano, mencionado en otra parte, construido por una compañía formada de vecinos del lugar, é inaugurado el 17 de Setiembre de 1882; las líneas telegráficas del gobierno, de la Empresa de Jalisco y la del ferrocarril; una imprenta, un establecimiento de baños, tres casas de huéspedes y seis mesones.

Entre los benefactores de la ciudad deben mencionarse: D. Manuel Cazabal, que dejó un legado de \$10,800 para la introducción del agua; otro de igual suma para el hospital y \$25,000 para repartirlos entre las personas menesterosas de la localidad; y D.^a Rafaela Díaz Torres, que dejó \$53,000 para el hospital y para el fomento de la instrucción secundaria en la misma localidad.

Aquí nació el general D. Luís Quintanar, que tanto figuró en la época de la Independencia al lado de Iturbide.

PUENTE DES. JUAN DEL RIO.

Está sobre el kilómetro 192: lo forman dos estribos de sillería y mide su claro 40 metros. Es del sistema Pratt, con la vía en la base inferior y la armadura formada de piezas tubulares y postes ensamblados de la fábrica de Phoenix-Vill, apoyada sobre fuertes silletas de fierro colado. La longitud de la armadura es de 45 metros, su peralte de 72 toneladas de peso,

además de 14 toneladas que pesan la vía y accesorios.

CHICONTEPEC. Estación á 203 kilómetros de la ciudad de México.

AHORCADO. Estación que dista de la capital de la República 217 kilómetros.

CAÑADA DE QUERÉTARO. La parte de ella recorrida por el ferrocarril, tiene de extensión como 12 kilómetros. Este sitio es verdaderamente ameno; la serie no interrumpida de huertas, llenas de árboles frondosos, dan al conjunto una belleza indisputable. "La exuberancia de la tierra, dice un inteligente escritor queretano (1), no puede ser mayor; la amenidad de estos puntos verdaderamente deliciosos, la vista se extasia contemplándolos y el viajero llega al fértil pueblo de la Cañada sin haber sentido el tiempo que trascurrió en el camino: allá á lo lejos, en la falda de los cerros que quedan á nuestra izquierda, pasados el río y las huertas, atraviesa veloz la locomotora, completando con su penacho de humo y su enorme cauda de wagoes, el grandioso efecto de aquel indescriptible cuadro formado por la naturaleza y por los hombres."

Un río de aguas puras y cristalinas serpentea á la izquierda del tren que marcha hacia Querétaro, siguiendo la dirección de la Caña-

1 Guía del viajero en Querétaro, por el Lic. Celestino Díaz. 1881.

da. Los huertos se suceden sin interrupción y apenas sobresaliendo aquí y allá, dice el Sr. Caballero (1), divisanse las humildes y perfumadas chozas de los labriegos, á quienes se puede ver al paso del tren, suspendiendo sus tranquilas labores, para observar la vertiginosa carrera de la locomotora. Los huertos se confunden unos con otros, y parece increíble que tal cantidad de amapolas, rosas y adormideras puedan producirse al mismo tiempo sin agotar la savia de la madre tierra.

Los plataneros agitan mansamente sus anchas hojas; y los naranjos, los perales, los duraznos en flor y los membrillos cargados de fruto, entrelazan y cruzan sus ramajes dejando ver, apenas á intervalos, la clara linfa del río, que se huye jugueteando bajo la espesa fronda de los árboles.

La calzada que aquí existe se construyó en 1811 con los prisioneros insurgentes (2).

Los principales atractivos del pueblo de la Cañada, son sus baños termales y sus huertas, donde las familias encuentran sitios pintorescos de reunión, para disfrutar de los gratos y sencillos placeres del campo.

Al ir recorriendo la Cañada, se ve á un la-

1 Album Queretano.

2 Notas estadísticas de Querétaro, por D. Antonio Razo.

do sirviendo de centro de unión, al que es ya un gran pueblo, la gran

FABRICA DE HÉRCULES, construida en el antiguo Molino Colorado, y que se halla al E. de la ciudad, á la distancia de tres kilómetros. El edificio, de hermosa fachada, ostenta una elevada chimenea de 40 metros de altura. El costo de esta Fábrica en su principio, fué de 800,000 pesos (1).

En el centro del patio se ve una hermosa estatua de mármol de Carrara, que representa á Hércules. La rueda hidráulica, que mueve parte de la maquinaria, tiene 106 caballos de fuerza, y las dos máquinas de vapor que mueven la otra parte, tienen de potencia 115 caballos, según los informes que se nos ministraron al visitarla en 1881.

El pueblo de Hércules cuenta con más de 400 fincas urbanas y 7,000 habitantes. El acueducto particular de la fábrica comienza hacia el N. E. de la ciudad, y fué construido por D. Cayetano Rubio, con el fin de mover las maquinarias de este establecimiento y de las fábricas de la Purísima y San Antonio. Tiene 257 arcos, conduce 72 surcos de agua y costó 133,000 pesos.

La fábrica de la Purísima, ya mencionada, se encuentra sobre el camino de Hércules, á

1 Catecismo de Geografía y Estadística de Querétaro, por D. Juan de D. Domínguez.

corta distancia de la ciudad. Al frente del establecimiento hay un bello parque y una fuente de mármol con una estatua que representa un guerrero romano. Cuando la visitamos en 1881, tenía 308 telares.

La de San Antonio, está al N. E. de esta ciudad y dista menos que la anterior: su fábrica material es elegante y está situada en un bellissimo sitio, muy inmediato á los baños y quinta de Patehé.

Desde la propia cañada y al aproximarse á la ciudad, se descubre el hermoso

ACUEDUCTO DE QUERÉTARO debido al fervoroso celo, á la caridad de D. Juan Antonio de Urrutia y Arana, marqués de la Villa del Villar del Aguila: pasa la vía por debajo de uno de los arcos que forman el acueducto. La arquería, situada á inmediaciones de la garita de México, consta de 74 arcos de piedra de sillería, cuya altura es de 28 metros 42 centímetros. Según una inscripción grabada en la caja de agua que está en la plazuela de la Cruz, se comenzó la obra el 26 de Diciembre de 1726, y se concluyó el 15 de Octubre del 1735. Dió para la obra el marqués del Villar 88,278 pesos, y el vecindario 24,504 pesos, que dan la suma total de 112,782 pesos. Entró el agua á la ciudad, según el padre Navarrete, en medio de los regocijos públicos, el 17 de Octubre de 1738 (1).

1 Relación peregrina del agua corriente que para vivir y beber goza la muy noble Ciudad de Querétaro.

ESTACION DE QUERÉTARO.

Se encuentra al lado S. de la Alameda, á 245 kilómetros de México y á 1800 metros sobre el nivel del mar. Está ligada á la ciudad por medio de un ferrocarril urbano, cuyos trenes hacen frecuentes viajes de la estación al centro.

CIUDAD DE QUERÉTARO. Estamos en la Ciudad Histórica, como se la ha llamado con mucha propiedad. En efecto, ella nos trae el recuerdo de acontecimientos importantes, ligados á nuestra historia política. Vienen á nuestra memoria el Corregidor Domínguez y su esposa la insigne heroína D^a Josefa Ortiz, que prestaron servicios importantes á la causa de la Independencia. Se recuerda también la época aciaga de 1847 y 48, así como el desenlace trágico del último Imperio que quiso implantarse en nuestra República.

Hay cierta oscuridad respecto al origen de la ciudad de Querétaro; sin embargo, por los datos que suministran los historiadores, parece que fué fundada por los Othomies, hacia el año de 1446 (1) y conquistada por los españoles el 25 de Julio de 1531. Se halla

1 Memoria estadística de Querétaro, por D. José Antonio Septien y Villaseñor. - D. Carlos de Sigüenza y Góngora así lo afirma también, fundado en los memoriales de la historia de Moctezuma I y mapas antiguos que tenía en su poder.

situada á los 20° 36' 24" de latitud, y á los 0° 50' 10" de longitud occidental del meridiano de México.

El clima es templado. Su población, según un magnífico estudio histórico (1), publicado en 1881, era de 36,000 habitantes, y el valor de la propiedad urbana de 5,698,000 pesos. Tiene: 4,743 fincas urbanas, distribuidas en diez cuarteles y en 155 manzanas; 21 templos servidos por 85 eclesiásticos pertenecientes al culto católico; treinta fuentes públicas; varios establecimientos industriales y comerciales, además de las fábricas citadas en otro lugar, entre las cuales deben mencionarse seis dulcerías, una librería, nueve fábricas de aguardiente, una de albayalde, cuarenta y seis de tejidos de algodón y lana, once boticas, cuatro imprentas, cuatro fotografías, dos talleres de escultura, etc., etc.

Por término medio, se consumen en un año 84,000 fanegas de maíz, 10,000 de frijol, 5,300 de garbanzo, 9,000 tercios de trigo, 5,000 de cebada y 3,000 @ de chile. Se matan para el abastecimiento de la ciudad anualmente, como 4,000 cabezas de ganado vacuno y más de 23,000 de ganado menor.

1 Guía del Viajero en Querétaro, por el Lic. Celestino Díaz. De este interesante libro tomaremos la mayor parte de las noticias que han de figurar en esta parte de nuestro opusculo. Nos servirán también las que personalmente recogimos el año de 1881, al hacer una visita á aquella ciudad.

Ejercen en la población más de cincuenta abogados, catorce escribanos, cinco agentes de negocios, diez ingenieros, nueve médicos, catorce farmacéuticos y diez profesoras de partos.

Está dividida la ciudad por un río, en dos partes, la del Sur y la del Norte: esta última, conocida con el nombre de la Otra Banda, por encontrarse en la ribera del río opuesta á la otra parte de la población. Este barrio, llamado también de San Sebastián, constituye un paseo ameno, á donde los queretanos pasan ratos de agradable soláz en sus huertas, quintas y baños que aquí se encuentran.

Rodean á la ciudad: el Cimafario, cerro situado al Sur, cuya altura es de 2,446 metros sobre el nivel del mar, y en cuya falda tuvieron lugar reñidos combates, durante el sitio de 1867. El Cerro de las Campanas, de mucha celebridad en nuestra historia contemporánea, es una pequeña eminencia situada al Noroeste de la Ciudad y desde la cual se dominan perfectamente los caminos de San Luis Potosí y Celaya, y en la que se disfruta de un bello panorama; divisándose las alturas todas que rodean á Querétaro, así como el apiñado caserío de la ciudad, coronado por las esbeltas torres de sus templos. Se ven en él tres modestos monumentos que indican el lugar donde fueron fusilados Maximiliano, Miramón y Mejía el 19 de Junio de 1867. Hay también otras alturas pequeñas, como la de San Gre-

gorio, que no merecen especial mención por ser insignificantes.

Dadas estas noticias generales, ocupémonos en lo particular de los sitios más notables de la ciudad.

EDIFICIOS PÚBLICOS.

Los principales son: *El Palacio de Gobierno*, que es un edificio amplio, de basalto y de estilo moderno. Fué de propiedad particular, habiéndolo comprado el Estado en 16 de Junio de 1868, aunque ya desde 1861 estaban en él las oficinas del Gobierno. Llama la atención en él un caracol de madera de 81 escalones, que es notable por no encontrarse en él ningún clavo ó amarre de fierro, teniendo sin embargo mucha solidez. En la pieza donde está el archivo del Gobierno, estuvo expuesto el cadáver de Maximiliano, y allí fué visitado por el Presidente de la República D. Benito Juárez. Se conservan en este edificio la caja mortuoria en que se trasladó el cadáver de Maximiliano del Cerro de las Campanas á la ciudad, la mesa en que fué firmada su sentencia de muerte, y otros objetos de interés histórico.

El Palacio Municipal, comenzado á principios del siglo anterior y concluido en 1770 á expensas de D. Martín José de la Rocha, según expresa una lápida colocada en el edificio. Se conservan en el salón de Cabildos los retratos de D^a Josefá Vergara y Hernández, de

D. Juan Caballero y Osio, de D. Juan Antonio de Urrutia y Arana, marqués de la Villa del Villar de la Aguila, y de D. Fausto Merino, ilustres benefactores de la ciudad, y á quienes los queretanos deben guardar eterna gratitud, por la prodigalidad y singular desprendimiento con que destinaron sus cuantiosos caudales á favorecer á los desvalidos y á la realización de obras de positiva utilidad pública; aunque por desgracia sus nobles miras no hayan sido, en muchos casos, secundadas por las personas encargadas de cumplir su última voluntad. Fué este edificio habitación del Corregidor Domínguez, y en él existe aún la pieza donde estaba D^a Josefá Ortíz, cuando mandó al Alcaide D. Ignacio Pérez á dar á Allende é Hidalgo el aviso de que había sido sorprendida la conspiración, noticia que precipitó el grito de Independencia, como es bien sabido. Anexas al edificio de que se trata, se encuentran las cárceles de la ciudad.

La Aduana, en cuyo edificio, además de las oficinas de hacienda, tienen su despacho el Tribunal Superior de Justicia y el Juzgado del Estado Civil.

TEMPLOS.

Ocupa el primer lugar la *Catedral*, que fué antes templo de San Francisco: éste se concluyó en 1727, pues la primitiva de los franciscanos estuvo provisionalmente en la iglesia de la Cruz. Erigido el Obispado en 1864, se

destinó para la Catedral la parroquia de Santiago; trasladándose al poco tiempo á la iglesia de San Francisco.

El convento é iglesia de *San Agustín*, cuya primera piedra se puso el 4 de Mayo de 1731; verificándose la dedicación de la última el 31 de Octubre. Este edificio va á convertirse dentro de poco en Palacio Federal, destinado á la Jefatura de Hacienda, Correos y demás oficinas que dependen del Gobierno.

El Carmen, fundado el año de 1641 y reedificado juntamente con la iglesia en 1685 y 1759.

El templo ó congregación de *Guadalupe*, cuya primera piedra se colocó el 1.º de Junio de 1675. La imagen de la virgen de Guadalupe que aquí existe, es obra del distinguido pintor Cabrera.

El ex-convento de *Capuchinas*, fundado en 1731 á solicitud del Dr. D. José de Torres y Vergara, canónigo de la Catedral de México: se abrió la iglesia al público la tarde del 31 de Julio de 1771.

El templo de la *Merced*, fundado en 1736. En 1802 dispuso un devoto que se construyese un templo de bóveda, que es el mismo que hoy existe, el cual no vino á concluirse del todo sino hasta hace pocos años.

El templo de la *Cruz*, que fué al principio una humilde ermita; después se fabricó otra de cal y cañto, que se conservó hasta 1654: en 1666 se construyó el convento con todas sus

dependencias, habiendo sufrido con posterioridad muchas reformas y variaciones. Existe aún en el altar mayor la cruz de piedra que tuvo la ermita en los tiempos de la conquista. El cementerio y el convento de que se trata fueron, durante el sitio de 1867, teatro de acontecimientos importantes bien conocidos por todos.

La congregación de *San Felipe Neri*, que principió en 1755, habiéndose celebrado en ella la primera misa el 21 de Noviembre de 1763. Como la primera iglesia era sumamente chica, comenzó á construirse otra de mayores dimensiones el 8 de Diciembre de 1776, concluyéndose en 1804.

Existen además los templos católicos de Santa Rosa, Santa Ana, San Sebastián, San Antonio, Santa Teresa y algunas capillas de poca importancia.

INSTRUCCIÓN SECUNDARIA.

Cuenta este ramo con los siguientes planteles:

El Colegio Civil, en que fueron refundidos los de San Javier y San Ignacio, fundados por D. Diego Barrientos y D^a María de Lomelín su esposa, quienes otorgaron la escritura de fundación el 20 de Junio de 1625. El edificio actual fué fabricado por los jesuitas, habiendo quedado terminada la obra en 1775. Después de la expatriación de estos religiosos,

se abrió de nuevo el 1º de Marzo de 1778. Cursan sus cátedras, por término medio, como ciento cincuenta alumnos cada año. Entre los hombres notables que han salido de este plantel, deben mencionarse: el Dr. D. Pedro Escobedo, fundador de la Escuela de Medicina de México y el distinguido químico, D. Leopoldo Río de la Loza.

El *Seminario Conciliar*, de muy reciente creación, pues se inauguró el 2 de Marzo de 1865.

Cuenta además Querétaro, con los colegios particulares del Patrocinio, de San Luis Gonzaga, Colegio Orozco y algunos otros.

Está para establecerse una *Escuela de Artes* para jóvenes, que dependerá de una junta denominada «Representación Social,» compuesta de miembros de varias sociedades mutualistas que existen en la ciudad.

INSTRUCCIÓN PRIMARIA.

Los ramos que la constituyen se enseñan en seis escuelas de niñas, cinco de niños, tres de adultos, una en la cárcel, sostenidas por fondos públicos, y cincuenta más expensadas por particulares. Pertenecen también al mismo ramo: la *Academia de San Fernando* ó de Dibujo, como se le llama ordinariamente, á la que concurren por término medio 160 alumnos; y el *Conservatorio de Música* para niñas, fundado el 26 de Abril de 1880. En el salón

principal del edificio que ambos planteles ocupan, celebró sus sesiones el Congreso Nacional el año de 1848, y en el mismo se firmó el tratado de paz con los Estados Unidos, concluido en la villa de Guadalupe Hidalgo el 2 de Febrero y ratificado aquí el 30 de Mayo del propio año de 1848.

BENEFICENCIA.

Dos son los establecimientos principales de este ramo con que cuenta la ciudad.

El *Hospicio Vergara*, fundado con los fondos dejados al efecto por la ilustre matrona D^a Josefa Vergara y Hernández. Los bienes de la Sra. Vergara consistían en la hacienda de «Esperanza,» y sus fracciones anexas, valiosas todas en más de 200,000 pesos, y en varias fincas ubicadas en la ciudad. Como á los tres años del fallecimiento de la fundadora, acaecido el 22 de Julio de 1809, se intentó el establecimiento de un Hospicio provisional, que al poco tiempo se cerró: después se intentó abrir un Hospital que corrió la misma suerte del Hospicio. A fines de 1857, en el gobierno del general Arteaga, se abrió de nuevo este último establecimiento, el que clausurado, se volvió á abrir el 16 de Setiembre de 1861. Clausurado una vez más, durante la guerra de tres años, se abrió por cuarta vez, durante el Imperio, habiendo permanecido así hasta ahora, con ligeras interrupciones. El número de

asilados que tiene ordinariamente, es de poco menos de cien personas.

El Hospital Civil, que está en el que fué Colegio de Santa Rosa, cuyo edificio es amplio, cómodo y bien ventilado. El movimiento de enfermos varía con frecuencia; pero puede calcularse en número de 70 á 80 diarios, por término medio.

PASEOS PÚBLICOS Y SITIOS DE RECREO.

Tiene la ciudad los siguientes:

El Jardín Zenea, llamado así en honor del señor coronel Benito S. Zenea, gobernador del Estado, que falleció el 15 de Setiembre de 1875. Tiene la forma de un paralelogramo: en el centro del jardín se ve una fuente de hierro, en cuyo remate tiene una estatua de Hebe. En el ángulo Noroeste del jardín se encuentra otra fuente construida por el renombrado arquitecto D. Francisco Eduardo Tres Guerras: en el centro de ella está colocada una buena estatua de Neptuno.

La Alameda, plantada en 1790 y cuya area tiene la forma de un paralelogramo que mide 358 metros 54 centímetros en sus lados mayores y 309 metros 54 centímetros en los lados menores. Están plantados en ella 1,341 árboles de todas clases, que sufrieron grandes destrozos durante el sitio de 67.

El Jardín de la Independencia, formado

en la plaza del mismo nombre hace pocos años. El perímetro exterior que es un paralelogramo perfecto, está circundado por una hilera de troenos. En el centro del jardín está la fuente principal, y en medio de ella la ancha base de una columna, como de ocho metros de altura, en cuyo remate estuvo una estatua del marqués del Villar de la Aguila, derribada en el sitio de 1867, la cual proyectó sustituirse con otra labrada y fundida por artistas queretanos.

El Jardín de San Antonio, plantado en 1877.

El teatro de Iturbide, tenido por mucho tiempo como el mejor de la República. Se comenzó en 1845 y se concluyó en 1852, con un costo de 120,000 pesos. Es notable por su elegancia y solidez. La fachada de cantería y construida con buen gusto, tiene á su frente tres grandes puertas. El número de sus localidades asciende á 2,000. En este teatro se reunió el consejo de guerra que condenó á Maximiliano, Miramón y Mejía el 14 de Junio de 1867; sentencia que fué ejecutada en el Cerro de las Campanas, como todos sabemos, el 19 del mismo Junio.

Cuenta además, Querétaro, entre sus sitios de recreo, el teatro llamado de la Media Luna; la plaza de toros llamada de Occidente, que es toda de cal y canto y bastante amplia; y por último, la quinta de Patehé y el barrio de la Otra Banda, con sus huertas y baños.

Cuenta, asimismo, con el mercado "Escobedo," llamado así en memoria del ilustre queretano Pedro Escobedo, fundador de la Escuela de Medicina de México; el Mercado del Carmen, restaurado últimamente con fondos del Municipio; tres panteones, el de la Cruz, el del Espíritu Santo y el de San Pablo; y los hoteles de Hidalgo, de Diligencias y el del Ferrocarril Central.

LUGARES HISTÓRICOS.

Además de la Casa del Corregidor Domínguez en el Palacio Municipal, salón de la Academia de Dibujo, teatro de Iturbide, Cerro de las Campanas y los demás mencionados en estos apuntes, deben visitarse: la *casa número 10* de la tercera calle de San Antonio, donde vivió el marqués del Villar de la Aguila, á quien debe Querétaro su magnífico Acueducto, descrito al hablar de la Cañada; la *casa número 3* de la misma calle, donde tuvo su despacho el presidente de la República Don Manuel de la Peña y Peña en 1847; la *casa número 7* de la calle de la Alhóndiga, que perteneció á Epigmenio González, y donde se reunía éste con los primeros conspiradores que, de acuerdo con Hidalgo y Allende, prepararon la guerra de Independencia, iniciada en el pueblo de Dolores; la *casa de Sámano*, otro de los conspiradores insurgentes, sita en la calle del Serafín.

Los otros lugares históricos que deben mencionarse, son: la *casa número 10* de la calle de Capuchinas, en la que Maximiliano, Miramón y Mejía guardaron los últimos días de su prisión. Esta finca ve al Oriente y las tres piezas que ocuparon los prisioneros están en el piso alto. La de la izquierda de la fachada la habitó el Emperador, la del centro Miramón y la de la derecha Mejía, que han procurado conservarse en el mismo estado que tenían entonces. Existe en la finca un album en que las personas que la visitan escriben las reflexiones que les inspire la vista de la prisión de los jefes más prominentes del efímero Imperio que tuvo aquí su desenlace. Por la pared izquierda de la pieza de Maximiliano, trató la princesa de Salm-Salm de salvarlo, mediante una horadación.

Por último, la *casa número 7* de la calle de Capuchinas, donde vivía el Dr. Vicente Licea, y en la cual fué hecho prisionero Miramón el 15 de Mayo de 1867.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

SERIAL DE BIBLIOTECAS

EL SITIO DE QUÉRÉTARO.

Efemérides de los acontecimientos más notables que tienen relación con él. (1)

ANTES DEL SITIO.

1867.

Febrero 1º. Batalla de San Jacinto. El general Escobedo derrota al general Miramón.

Febrero 5. El ejército francés, al mando del Mariscal Bazaine, sale de la ciudad de México, para embarcarse en Veracruz.

Febrero 13. El general Ramón Méndez, con su brigada compuesta de 4,000 hombres, abandona la plaza de Morelia.

Febrero 19. El Emperador Maximiliano, que había abandonado la capital, hace su entrada en Querétaro.

Febrero 23. Llega á esta ciudad la brigada Méndez, y Maximiliano sale á encontrarla, para pasarle revista. En el mismo día el Emperador pasó revista á las demás fuerzas que se habían concentrado en Querétaro.

Marzo 4. Se aproxima el general Ramón

1 Estas Efemérides las publicamos en el periódico *El Pabellón Nacional*, de Morelia, en 1881.

Corona, con sus fuerzas por el rumbo de Acámbaro.

Marzo 6. El ejército imperialista se coloca frente á los caminos de Celaya y San Luis Potosí, con el objeto de esperar al enemigo que se había avistado.

Marzo 7. Llega el general Mariano Escobedo con las tropas del Norte.

Marzo 9. Gran parada en el campo republicano.

SITIO.

Marzo 12. Tiene lugar la primera escaramuza. El general imperialista Castillo toma la garita del Peaje, desalojando al enemigo.

Marzo 13. El ejército liberal aparece en los puntos denominados Carretas, Cuesta China y la Cañada, unas de las principales alturas que rodean á Querétaro.

Marzo 14. Tiene lugar el primer ataque sobre la plaza, por vía de reconocimiento. Los republicanos son rechazados por una brigada de caballería del general Mejía, en la garita del Pueblito (Suroeste de la ciudad). Pierden una batería por el barrio de San Sebastián (Norte), quitando en cambio al enemigo cuatro piezas, al tomar el cerro de San Gregorio. Atacan con denuedo el convento de la Cruz, punto que domina la ciudad al Este, se apoderan del cementerio de la iglesia, del jardín del convento y casas circunvecinas. Miramón

derrota en la Alameda (Sur) las columnas de reserva, que servían de apoyo á las de ataque, por cuya circunstancia y por lo tenaz de la resistencia, los republicanos tuvieron que retroceder.

Marzo 15. Maximiliano distribuye algunas recompensas á los oficiales y soldados que se distinguieron en el combate del día anterior y condecora con la cruz del Aguila Mexicana, las banderas del batallón del «Emperador» y del 3° de línea. En la noche los sitiados intentan recobrar el cerro de San Gregorio y son rechazados.

Marzo 18. Los imperialistas se preparan á atacar á los republicanos, con el objeto de tomar las alturas que rodean los cerros de San Pablo y San Gregorio; pero prescindieron de su empresa repentinamente, por haber circulado la noticia de que el enemigo trataba de atacar la Cruz, punto que por su importancia debían conservar á todo trance.

Miramón hace una salida para San Juanico, hacienda situada á 4 kilómetros al Oeste, y la ocupa sin disparar un tiro. Extrae de allí una gran existencia de maíz y regresa no sin verse fuertemente hostilizado por los sitiadores.

Marzo 20. Se celebra un consejo de guerra para deliberar sobre si continuaba la defensa ó se evacuaba la plaza para dirigirse á México. Se decidieron por el primer extremo y acordaron que el general Márquez saldría á

agenciar recursos pecuniarios y á recoger todas ó una parte de las tropas concentradas en la capital de la República, para con su auxilio obligar al enemigo á levantar el sitio.

Marzo 21. Solemnizan los sitiadores el natalicio del presidente Juárez, con un fuerte cañoneo sobre la plaza.

Marzo 22. A la una de la mañana efectúa una salida Márquez en compañía del ministro D. Santiago Vidaurri. (1)

Marzo 24. Al medio día fuertes columnas republicanas se dirigen sobre la Alameda (Sur), emprenden un rápido ataque y son rechazadas. A poco, aprovechando el apoyo de su artillería, ventajosamente situada, cargan sobre la casa Blanca (Surbeste), teniendo también que retroceder. En ambos combates sufrieron muchas pérdidas, muriendo en el primero el valiente jefe republicano Florentino Mercado.

Marzo 30. Una comisión de generales, presidida por Miramón, entrega al Emperador, á nombre del ejército, una medalla de mérito militar.

Abril 1°. Una columna al mando de Miramón, sorprende y ocupa la iglesia de San Sebastián y el edificio denominado Cruz del Cerro, puntos fortificados por los republicanos.

1 Márquez fué derrotado en San Lorenzo el 10 de Abril del mismo año, por el señor general Porfirio Díaz, actual Presidente de la República.

Al replegarse la columna á la plaza, tuvo un serio encuentro con el batallón republicano de Supremos Poderes.

Abril 10. Se solemnizó el aniversario de la aceptación del trono por Maximiliano.

Abril 11. Los sitiados ejecutan un reconocimiento por la garita de México (Este), sufriendo algunas pérdidas. El objeto principal fué hacer pasar, á favor del combate, algunos correos para el general Márquez.

Abril 27. Al amanecer, fuertes columnas imperialistas se desprenden hacia la línea enemiga del Sur. Atacan de una manera formidable á los republicanos en sus posiciones: éstos resisten, pero al fin emprenden la fuga; abandonan el llano de Carretas (Sur) y el Cimantario (Sur), y dejan en poder del enemigo toda la artillería de la línea y sus municiones de boca y guerra. La victoria fué completa. Los vencedores se preparaban ya á volver en son de triunfo á la ciudad, cuando repentinamente apareció la reserva de los sitiadores al mando del general Rocha, que reocupó el Cimantario y las demás posiciones abandonadas. Los sitiados intentaron nuevo ataque, pero inutilmente, porque fueron rechazados; convirtiéndose así en una derrota el pasajero triunfo, que consumado, habría sido de funestas consecuencias para la causa republicana.

Mayo 1º Los sitiados hacen una nueva salida. Una columna al mando del coronel Ro-

dríguez, se arroja sobre la hacienda de Callejas (Sureste) y la toma sin disparar un tiro: entusiasmado por el triunfo, quiere tomar la garita de México (Sureste) y continúa su marcha: el enemigo lo recibe con un fuego nutrido de fusilería: una bala atraviesa el corazón á Rodríguez y la columna asaltante, ya sin jefe, vacila un momento y retrocede luego.

Mayo 3. Miramón hace una tentativa sobre el cerro de San Gregorio (Norte), defendido por el general Treviño. La columna emprende un ataque vigoroso, desaloja al enemigo de su primera línea, luego de la segunda y continúa sus avances casi hasta triunfar; pero las reservas de Escobedo, siempre oportunas en sus movimientos, tomaron parte en el combate é hicieron huir á los sitiados, haciéndoles grandes destrozos y recobrando la artillería perdida. Al mismo tiempo que se preparaba el ataque de San Gregorio, el general Castillo hizo una salida falsa sobre la hacienda de Callejas (Sureste), con el fin de atraer las reservas de los sitiadores á este punto y debilitar así el que era el objeto del verdadero ataque, lo cual no se consiguió.

Mayo 5. Los sitiadores celebran el aniversario de su triunfo en Puebla en 1862. La artillería hizo una salva, disparando proyectiles sobre la ciudad. Todo este día fué regocijo en el campo republicano y á las ocho de la noche emprendieron un ataque sobre la línea

imperialista del Norte, aunque sin el resultado que se deseaba.

Mayo 10. Tuvo lugar en el Palacio Municipal una distribución de premios á los que se habían distinguido en la defensa de la plaza.

Mayo 14. Maximiliano reunió un consejo de guerra, en el cual se discutió y resolvió la salida, quedando Miramón encargado de arreglarla.

Mayo 15. A la madrugada de este día, los republicanos ocuparon silenciosamente el convento de la Cruz, punto importantísimo, cuya posesión tenía que traer como consecuencia forzosa la caída de Querétaro. El Emperador con los restos de su ejército se concentró al Cerro de las Campanas (Oeste), donde convencido de la imposibilidad de resistir por más tiempo, se rindió á discreción, entregando su espada al general Escobedo, en jefe de los sitiadores.

DESPUÉS DEL SITIO.

Mayo 18. El general Méndez fué aprehendido en una casa del antiguo callejón de "D. Bartolo," hoy de "Epigmenio González."

Mayo 19. A las ocho de la mañana fué fusilado Méndez en el ángulo Noroeste de la Alameda.

Mayo 27. Se dió principio al proceso de Maximiliano, Miramón y Mejía.

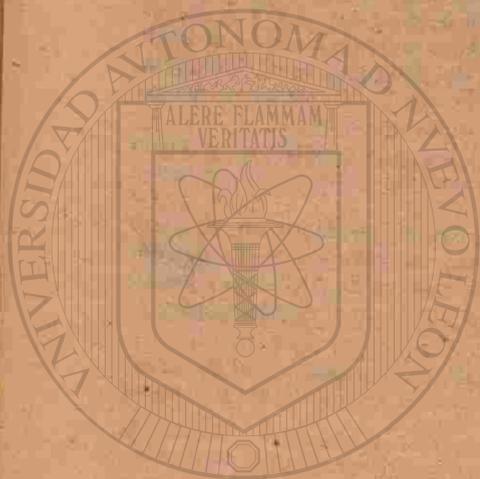
Junio 13. A las ocho de la mañana se reu-

nió en el teatro de Iturbide, el Consejo de guerra que debía juzgar al titulado Emperador y á sus generales. La sesión se suspendió á las nueve de la noche.

Junio 14. A las ocho de la mañana continuó la sesión del Consejo, terminando á las diez de la noche con la sentencia de muerte pronunciada contra los acusados.

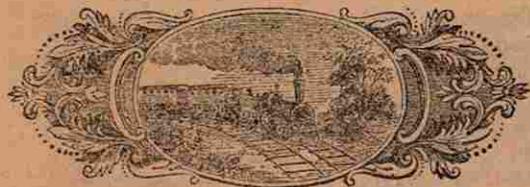
Junio 16. A las once y cuarenta y cinco minutos de la mañana se notificó la sentencia á los reos.

Junio 19. Fueron ejecutados en el Cerro de las Campanas, el infortunado Emperador Fernando Maximiliano de Apsburgo y los generales Miguel Miramón y Tomás Mejía.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE



CAPITULO CUARTO.

Tramo de Querétaro á Irapuato.

Indicaciones generales.— Descripción general del tramo.— Descripción particular.— Noticias sobre las Estaciones, ciudades, pueblos y demás lugares notables.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 108 kilómetros.

Tiempo empleado en recorrerlo: 2 horas 50 minutos en el tren que va á Paso del Norte y 2 horas 40 minutos en el de León.

Estados que atraviesa: Querétaro y Guanajuato.

Número de Estaciones, incluidas la de partida y terminal: 8.

Poblaciones que toca: Querétaro, el Pueblito, Apaseo, Celaya, Salamanca é Irapuato.

Altura de la Estación de partida: 1,800 metros.

Id. de la terminal 1,785 metros. Diferencia entre ambas: 15 metros.

COMIENZA la línea en la sección que consideramos, al lado Sur de la Alameda de la ciudad de Querétaro, y sigue casi en línea recta, con dirección general de

Oriente á Occidente, hacia el punto denominado las Adjuntas, en donde se reúnen los ríos de Querétaro y del Pueblito; allí atraviesa la vía este último río y continúa por el lado N. de las cajas de agua de la hacienda de Castiello, al terminar las cuales sigue en línea recta hasta el rancho de la Calera, habiendo atravesado un kilómetro antes de llegar á este punto, el río del mismo nombre. Desde la Calera hasta Apaseo, la línea sigue con inflexiones muy pequeñas, la base de la cordillera que en esa parte forma el límite del gran Valle del Bajío. Desde la salida de Apaseo hasta Celaya, el ferrocarril sigue una línea recta, en la cual corta dos veces al Río Moja y una al de la Laja. Desde Celaya hasta 2 kilómetros al O., la línea emplea dos curvas inversas y líneas rectas hasta unirse á la antigua línea de Celaya á Irapuato.

Los terrenos atravesados por la vía en la sección de Querétaro á Celaya, son por su orden los siguientes: terrenos pertenecientes á la ciudad, las haciendas de Carretas, La Capilla, San Juanico, Santa María Magdalena, El Castillo, El Obrajuelo, los ranchos de la Calera, Coachiti, el Tunal y la Mollaji, la hacienda de la Calera, la municipalidad de Apaseo, las haciendas de la Labor y la Laja, los ranchos de Silva y de Camargo, y la municipalidad de Celaya. Todos estos terrenos están situados en el valle denominado el Bajío.

y la mayor parte de ellos sujetos á las inundaciones producidas por los ríos inmediatos. (1)

De la Estación de Celaya, situada hacia el N. de esta ciudad, continúa hacia el O. y S. O., rodeando los suburbios hasta enlazarse á la línea que construyó la antigua compañía de Guanajuato, á una distancia de tres kilómetros próximamente de la Estación actual. Desde el punto de conexión hasta Irapuato, la línea sigue en la dirección general de E. á O. y N. E., que es también la dirección general del Valle del Bajío en esa parte, atravesando varios ranchos y haciendas, el pueblo de Guaje y la ciudad de Salamanca.

El perfil se compone de tramos á nivel, y pendientes y contrapendientes que nunca exceden de 0.5 p%.

En su trayecto, la línea cruza las corrientes que en la estación lluviosa se desprenden de la Sierra de Guanajuato, que limita al Bajío por el lado N. en esa parte. De estas corrientes, las únicas de alguna importancia son: el Arroyo Feo, el río de Guanajuato y otro situado entre estos dos, que no tiene nombre particular. El primero es atravesado por la línea entre el Guaje y Salamanca, y los otros dos entre esta ciudad é Irapuato. (2)

1 Informes rendidos al Ministerio de Fomento por el inspector oficial D. José M.^o Velázquez, en 4 de Enero de 1880 y 8 de Abril de 1882.

2 Informe del inspector Velázquez, de 29 de Abril de 1882.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

SANTA MARIA DEL PUEBLITO. Este pueblo, situado á un lado de la vía y á dos leguas de Querétaro, debe mencionarse, por tener su Santuario mucha celebridad en estos contornos. Es cabecera de municipalidad y tiene como 1,700 habitantes. "La imagen que se venera en el Santuario del Pueblito, dice el Sr. Díaz, fué construida por el Padre Fray Sebastián Gallegos, perito en el arte de la escultura, el año de 1632: mide dos tercias de alto, tiene un Niño Jesús al lado y le sirve de peaña una estatua de San Francisco, puesto de rodillas, sosteniendo la virgen sobre tres mundos que mantiene sobre sus brazos y cabeza." El templo actual se fabricó en 1736 en el lugar que ocupó la ermita primitiva, estrenándose el 5 de Febrero de dicho año. En 1766 fué erigido el Santuario en convento de recolección y casa de noviciado. El templo que nos ocupa es grande y bien adornado: en la torre hay un reloj público.

Como en la Estación siguiente se entra ya al territorio del importante

ESTADO DE GUANAJUATO, oportuno es dar acerca de él al viajero algunas noticias. Se halla comprendido entre $19^{\circ} 56'$ y $21^{\circ} 41'$ de latitud Septentrional, y

entre $0^{\circ} 35'$ y $3^{\circ} 6'$ de longitud Occidental de México. Su población es de 900,000 habitantes y su extensión superficial de 1,683 leguas cuadradas, equivalentes á 29,550 kilómetros cuadrados. Según el Dr. Romero, tiene de largo, en su mayor diámetro, 54 leguas, desde Yuririapúndaro hasta el Jaral: su diámetro menor es de 40 leguas, entre el límite de Apaseo y hasta el de Jalisco, en jurisdicción de León.

Se cree que sus primeros habitantes fueron tribus bárbaras de la emigración del Norte, establecidas al principio en las márgenes del río Lerma. Los primeros españoles que penetraron al territorio de Guanajuato, fueron los conquistadores de Acámbaro, al mando del cacique D. Nicolás Montañez de San Luis. En 1531, Nuño de Guzmán penetró por Pénjamo hasta las inmediaciones de Guanajuato. Los chichimecas disputaron al gobierno español sus terrenos por espacio de setenta años, hasta que se sometieron pacíficamente en 1598.

Fué erigido en Estado, por primera vez en 1824, por la Constitución expedida en ese año.

La agricultura en el Estado está muy adelantada, cultivándose en él las producciones de las tierras frías, templadas y aún muchas de la zona caliente. Según datos publicados no ha-

ce mucho tiempo, los productos agrícolas anuales ascienden á 2.060,381 (1) pesos.

Guanajuato sobresale también como Estado esencialmente minero. Se calcula que sus criaderos metálicos ocupan la cuarta parte de la extensión superficial de su territorio. Desde 1827 hasta hace pocos años había producido el solo laboreo de las minas la enorme suma de 200 millones de pesos. (2)

Sus principales minerales son: Guanajuato, León, Sierra Gorda, Allende, y Santa Cruz, con un número considerable de minas en explotación y otras muchas paralizadas. En la sola capital del Estado y sus alrededores, existían en 1872, 49 haciendas de beneficio, con 1,120 arrastres y un capital invertido de 1.120,000 pesos, que se calculaba producía anualmente 583,500 pesos. El solo impuesto de la plata producía al erario por acuñación 44,000 pesos anuales al 1 p%. (3)

MARISCALA. Estación distante 264 kilómetros de México y la primera que se toca del Estado de Guanajuato.

APASEO. Estación distante 279 kilómetros.

La población inmediata está situada á los

1 Busto. Estadística de la República Mexicana. Tomo I, cuadro número 30 de Agricultura.

2 Busto, obra citada, tomo II, pág. 63.

3 "Guanajuato," reseña histórica por José Rosas. 1876.

20° 24' de latitud y á los 21° 1' de longitud del meridiano de México. Su altura sobre el nivel del mar es de 1,798 metros.

Es uno de los pueblos más antiguos del Estado de Guanajuato: fué conquistado por los capitanes D. Nicolás Montañez de San Luis y D. Fernando de Tapia, en 1525 que vencieron á los indios de Querétaro.

Los religiosos franciscanos formaron el pueblo y se encargaron de su administración espiritual, hasta el año de 1777. La parroquia construida por ellos se concluyó el 30 de Mayo de 1690. La reedificación que se le hizo posteriormente, se comenzó en 1870 y terminó en 1872. El reloj público que hay en ella lo regaló D. Francisco de P. Meza en 1845.

Hay un hospital, abierto el 18 de Noviembre de 1885, en un edificio que al efecto cedió el Sr. Juan Ontiveros. Desde Diciembre de dicho año hasta Junio de 1886, hubo en él un movimiento de 135 enfermos, de los cuales salieron por sanidad 120, habiendo muerto 14.

Las enfermedades reinantes en la localidad son el paludismo, el tifo y la pulmonía.

La población de Apaseo, según el censo de 1885, es de 4,002 habitantes.

En la plaza principal se formó, hace pocos años, un jardín que la hizo cambiar mucho de aspecto.

Apaseo es muy ameno: está rodeado de

huertas, donde se producen diversas frutas y se cultivan varias clases de verduras.

CELAYA. Estación situada al N. de la ciudad, á 292 kilómetros de la capital de la República y á 1,754 metros sobre el nivel del mar. Aquí se cruza el Ferrocarril Central con el Nacional Mexicano, por el cual dista México 353 kilómetros. Los trenes de pasajeros de este último pasan por aquí á las cinco y cincuenta y cinco minutos de la tarde, el de México á San Miguel Allende; y á las ocho y cinco minutos de la mañana, el de San Miguel á México.

Respecto á la ciudad de Celaya, reproduciremos aquí, con ligeras modificaciones, lo que sobre ella escribimos hace pocos meses con otro motivo. (1)

La ciudad de Celaya es cabecera del departamento de su nombre, perteneciente al Estado de Guanajuato. Tiene, según el Sr. García Cubas, 21,000 habitantes, y está situada en una hermosa llanura á los 20° 32' 31" de latitud, y 1° 28' de longitud occidental de meridiano de México. Su nombre viene de *Zalaya*, que en el idioma vascuense de los fundadores, significa *tierra llana*.

Fué fundada el 12 de Octubre de 1570 (2)

1 La parte que se reproduce se publicó en las páginas 73 á 77 de la *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*. México, 1888.

2 Estadística del Obispado de Michoacán, por el Dr. José Guadalupe Romero.

por orden del virrey D. Martín Enríquez de Almanza. Antes de la conquista, el suelo que hoy ocupa la población era un terreno eriazó y después fué una estancia de ganado rodeada de tribus chichimecas. Los dueños de esa estancia y de las haciendas inmediatas eran unos españoles, oriundos en su mayor parte de Vizcaya y avecindados en Apaseo. Como debido á las frecuentes agresiones de los chichimecas no podían aquellos cultivar ni disfrutar dichas heredades, solicitaron y consiguieron del gobierno español las licencias necesarias para fundar allí una villa, con la segunda mira de dar por ese medio seguridad á las repetidas propiedades.

La población progresó con suma rapidez, tanto, que el rey Felipe IV le concedió, en 20 de Octubre de 1655, el título de ciudad, y todos los fueros y preeminencias que había otorgado á la de Puebla. El mismo monarca le concedió un escudo de armas, en que figura "una imagen de la Purísima Concepción en campo azul, la cifra del rey, el mezquite bajo cuya sombra se tuvo el primer cabildo (1), una cueva para conservar la memoria de D. Francisco Fernández de la Cueva, por cuyo gobierno se expidió el título, y dos brazos desnudos rindiendo dos arcos que recuerdan á la posteridad el triunfo sobre los chichimecas, en

1 Ese mezquite se conservó por muchos años.

cuarenta años de guerras continuadas que sostuvieron los pobladores."

El clima es templado y sano, y la temperatura agradable: el termómetro Centígrado no excede de 29° en verano, ni baja á menos de 12 en invierno. En las inmediaciones hay varios bosques de güisaches y mezquites, llamando la atención el de sabinos, fresnos y pirules que está al Sudeste de la ciudad. La principal altura contigua á ésta es el cerro de la Gavia, situado á legua y media hacia el Sur.

La industria principal de los habitantes que no son agricultores, consiste en la fabricación de rebozos, jabón, etc. Hay también una fábrica de tejidos de lana cuyos trabajos se han paralizado. Las famosas *cajetas* de leche, generalmente estimadas, constituyen también una industria, cuya importancia ha aumentado con el tráfico de los ferrocarriles.

El aspecto general de la población es bello, las calles amplias y sus casas de regular arquitectura. Tiene dos jardines públicos, una Alameda, un Hospital, un Mercado, un pequeño teatro y tuvo una plaza de toros.

Esta última fué destruida por un incendio, acaecido el domingo 1° de Abril de 1888, á las cuatro y tres cuartos de la tarde.

Se daba en ella una corrida por aficionados, que al efecto vinieron de la ciudad de León; y había salido el primer toro, cuando principió el incendio por el lado del sol; el fuego

se propagó violentamente; el pánico se apoderó de la concurrencia, que era numerosísima, y se presentó el espectáculo más horroroso, triste y conmovedor que se haya presenciado.

La plaza estaba construida con vigas, petates y carrizos, y debido á esta circunstancia pudieron escapar de una muerte horrible la mayor parte de los que se encontraban en ella, pues pudieron abrirse puerta por distintas partes, arrojándose de una altura de ocho y diez varas multitud de mujeres y niños que fueron lastimados unos por la caída y otros por los que caían sobre los que se habían arrojado antes.

La confusión era espantosa; por todas partes se escuchaban gritos de mujeres que buscaban á sus hijos, niños que necesitaban del socorro de sus madres, y el tristísimo cuadro de los que ya habían sucumbido abrasados por las llamas.

La ciudad estaba verdaderamente contristada. Hubo un número considerable de personas que recibieron quemaduras, y varios muertos: entre éstos, muchos niños que no pudieron ser reconocidos por sus deudos, porque estaban completamente desfigurados por el fuego.

En las inmediaciones de la plaza se presentaban cuadros desgarradores: hombres, mujeres y niños indagaban á gritos por los seres queridos de su corazón, sintiendo una angus-

tía indecible llevada hasta la locura, al encontrarse con cadáveres carbonizados que era imposible reconocer.

En los anales de Celaya figurará siempre éste como uno de los siniestros más terribles y desastrosos.

El edificio donde está la jefatura política es bastante bueno, llamando sobre todo la atención por el elegante decorado de sus departamentos. En el salón principal hay varios retratos de no escaso mérito. En el interior del edificio está un pozo artesiano, que da agua en abundancia para abastecer á la población.

Los templos de la ciudad tienen en lo general belleza arquitectónica, pues en todos ellos se encuentra alguna huella del genio, eminentemente artístico, de D. Francisco Eduardo de Tresguerras. Este notable arquitecto nació aquí el 13 de Mayo de 1765 y murió del cólera morbo el 3 de Agosto de 1833. Sus restos están inhumados en una capilla inmediata al Tercer Orden, construida por él mismo para que le sirviera de sepulcro.

Entre las mejores obras de Tresguerras, está la iglesia del Carmen, concluida en 1798, y que es considerada como una de las más hermosas de la República. Siguió en ella, como dice el Dr. Romero á quien consultamos, las inspiraciones de su genio, y contra el torrente de la opinión y de la envidia escogió lo más hermoso, lo más bello, lo más sencillo

y lo más sólido de la arquitectura moderna, y comenzó á levantar un monumento que hará eterno su nombre y su memoria.

El templo es de orden corintio; la parte exterior es grandiosa y bella; ocho enormes columnas del mismo orden forman el pórtico y corresponden á tres puertas que dan entrada al templo; sobre aquellas está construida la bóveda que sostiene una grandiosa y esbelta torre en medio de la fachada.

El interior es una nave en forma de cruz latina, de 80 varas de largo, 20 de ancho y 25 de altura. Tanto el conjunto como cada una de las partes de este templo es magnífico y de exquisito gusto; aunque luego se conoce que no iguala la grandeza interior á la de las fachadas, cúpula, torre y demás adornos exteriores.

Los demás templos son: San Francisco, edificado á principios del siglo XVIII, y cuyos altares fueron construidos por Tresguerras. La Parroquia, iglesia antigua, colocada dentro del cementerio de San Francisco. El Tercer Orden, cuya construcción data de principios del siglo XVII. Como ya se indicó, dentro del cementerio de este templo se halla la capilla que sirve de sepulcro á Tresguerras; allí también se ve el monumento levantado por los franciscanos á la memoria de este renombrado artista. San Agustín, construido también al comenzar el siglo XVII; la torre fué dirigi-

da por Tresguerras. Hay, además, la Compañía, la Merced, San Juan de Dios y otros de pequeña importancia.

Merece especial mención el soberbio edificio construido por la Sra. Emeteria Valencia de González, y destinado exclusivamente á las escuelas de enseñanza gratuita, que la misma filantrópica señora sostiene de su peculio desde hace mucho tiempo.

GUAJE. Estación contigua al pueblo del mismo nombre, á 310 kilómetros de la ciudad de México.

El Guaje ó Huaje era una hacienda que fué creciendo en población y riqueza, en términos de que sus vecinos, indios la mayor parte, acudieron á la Audiencia pidiéndole obligase á los propietarios á venderles terrenos para los ejidos y declarase pueblo el casco de la hacienda; cuya solicitud fué atendida en 1711. Es un pueblo de indios otomites y su única industria consiste en la agricultura.

SALAMANCA. Estación á 333 kilómetros de México y á 1747 metros sobre el mar.

La ciudad de Salamanca, que le da nombre, fué fundada en 1603, según el historiador Basalenque; aunque el Dr. Romero opina que en 1563 existía ya una congregación que fué elevada al rango de villa en el citado año de 1603.

Deseando aclarar las dudas que surgían so-

bre este punto, procuramos hacer las investigaciones necesarias para desvanecerlas. Según los documentos que pudimos adquirir (1), resulta: que en 1.º de Enero de 1603, se "juntaron, dice el acta respectiva, en el asiento y Casa que llaman de Varaona del Río Grande y Provincia de Chichimecas, los pobladores y besinos que han de ser de la nueva villa de Salamanca á dar principio á la población y asiento de la dicha villa, conforme del título y merced para ella concedida por el conde de Monterrey, Virrey de Esta nueva España. Aparece también que en los días corridos del 2 al 6 del citado Enero se hizo el repartimiento de solares y todo lo que era consiguiente á la formación de una población nueva; infiriéndose de aquí, que la existencia de Salamanca data de 1603 y no de 1563.

Está situada en una llanura espaciosa y fértil, rodeada de tierras negras que se inundan en tiempo de aguas y forman una especie de ciénega, á la que se ha dado el nombre de *Charca*. Muy cerca de la población corre el río de Lerma, que se pasa por cañas para ir al Valle de Santiago.

Su clima es sano: la temperatura en verano llega á 31º Centígrado y baja á 12º en invierno. Su situación geográfica es á los 1º 52' de

1 El autor tiene en su poder una copia impresa de los antecedentes relativos á la fundación, sacada de los libros de cabildo el 1.º de Julio de 1752.

longitud, $20^{\circ} 32' 8''$ de latitud, y 1747 metros de altura sobre el nivel del mar.

Se encuentra dividida en 4 cuarteles, 180 manzanas, 2,307 fincas y 7 barrios denominados: San Juan, San Antonio, San Pedro, Señor de Roque, Santa María de Nativitas, San Juan de la Presa y Valtierra, con un censo total de 15,098 habitantes. (1).

Consiste la industria local en la fabricación de rebozos, tejidos de lana, loza de porcelana corriente y sombreros. En los últimos años ha tomado gran desarrollo el curtimiento de gamuzas y la fabricación con ellos de guantes y vestidos. Se dedican también sus habitantes á la agricultura y al comercio.

Entre sus cosas notables deben mencionarse: cinco templos principales, entre ellos el hospital, que es coetáneo con la fundación de Salamanca, y en el cual hay una imagen muy venerada en la localidad y pueblos circunvecinos; y la iglesia de San Agustín que posee buenas pinturas de Juárez y Cabrera. Un hospital civil, que tuvo durante el año corrido de 1885 á 1886 una entrada de 185 enfermos, de los cuales salieron curados 178 y murieron 6. Un jardín concluido y un teatro y un rastro en construcción.

Lo que sobre todo llama la atención, es la Penitenciaría del Estado, considerada como

1 Memoria del C. gobernador Francisco Z. Mena, presentada en Setiembre de 1880.

una de las mejores del país. Sé halla establecida en el ex-convento de San Agustín y se fundó en 1868, debido en gran parte á los esfuerzos del Gral. D. Miguel M. Echeagaray, que fué mucho tiempo director de ella: su retrato se conserva en el salón principal del establecimiento por disposición del gobierno. En 1881 que la visitamos, tenía 581 presos que bajaron á 387 en 1886. Tiene establecidos para dar ocupación á los presos los talleres de imprenta, tejidos de algodón, talabartería, carpintería, zapatería, sastrería, herrería, tejidos de lana, galvanoplastia, tejidos de palma, encuadernación, panadería, alfarería, cordería y jabonería. Cuenta también con una escuela de instrucción primaria, una banda de música formada por los mismos presos, un gabinete de lectura, una caja de ahorros formada con la parte de lo que cada uno percibe por su trabajo, baños y lavaderos para el aseo de los mismos presos, una enfermería y un almacén cuyas existencias importaban en 30 de Junio de 1886, la regular suma de 6,240 pesos 16 centavos.

Usan los presidiarios un escudo, cuyo color indica la conducta que han observado durante cierto periodo de tiempo.

En los muros del edificio se ven escritas varias inscripciones, con pensamientos que encierran provechosas enseñanzas morales y sabias reglas de conducta.

Durante los dos años corridos de Julio de 1884 á Junio de 1886, importaron las utilidades líquidas la cantidad de \$7,231 64 cs., suma que excedió á la utilidad del bienio anterior en \$1,257 38 cs. (1)

Recuerda Salamanca la batalla llamada de la Coalición, verificada en los días 9 y 10 de Marzo de 1858, y que fué un golpe terrible para el gran partido liberal. En época reciente se proclamó también aquí el Plan llamado de Salamanca, que complicó en mucho la situación del gobierno derrocado en 1876.

Ha tenido Salamanca distinguidos hijos é ilustres benefactores. En un plano de la población (2) que tenemos á la vista, se ven los retratos de unos y otros, con algunos apuntes acerca de sus hechos más prominentes. En ese curioso plano están en efígie: el virtuoso obispo D. Vasco de Quiroga, fundador del cristianismo en el antiguo pueblo de *Scidoo*, hoy Salamanca; el Virrey D. Gaspar de Zúñiga, que proveyó la fundación de la villa, efectuada en 1603 como ya se dijo; Fray

1 Memoria del C. gobernador Manuel González, presentada á la Legislatura del Estado el 15 de Setiembre de 1886. Anexo número 32.

2 El plano de que se trata es una copia en fotografía, tomado del que en Junio de 1887 sacaron dos alumnos de la Escuela de Minería, bajo la dirección del ingeniero D. Juan N. Contreras. Están diseminados en él 20 retratos, con sus respectivos apuntes biográficos formados por el Sr. P. González.

José Ortega, que construyó el convento de S. Agustín en 1771; Andrés Delgado, *el Giro*, temerario insurgente que murió el 3 de Junio de 1818; Fray José M. Maracho, sabio y progresista agustino, que combatió en 1840 el proyecto patrocinado por el alto clero para restablecer la monarquía en México; D. Eusebio de la Herrán, que fundó el alumbrado público; el cura D. Luís Saavedra, que introdujo en el país la fabricación de la porcelana, estableciendo en Salamanca la primera fábrica; el Lic. D. Manuel Doblado, que erigió el Partido Político de Salamanca; D. Teófilo Araujo, compositor de merecida fama; y el Pbro. D. Vicente Bustos, que construyó á fuerza de constancia la torre en que está colocado el reloj público. Figuran también en ese cuadro, Margarito Cárdenas, que murió combatiendo contra la intervención francesa en Uruapan; y los Sres. Juan Machuca, Patricio Valencia, Mariano Ojeda, Tiburcio Gasca, Vicente Flores, Gral. Miguel M. Echeagaray, gobernador Francisco Z. Mena, Lic. Indalecio Ojeda y la Sra. Emeteria Valencia de González, á quienes por diversos títulos Salamanca les debe un recuerdo de gratitud.

CHICO. Estación á 344 kilómetros de México.

IRAPUATO. Estación á orillas de la población del mismo nombre, á 353 kilómetros de México y á 1785 metros sobre el nivel del mar.

Irapuato se comenzó á formar, según el Dr. Romero, el 15 de Febrero de 1545, en virtud de una cédula del emperador Carlos V, quien facultó á cinco españoles para que levantaran la población, donándoles un terreno eriazado de 9,000 varas de circunferencia, colocando el centro en la iglesia parroquial. Dichos españoles se llamaban D. Francisco Hernández, los hermanos D. Andrés y D. Antonio López, D. Estéban Gamíño y D. Francisco Sixtos, que fueron los primeros pobladores del lugar.

La Congregación progresó poco hasta el año de 1599, en que se redujeron á ella los vecinos de los ranchos inmediatos, en virtud de la cédula de Congregaciones.

La situación geográfica es á los 20° 40' de latitud y 1° 67' de longitud. El clima es muy sano y su temperatura en verano llega á 31° del Centígrado.

Está dividida la población en 8 cuarteles, 105 manzanas y 2,000 fincas, y 14,776 habitantes.

Irapuato hizo notables progresos después de la Independencia, no solo en lo material de sus edificios, sino en población y comercio: construyó casas cómodas y elegantes, calzadas y puentes en las garitas, empedrados en las plazas y calles, estableció el alumbrado público y escuelas para la instrucción de la niñez. Estos adelantos motivaron el decreto que en 1883 expidió el Congreso de Guanajuato

dándole el título de Villa. En los últimos años, bajo la influencia del Ferrocarril, ha progresado también notablemente. En su conjunto presenta la población un bonito aspecto, sin embargo de que quién sabe por qué descuido, todas sus calles son irregulares y torcidas.

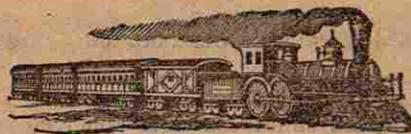
La industria en el municipio de Irapuato no carece de importancia. Según un documento oficial que consultamos, produce anualmente: 5,200 jorongos, 7,300 frazadas, 7,200 rebozos, 8,000 cargas de harina, 1,100 piezas de talabartería, 3,600 pieles curtidas, 312 docenas de piezas de alfarería, y más de 100 barriles de aguardiente. Todos estos productos, como es de inferirse, pertenecen en su mayor parte á la cabecera del municipio.

Los lugares y establecimientos más notables, son: el jardín de San Francisco. El hospital civil, al cual entraron de Julio de 85 á Junio de 86, 205 enfermos; se curaron 270 y murieron 11. El templo de San José, considerado como el primero que tuvo la población. El hospital, casi coetando con la fundación de ésta. La parroquia comenzada á construir á fines del siglo XVII. San Francisco, erigido en 1760, y otros varios templos. El Colegio de la Enseñanza, fundado en 1800: los planos y diseños para su fábrica material fueron formados en la Academia de San Carlos.

El reloj destinado al servicio público es de carátula trasparente.

Cuenta con dos hoteles conocidos con los nombres de Vargas y Guerrero.

Hasta aquí llegó el primer ferrocarril que tuvo el Estado de Guanajuato, y que unía á Irapuato con Celaya.



CAPITULO QUINTO.

Tramo de Irapuato á Guadalajara.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Datos diversos sobre las estaciones, pueblos, ciudades y demás sitios notables comprendidos en este ramal.—Amplias noticias históricas, estadísticas y descriptivas, sobre la ciudad de Guadalajara.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión del ramal: 259 kilómetros.

Territorio que atraviesa: el de los Estados de Guanajuato, Michoacán y Jalisco.

Número de estaciones, incluidas la de partida y terminal: 16.

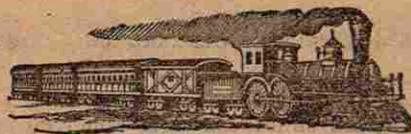
Lugares notables: el lago de Chapala, distante de la vía.

Poblaciones inmediatas á la línea: Irapuato, Pénjamo, La Piedad, Yurécuaro, La Barca, Ocotlán, Poncitlán y Guadalajara. ®

Altura de la estación de partida: 1,785 metros.
Id. de Guadalajara: 1,541 metros. Diferencia entre ambas: 244 metros.

Cuenta con dos hoteles conocidos con los nombres de Vargas y Guerrero.

Hasta aquí llegó el primer ferrocarril que tuvo el Estado de Guanajuato, y que unía á Irapuato con Celaya.



CAPITULO QUINTO.

Tramo de Irapuato á Guadalajara.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Datos diversos sobre las estaciones, pueblos, ciudades y demás sitios notables comprendidos en este ramal.—Amplias noticias históricas, estadísticas y descriptivas, sobre la ciudad de Guadalajara.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión del ramal: 259 kilómetros.

Territorio que atraviesa: el de los Estados de Guanajuato, Michoacán y Jalisco.

Número de estaciones, incluidas la de partida y terminal: 16.

Lugares notables: el lago de Chapala, distante de la vía.

Poblaciones inmediatas á la línea: Irapuato, Pénjamo, La Piedad, Yurécuaro, La Barca, Ocotlán, Poncitlán y Guadalajara. ®

Altura de la estación de partida: 1,785 metros.
Id. de Guadalajara: 1,541 metros. Diferencia entre ambas: 244 metros.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAMO.

TIENE su principio este ramal en la villa de Irapuato: sigue la dirección de 64° S. O., formando un ángulo de cerca de 90° con la línea troncal. (1) En las inmediaciones de la hacienda de Guadalupe sufre la línea una inflexión notable hacia el Sur; cruza hacia el kilómetro 17 el río Turbio, tributario del Lerma y que recoge las aguas de una gran parte de las planicies del Bajío. Desde este cruzamiento sigue, sin cambio notable de dirección, hasta el kilómetro 50, dejando á Pénjamo á $6\frac{1}{2}$ kilómetros á la derecha.

En el punto llamado el Zapote, cerca del kilómetro 50, sufre una nueva inflexión para seguir el curso del río de Pénjamo, hasta el rancho de la Libertad, desde donde toma una dirección S. S. E.: se aproxima á la hacienda de Laguna Larga para verificar el primer cruzamiento del Río Grande en el kilómetro 93, punto distante de la Piedad $4\frac{1}{2}$ kilómetros al Norte. Aquí la línea deja el Estado de Guanajuato para entrar al de Michoacán. Sigue por el estrecho valle de Mirandillas, entrando

1 Estas noticias fueron proporcionadas al autor por el Sr. Ingeniero D. Pablo Ocampo, inspector oficial de la línea.

después al extenso valle de la Barca, cerca de Yurécuaro, pueblo perteneciente al Estado de Michoacán.

La sección comprendida entre la Piedad y Yurécuaro es la que presenta más sinuosidades, tanto en su alineamiento como en su perfil, ofreciendo curvaturas cuyo radio mínimo es de 229 metros y su pendiente máxima de 11 metros por kilómetro.

Al partir de Yurécuaro, cuya Estación está inmediata al panteón de este pueblo, la línea atraviesa la parte Oriental del Valle de la Barca, siguiendo una dirección general hacia el O. y cruzando por segunda vez el río Lerma en un punto inmediato á la hacienda de Zalamea, kilómetro 149. Al pasar el río, se penetra al territorio del Estado de Jalisco y se abandona el valle principal del Río Grande, para entrar, después de una serie de inflexiones, al secundario del río Zula, el cual se cruza en el kilómetro 178.

Al tocar la vía la Estación de Ocotlán, situada en el kilómetro 180, cruza por tercera vez el río Lerma, después de su salida del lago de Chapala, y sigue la dirección general de este río hacia el O. hasta el kilómetro 226: en este punto, cambiándose la dirección del río al Norte, sigue rumbo al N. O., para llegar á Guadalajara después de atravesar la garganta de los Tabaquitos, formada por las vertientes de los cerros del Cuatro y de San Martín, que

dividen los valles de Toluquilla y de Guadalajara.

La vía penetra á la ciudad de Guadalajara por el rumbo del Sur, recorre la calle de los Baños de los Colegiales, hasta llegar al sitio de la Estación en el lugar que ocuparon las manzanas 11 á 17 de la 7.^a demarcación, demolidas al efecto. Dicha Estación, contigua al jardín de San Francisco, dista solo cuatro cuatro cuadrás de la plaza principal: Guadalajara es, por lo tanto, la única ciudad del país que tiene la población dentro del recinto mismo de su caserío.

El ramal de que se trata, fué inaugurado solemnemente el 15 de Mayo de 1888.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

IRAPUATO. Estación á 353 kilómetros de México y á 1785 metros sobre el nivel del mar, como ya se dijo. Aquí comienza una nueva numeración kilométrica, que concluye en la Estación de Guadalajara, situada en el kilómetro 259.

QUITZEO. Estación distante 23 kilómetros de Irapuato (1), 376 de México, y á 1,695 metros 34 centímetros sobre el nivel del mar. Toma el nombre del río que viene de Quitzeo de los Naranjos ó de Abásole, dis-

1 Las distancias todas en este ramal se refieren á Irapuato, cuando no se dice otra cosa.

tante de aquí 12 kilómetros. En el rancho de Corralejo, jurisdicción de este pueblo, nació el Padre de nuestra Independencia D. Miguel Hidalgo y Costilla, el 8 de Mayo de 1753.

PÉNJAMO. Estación á 49 kilómetros de Irapuato y á 402 de la capital de la República. Su altura sobre el nivel del mar es de 1,702 metros 25 c. La población de Pénjamo dista de aquí 6½ kilómetros, distancia que disminuirá como un kilómetro, cuando se construya un camino más recto que tiene en proyecto el vecindario.

Villa de Pénjamo. Por real cédula de 12 de Agosto de 1532, el emperador Carlos V hizo merced de 10,000 varas de terreno por cada viento al capitán D. Diego Tomás Quesuchigua, uno de los hijos de Calzontzin, último rey de Michoacán, con el objeto de que fundara un pueblo y en premio de los servicios que había prestado á la causa de la conquista.

Consecuente el Virey con lo mandado en esa cédula, de la cual tenemos una copia manuscrita, designó el terreno para fundar á Pénjamo el 12 de Noviembre de 1542.

Pénjamo tuvo desde su fundación el título de pueblo, hasta el 22 de Marzo de 1851, en que el Congreso de Guanajuato le concedió el título de villa.

Está situado cerca del cerro de Guachichil, á los 20° 25' de latitud y 2° 22' 40" de lon-

gitud del meridiano de México. Su clima es sano: el termómetro Centígrado llega á marcar en verano hasta 33°, temperatura bastante elevada.

Esta villa fué destruida por el padre Torres en la época de la Independencia, permaneciendo así hasta hace como unos cinco años, en que sus ruinas comenzaron á reedificarse.

La población está dividida en dos fracciones por un río que corre de Poniente á Oriente y que algunas veces le ha producido inundaciones: sobre ese río hay dos puentes de cal y canto de buena construcción, uno antiguo y el otro edificado hace unos dos años. La parte de la población que queda al Norte, conocida con el nombre de la Ladera, ha ido creciendo de día en día con las numerosas fincas edificadas allí en los últimos años: esa parte presentaría un bonito conjunto, si se evitara en lo posible lo tortuoso de las calles, por medio del alineamiento de las fincas.

Tiene un censo de 7,657 habitantes (1), que se dedican principalmente á la agricultura y al comercio, y en pequeña escala á la fabricación de tejidos de lana y algodón.

Entre las cosas que más llaman la atención en Pénjamo, deben mencionarse: la Plaza principal rodeada de frescos corpulentos; en

1 Memoria del C. gobernador Pablo Rocha y Portu, presentada á la Legislatura en 15 de Setiembre de 1884.

el centro tiene una fuente de buena construcción, con una elevada columna que tuvo en otro tiempo por remate la estatua del benemérito Hidalgo, que nació, como ya se dijo, en el rancho de Corralejo, comprensión de este partido; se surte dicha fuente de la agua recogida en la presa llamada de Huanguetiro.—Varios templos, entre ellos la Parroquia, en forma de cruz latina, que mide 54 metros de longitud por 9 de latitud: el altar mayor, de orden compuesto y que ocupa toda la cabecera principal, es una de las obras notables que posee el templo.—El paseo de la Rinconada, que es un verdadero bosque de guayabos, situado á la orilla del río y cuya extensión es de más de 700 metros; un panteón situado al Sur, con regulares sepulcros de cantería.

Cuenta, por último, con una imprenta, donde se publica el periódico *La Patria de Hidalgo*, que se ocupa con empeño de los intereses locales.

VILLASEÑOR. Estación á 64 kilómetros de Irapuato, y á 1,694 metros sobre el nivel del mar. El pueblo de Angamacutiro dista de aquí 13 kilómetros y el de Numanrán 14.

CORTÉS. Estación distante de Irapuato 84 kilómetros. Su altura sobre el mar es de 1,676 metros.

Como al cruzar el río Lerma, en el kilómetro 93, penetra la vía al

ESTADO DE MICHOACAN, siguiendo nuestro plan, daremos sobre él al viajero algunas noticias generales.

Está situado entre los 17° y $54'$ y 20° $28'$ de latitud Norte, y 0° $50'$ y 4° $24'$ de longitud Oeste de México.

Su extensión superficial es de 61,400 kilómetros cuadrados, y su población de 784,108 habitantes.

El valor fiscal de la propiedad raíz que paga impuestos, es de 21,124,997 pesos, y la excenta de contribuciones vale 1,416,248 pesos, lo que da como valor total de toda la propiedad raíz del Estado 22,541,145 pesos. (1)

En Michoacán se disfruta de toda clase de climas: la parte que se extiende por las costas del Sur es muy caliente, la de las Sierras es fría y lo restante del territorio tiene una temperatura suave y benigna.

Sus principales minerales son: Angangueo, Tlalpujahua, Curucupaseo, Otzumatlán, Sinda, Inguarán, Churumuro y Coalcomán, que producen oro, plata, cobre, fierro, carbón de piedra, plomo, azufre y otros muchos metales y mármoles.

Los productos de la agricultura son: algodón, añil, arroz, café, caña de azúcar, cascabel, tabaco, morera, vainilla, cebada, chíca, fri-

1 Memoria del Gobierno del Estado, presentada á la Legislatura el 31 de Mayo de 1883, página 82.

jol, garbanzo, haba, maíz, trigo, papa, chile y toda clase de verduras y legumbres, frutas de toda especie y plantas medicinales y tintoreas. El corte de una gran variedad de magníficas maderas de construcción, especialmente en el Sur, y la cría de toda clase de ganados en los distritos del Poniente y otros, son también ramos de riqueza para el Estado.

LA PIEDAD. Estación distante de Irapuato 91 kilómetros y 444 de México. Su altura sobre el nivel del mar es de 1,677 metros 86 c. La ciudad de Zamora dista de aquí 48 kilómetros y Pueblo Nuevo 12. La población de la Piedad, perteneciente á Michoacán, está al otro lado del río á $4\frac{1}{2}$ kilómetros de la Estación.

Ciudad de la Piedad Cabadas. Según las noticias que nos ministra el Dr. D. José Guadalupe Romero, la población antigua fué conquistada en 1,530 por Nuño de Guzmán y reducida al cristianismo por los padres franciscanos. Tres nombres distintos ha tenido la población de que se trata: antes de la conquista se llamaba *Zula la Vieja*; á fines del siglo XVI tenía la denominación de *San Sebastián Amutarillo* (en tarasco lugar de cuevas); por último, se le dió el nombre que hoy lleva, por ser el nombre de una imagen que se venera en la iglesia parroquial.

Durante la revolución de 1810, el caserío

fué quemado y el pueblo reducido á escombros; pero el intendente D. Manuel Merino, lo mandó formar de nuevo bajo un plan ordenado el año de 1819: de entonces data la construcción de las buenas fincas que hasta el día tiene. Por ley expedida el 27 de Abril de 1861, se le dió el título de "Villa de Rivas;" y la ley número 4, de 22 de Noviembre de 1871, la elevó al rango de ciudad con la denominación de "Piedad Cabadas." Se encuentra situada en el declive de una loma árida, casi en la ribera del Río Grande de Lerma, que es el límite de los Estados de Guanajuato y Michoacán, á los 20° 26' de latitud y 2° 37' de longitud del meridiano de México.

Es muy notable el puente construido sobre dicho río, con admirable constancia y economía, por el señor cura Dr. D. José María Cabadas, el año de 1830: tiene dicho puente 80 varas de largo, diez de ancho, once arcos y un hermoso balaustre. El mismo Sr. Cabadas lo trazó, lo dirigió y lo concluyó en el corto espacio de dos años, con el costo de 14,000 pesos, relativamente bajo, supuesta la magnitud de la obra.

La Piedad tiene 10,000 habitantes y mucha importancia como plaza comercial.

Cuenta con dos escuelas públicas de instrucción primaria, varias particulares, un Colegio donde se enseña gramática y filosofía, y

un Hospital Civil con doce camas. En la plaza principal se construyó no hace mucho tiempo un Zócalo con su respectivo kiosko de fierro y zinc.

PATTL. Estación que dista de Irapuato 111 kilómetros y se encuentra á 1,667 metros sobre el mar. Lleva ese nombre en honor de la distinguida cantatriz así llamada.

YURÉCUARO. Estación situada cerca del pueblo del mismo nombre, á 125 kilómetros de Irapuato y á 1,541 metros de altura.

El pueblo, distante como un kilómetro de la Estación, tiene como mil habitantes y es más antiguo que la Piedad. El río de Lerma lo separa de la magnífica hacienda de Santa Ana Pánucó, perteneciente á Guanajuato.

NEGRETE. Estación á 146 kilómetros de Irapuato. Altura sobre el mar 1,532 metros.

Sobre el kilómetro 149 desde Irapuato, se cruza por segunda vez en este ramal el

RÍO GRANDE ó de **LERMA**, conocido en Jalisco con el primer nombre y en el de Tepic por el de Santiago y Toluolotlán. Entra al lago de Chapala por dos bocas y sale al Noroeste á distancia de cinco leguas, y sigue por los distritos de la Barca, Guadalajara, Etzatlán y Tepic, hasta desaguar en el Pacífico. Su curso por el Estado, dicen unas Memorias estadísticas, es de 117 leguas y

forma en él una bellísima cascada cerca del pueblo de Joanacatlán, distante de Guadalajara 8 leguas y cuarto al S. E. La anchura del río en este punto es de 178 varas, y la altura perpendicular de la cascada de 20 y media.

La vista de la catarata es sorprendente. Su ruido se escucha á una legua de distancia, y la nube que forman los vapores de la misma se distingue á ocho leguas, y tal vez á más. El iris que sin cesar se dibuja en aquella inmensa masa de agua, lo solitario del sitio en que se halla y el ronco s6n del río despeñado, es un espectáculo verdaderamente sublime, que llama con justicia la atención del viajero.

Al verificarse el segundo cruzamiento del río en Salamea, kil6metro 149 citado, se deja el territorio de Michoac6n para entrar al del

ESTADO DE JALISCO, que comprende la mayor parte del que en tiempo del Gobierno espaol se llam6 reino de la Nueva Galicia y está situado entre los $19^{\circ} 3'$ y $23^{\circ} 24'$ de latitud Septentrional y entre los $2^{\circ} 20'$ y $6^{\circ} 48'$ de longitud E. de México. Cuenta con una poblaci6n de 983,484 habitantes, repartidos en once Cant6nes; su extensi6n superficial asciende á 5,777 leguas cuadradas, equivalentes á 101,430 kil6metros cuadrados.

Los Distritos mineros que existen en su te-

ritorio, son los de Mascota, San Sebastián, Jalpa, Tequila, Tapalpa, Bolaños y Comanja, subdivididos en 47 minerales que producen oro, plata, cobre, plomo, zinc y fierro. Las minas y haciendas de que hay datos, son 303 y 46 las haciendas de beneficio.

Las producciones agricolas son, entre otras, algod6n, vainilla, maiz, frijol, garbanzo, arveji6n, anis, cebada, trigo, ajonjolí, chile, haba, lenteja y patata.

El territorio de Jalisco se encuentra recorrido por diversas cordilleras, que elevan gradualmente sus valles. El clima en su mayor parte es templado y solo caluroso en las costas; produciéndose, en consecuencia, todos los frutos de la zona t6rrida, lo mismo que los de la fria.

La industria jalisciense está representada por un número considerable de establecimientos, fábricas y negociaciones de todo género, que recibirán sin duda gran impulso con la llegada del ferrocarril.

LA BARCA. Estaci6n á 153 kil6metros de Irapuato y á 1,532 metros sobre el mar. La poblaci6n de la Barca está de aquí á $4\frac{1}{2}$ kil6metros, Ixtlán á 8 y Atotonilco á 34.

La ciudad de la Barca tiene 10,000 habitantes y es cabecera del Distrito y Partido de su nombre, situada á los $20^{\circ} 18'$ de latitud N. y á los $3^{\circ} 19' 23''$ de longitud O. de México,

en la margen derecha del Río Grande, muy cerca de su entrada al lago de Chapala.

Recuerda la Barca la derrota que el Oidor y general D. Juan José Recacho, sufrió aquí por los insurgentes el 3 y 4 de Noviembre de 1810. Recuerda también el expediente ridículo de que se valió, para salvarse en la huida que tan mal parado dejó su honor militar.

A alguna distancia de la vía se encuentra el pintoresco

LAGO DE CHAPALA, comprendido entre los territorios de Jalisco y Michoacán. Todas las riberas de él están cubiertas de poblaciones y de haciendas, situadas á corta distancia unas de otras, y en medio de una hermosa vegetación. Los terrenos inmediatos están atravesados á trechos por varios ríos y arroyos, que descienden de las altas montañas contiguas y van á derramar en el mismo lago. Éste se estrecha demasiado en su extremidad occidental, teniendo hacia esta parte poco más de dos leguas de ancho.

Tiene una circunferencia de 54 leguas y 22 de longitud, desde Pueblo Viejo, situado en la extremidad Oriental, hasta Jocotepe, que se encuentra al lado Occidental. Su mayor anchura es de seis y media leguas, y la menor de dos y media; esta diferencia da un término medio de cuatro y media leguas, que multiplicadas por las veintidos de su longitud, producen noventa y nueve leguas cuadradas ó de

superficie. Hay en él tres islas: la de Mescala, donde ha existido un presidio; otra pequeña, continuación de la anterior; y la de Chapala, que está casi enfrente del pueblo que le da nombre, á tres leguas al O. de la de Mescala, y en medio del lago que en este punto tiene tres leguas y media de ancho. La isla de Chapala tiene de 200 á 300 metros de largo y su extremidad Occidental se eleva de 15 á 18 metros sobre el nivel de las aguas. Un vapor establecido desde hace algunos años, y varias embarcaciones menores, hacen el tráfico en toda la extensión del lago.

Debe llamarse la atención hacia un descubrimiento hecho por el lado de Michoacán, de un manantial de petróleo que puede ser una gran fuente de riqueza si llega á explotarse. El descubrimiento lo hicieron los vecinos de Sahuayo, los que formaron una compañía para explotarlo en gran escala: organizada la asociación, quedó abandonada la empresa por fallecimiento del principal de los socios. (1)

LIMON. Estación á 166 kilómetros de Irapuato. Altura sobre el mar 1,541 metros. El pueblo de Jamay, situado á la orilla del lago de Chapala, dista de aquí 9½ kilómetros.

(1) Informes y documentos para la Estadística de la Minería, publicados por el Ministerio de Fomento, cuadro después de la página 33. 1886.

OCOTLAN. Estación á un kilómetro del pueblo del mismo nombre, á 179 kilómetros de Irapuato, á 1,529 metros sobre el nivel del mar. El pueblo de Tololotlán se encuentra á 18 kilómetros y el de Zula á 8. Hasta aquí llegó el primer tramo de este ramal inaugurado el 19 de Marzo de 1888.

En el kilómetro 180 se verifica el tercer cruzamiento del río Lerma.

PONCITLAN. Estación á 149 kilómetros de Irapuato.

Su altura es de 1,525 metros.

ATEQUIZA. Estación en la importante hacienda de este nombre. Dista de Irapuato 218 kilómetros y se encuentra á la altura de 1,510 metros.

LA CAPILLA. Estación cuya distancia es de 226 kilómetros y su altura de 1,515 metros.

EL CASTILLO. Estación en la hacienda así denominada. Distancia 235 kilómetros. Altura 1,528 metros.

GUADALAJARA. Estación dentro de la ciudad del mismo nombre, contigua al jardín de San Francisco, á cuatro cuadras de la plaza principal. Dista de Irapuato 259 kilómetros y de México 612. Su altitud es de 1,541 metros.

Ciudad de Guadalajara. La fundación de

hecho de esta ciudad, data de los últimos meses de 1541, en que las primeras familias pobladoras se reunieron en el pueblo de Analco, que hoy es barrio de la misma; pero la fundación oficial, llamémosla así, no fué declarada sino hasta el 11 de Febrero de 1542, en que se nombraron las primeras autoridades. (1)

Guadalajara es capital del Estado de Jalisco y la residencia de sus Poderes, así como del Arzobispo de la Metrópoli. Su población en 1886 era, según el Sr. García Cubas, de 95,000 habitantes.

La ciudad se encuentra establecida sobre un ameno valle que en tiempos anteriores se llamó de Atemajac. Su posición geográfica es á los 20° 41' 10" de latitud N., 4° 15' 45" de longitud O. del meridiano de México y á 1,552 metros de altura sobre el nivel del mar.

Su clima es cálido, pues la temperatura media anual es de 22° Centígrado; habiéndose observado como máxima la de 35° y como mínima la de 4½° bajo cero; la altura media anual del barómetro es de 636 milímetros; la

1 Estudio presentado al Ministerio de Fomento en 1880 por el ingeniero D. Mariano Bárcena, con el título de "La Segunda Exposición de *Las Clases Productoras* y descripción de la ciudad de Guadalajara." De este mismo estudio tomaremos los datos que servirán para escribir esta parte, los cuales alcanzan hasta el indicado año de 1880.

de la lluvia es de 835 milímetros 66 centésimos, y la declinación Oriental de la brújula $8^{\circ} 45'$.

Puede considerarse dividida la ciudad en dos partes, una Oriental y otra Occidental, separadas por el riachuelo de San Juan de Dios: la parte Occidental es casi triple en extensión de la del Oriente. La mayor extensión de la ciudad es de N. E. á S. E., entre la garita de Zapopan y la de San Pedro, cuya línea mide 4,670 metros: de S. á N., entre las de Mezquitán y Mexicaltzingo, tiene 4,490 metros; y de E. á O., entre la garita del Carmen y la manzana 52 del cuartel 9^o, 4,370 metros. Está dividida para su régimen municipal, en 9 cuarteles con 812 manzanas, que comprenden 7,323 fincas, cuyo valor es de 6,981,630 pesos, incluidos los edificios de instrucción y beneficencia pública.

Cuenta además con 14 portales, 20 plazas y plazuelas, 14 puentes para comunicar las dos partes de la población separadas por el río, cinco teatros, más de 30 carruajes de alquiler, 25 baños de todas clases, 6 boliches, 23 fondas, 28 mesones y los hoteles de Hidalgo, Nuevo Mundo, el Museo, el Progreso, Cosmopolita y Humboldt.

Abastecen á la ciudad las aguas llamadas del Col y de San Román, procedentes las primeras de una serie de pozos abiertos hacia el P. de la ciudad y llevadas á ella por un

acueducto calificado de muy ingenioso; cuya obra se comenzó en 19 de Noviembre de 1731 y se terminó en Junio de 1740, con un costo de 75,269 pesos, después de haber estado suspensa tres años.

Industria. Hay en Guadalajara un gran número de establecimientos industriales de todo género, de los cuales deben mencionarse: 4 encuadernaciones, una fábrica de medias, 3 de tejidos de algodón, una de tejidos de seda, 38 de rebozos, una de loza fina, una de vidrio, 3 de almidón, una de hielo, una de instrumentos de música, 3 de toneles, una de pegadura, una de charoles, 3 de cerillos, 3 de pastas de harina, 5 imprentas, 6 litografías y dos latonerías; además de los establecimientos comunes de herrería, carpintería, etc. Las principales fábricas que están dentro del recinto de la ciudad, son: las de hilados y tejidos de La Caja del Agua y La Productora; la de vidrio El Progreso; las de tabacos de La Concha, El Buen Gusto, La Flor de Orizaba, La Esperanza y La Simpatía; la de almidón La Vencedora, la fundición de metales de Pérez y Dávalos, y la carpintería y carrocería de José María Cano. Deben mencionarse también, por su importancia, la tipografía y encuadernación de Banda, y el establecimiento tipográfico y litográfico de Ancira, Loreto y Comp.; éste último movido por vapor. Las fábricas situadas en las inmediaciones de la ciudad,

son las de hilados y tejidos de la Escoba, Atemajac, La Experiencia y Río Blanco, y la de papel denominada de El Batán.

Comercio. Muchos son los establecimientos de este género que tiene la ciudad, y cuyo número da á conocer su notable importancia. Se puede formar también una idea muy aproximada, respecto á su movimiento comercial, con algunas cifras que representan sus principales artículos introducidos á ellos durante el año fiscal de 1879 á 1880, según un estado que tenemos á la vista. Conforme á él se introdujeron en dicho periodo: 18,936 arrobas de arroz, 65,488 de azúcar, 3,808 de cacao Tabasco, 9,555 cargas de cal, 51,131 arrobas de cáscara de curtimiento, 27,591 cerdos cebados, 38,021 costales, 21,531 cargas de harina, 180,324 fanegas de maíz, 14,848 arrobas de algodón, 15,571 reses, 32,360 arrobas de sal, 27,005 arrobas de tabaco en rama, 26,169 vigas y viguetas, 9,931 barriles de vino de mezcal y 2,258 botijas de vino de uva.

Ferrocarriles urbanos. Existen cuatro líneas en la ciudad: la primera, de la Penitenciaría á San Juan de Dios, con una longitud de 1,470 metros, con dirección de E. á O. Otra del Santuario á Mexicaltzingo, atravesándola de S. á N. en una extensión de 2,385 metros, la cual se puso al servicio público el 31 de Marzo de 1880. La de la Penitenciaría al pueblo de San Pedro, con una extensión de 7 kiló-

metros, inaugurada el 30 de Junio de 1881. Y la última, que partiendo de la Universidad y tomando la dirección de Oriente á Poniente, llega hasta los baños de la Trinidad: esta línea se inauguró el 7 de Abril de 1888.

Telégrafos y Teléfonos. Además de los federales y del Estado, existen las líneas que pertenecen á una empresa particular denominada Compañía Telegráfica de Jalisco, con un capital de 25,000 pesos. Se verificó la inauguración del telégrafo de Jalisco el 10 de Abril de 1868. Tiene la empresa líneas cuya extensión es de 1,872 kilómetros, con 40 oficinas establecidas, en el Distrito Federal y en ocho de los más importantes Estados de la Federación.

Las líneas telefónicas existentes en la actualidad son cerca de 200.

EDIFICIOS PÚBLICOS.

Palacio de Gobierno. Es un hermoso edificio construido por la Audiencia en 1643, con un costo de 19,293 pesos. Después del incendio que sufrió el 10 de Enero de 1859, fué reedificado con un gasto que ascendió á 40,000 pesos. La planta general de este edificio tiene la forma de un cuadrado perfecto de 50 metros por lado: su frente está decorado con una hermosa fachada que pertenece al orden dórico. Tiene tres grandes puertas: consta de dos pisos y están establecidas en él las ofici-

nas del Ejecutivo, del Congreso y la Dirección General de Rentas.

Casa de Moneda. Se fundó el año de 1811 en los bajos de Palacio. El 18 de Noviembre de 1813, se acordó trasladarla á otro lugar y el 21 se comenzaron los trabajos de construcción. El acta de establecimiento se celebró el 25 de Diciembre de 1813 y el 26 de Enero de 1814 se abrió al servicio público, bajo el nombre de Casa de Moneda Provisional. La obra del edificio actual se empezó el 25 de Enero de 1823 y el 24 de Enero de 1824 se hizo la primera introducción de plata á la nueva casa.

La Penitenciaría. Es un grandioso edificio, comenzado en 1843 por el gobernador D. José Antonio Escobedo. Se encuentra ubicado al O. de la ciudad: su planta general tiene la forma de un cuadrilongo de 300 metros de longitud por 150 de latitud. Su frente principal corresponde á una extensa plaza, en la cual se ha plantado un jardín. La fachada principal es de orden dórico y puede contener todo el edificio, entre presos, escolta y empleados, como unas 3,000 personas. No está todavía terminado; pero hace tiempo que lo ocupa la prisión, lo mismo que la administración de justicia, y tiene establecidos algunos talleres.

Los demás edificios públicos del mismo género que los anteriores, son el Palacio Municipal y la Aduana.

TEMPLOS.

La Catedral. Es un edificio verdaderamente grandioso y elegante, á la vez que lleno de majestad y belleza: se puso la primera piedra de él en 31 de Julio de 1561, celebrándose su dedicación en 22 de Octubre de 1618. Su planta tiene la forma de un paralelógramo, cuya longitud es de 78 metros por 33 de latitud: está dividida en su interior por dos naves laterales y una principal, cuya dirección es paralela á su longitud.

El orden arquitectónico de este templo en su parte interior es el dórico, menos en sus once altares que pertenecen al orden corintio. El altar principal es un elegante ciprés de mármol blanco, traído de Génova: es de exquisito gusto y sus adornos son de bronce dorado. En sus cuatro ángulos están colocadas cuatro bellas esculturas de mármol de Carrara, de dos metros de tamaño, y que representan á los Evangelistas. Este ciprés, cuyo costo fué de 30,000 pesos, se trajo para sustituir el de plata que hubo con anterioridad.

La catedral tiene tres puertas al P., las que dan salida á un extenso atrio que se halla circundado por una elegante verja de hierro que se colocó en 1866, y está adornada con bronce dorado. En el extremo O. de la nave principal, y sirviendole de fondo, se halla el coro, cambiado á este lugar en 1827.

Sobre la azotea del edificio, y á la altura de veinte metros, se elevan en los ángulos P. S. y P. N. dos esbeltas torres que tienen una altura total de setenta metros. Su ornamentación es sencilla y pertenece al orden toscano. La distancia de una torre á otra es de 23 metros, y entre ellas se encuentra colocado un gran semicírculo que corona el edificio. Hállase ornamentado con estilo ojival, y en él se encuentra el reloj. En una de dichas torres está la llamada *campanita del correo*, que solo se toca rara vez, cuando hay que anunciar á la ciudad algún acontecimiento fausto de gran trascendencia para el bien público.

Presenta el edificio en conjunto una hermosa perspectiva y es uno de los más interesantes de la bella ciudad de Guadalajara, considerada con justicia como la segunda ciudad de la República.

El Sagrario. Al costado S. de la catedral, y frente á la plaza del Palacio, se encuentra el Sagrario, edificio elegante y de buen gusto, comenzado en 1808. Se suspendió en 1810, á causa de la revolución de Independencia; se continuó en 1835, quedando terminado en 1843.

La planta de este edificio tiene la forma de una cruz latina, y su longitud de P. á O. es de 41 metros por trece de latitud. Su frente vé al P. y en él se encuentra un hermoso pórtico, coronado con un atrio y tres grandes estatuas

que representan la Fé, la Esperanza y la Caridad. La altura de este pórtico hasta su cornisa es de 13 metros y la del atrio de tres. La iglesia toda, en su interior, pertenece al orden jónico, en el exterior al dórico, menos los altares que pertenecen al corintio.

Los demás templos abiertos al culto con que cuenta la ciudad, son: San Francisco, San Agustín, San Felipe, La Compañía, El Santuario de Guadalupe, Mexicaltzingo, Jesús María, Capuchinas, Santa Teresa, Santa María de Gracia, La Merced, Santa Mónica, El Carmen, San José de Analco, San Sebastián de Analco, la Parroquia de Jesús, San Juan de Dios, Aranzazu, La Soledad, San Diego, Belén, La Concepción, La Trinidad y la Parroquia del Pilar. Están en construcción los Dolores y San José.

ESTABLECIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA.

Instrucción primaria. Los establecimientos destinados á este ramo, son: 9 escuelas municipales de niños, otras tantas de niñas, 3 de adultos, 6 escuelas parroquiales para niños y otras tantas para niñas, y varias otras sostenidas por asociaciones privadas ó por pensiones particulares; á las cuales concurren, según un estado que tenemos á la vista, incluyéndose los que cursan los colegios secundarios, 8,928 alumnos, cifra bastante respetable que indica

el estado floreciente de la instrucción en Guadalajara.

Instrucción secundaria.—Instituto de Ciencias. Constituyen á este establecimiento las escuelas de Jurisprudencia, Medicina é Ingenieros, y se siguen en él, las carreras de abogado, médico, farmacéutico, ingeniero topógrafo é hidromensor. En el año escolar de 1880 se matricularon 134 alumnos para la carrera de abogado, 189 para la de médico, 25 para la de farmacéutico y 5 para la de ingeniero.

Liceo de Varones. Se halla establecido en el edificio del antiguo Seminario y está bajo la dependencia de la Junta Directiva de estudios.

Las materias que se enseñan en él, son: latín, francés, inglés, historia, cronología, gramática general y castellana, principios de literatura, filosofía, geografía, astronomía, matemáticas, física, teneduría de libros, dibujo natural y de perspectiva, pintura, esgrima y gimnasia. Concurren á él más de 400 alumnos.

Liceo de Niñas. Depende este plantel de la Junta de estudios, y se halla establecido en el antiguo Beaterio de San Diego.

Fué fundado el 2 de Febrero de 1793 con el nombre de Colegio del Refugio. En 1799 se le cambió ese título por el de San Diego. En virtud de las leyes de Reforma fue erigido este colegio en Liceo, quedando sujeto á la

Junta de instrucción pública. Se hallan establecidos en él las cátedras de geografía, literatura, música, idiomas, bordados, escritura, dibujo, pintura, litografía y otras. Conforme á la ley de la materia, la Junta de instrucción debe costear las pensiones de 105 alumnas de gracia, 65 internas y 40 de medio pupillaje. Concurren al establecimiento más de 200 educandas.

Seminario Conciliar. Este establecimiento fué fundado en 1700, y depende del Gobierno eclesiástico. Tiene establecidas 18 cátedras de estudios preparatorios, jurisprudencia y de materias teológicas, cuyo aprendizaje constituye el fin principal de la institución. Concurren á este plantel 800 alumnos, de los cuales 100 son internos.

Escuela de Artes. Data su fundación de 1841, siendo gobernador el general Paredes. Está dividida la institución en una casa central, que sirve de alojamiento á los alumnos y es la antigua Alhóndiga; y un departamento para la escuela y talleres que está en el ex-convento de San Agustín. Tiene establecidos los talleres de herrería, carpintería, rebocería, zapatería, sastrería, talabartería y litografía. Los alumnos que aún no tienen oficio se dedican exclusivamente á recibir la instrucción primaria en la escuela anexa al establecimiento.

Existen además los colegios secundarios de

Guadalupe, La Trinidad y el Liceo Católico, sostenidos por particulares.

Biblioteca pública. Se compone de tres grandes salones, ocupados todos por estantería, conteniendo cerca de 24,000 volúmenes de diversos géneros. Fué fundada en virtud de la ley de 24 de Julio de 1861, y se abrió al público el 18 de Diciembre de 1875, debido á los esfuerzos del Sr. Lic. Ignacio L. Vallarta, entonces gobernador de Jalisco.

ESTABLECIMIENTOS DE BENEFICENCIA.

De dos clases son los establecimientos de este ramo: unos sostenidos por el Gobierno y los otros por la Junta de caridad. Hablaremos separadamente de ellos.

El Hospicio. La casa de misericordia ó el Hospicio de Guadalajara, es un vasto edificio que se encuentra ubicado en la parte Oriental de la ciudad. Su fundación data del año de 1803 y se debe á la munificencia del Sr. Obispo D. Juan Ruiz de Cabañas. Su planta tiene la forma de un paralelogramo, cuya longitud, en la dirección de P. á O., es de 185 metros por 170 de latitud de N. á S. Se encuentra dividido en dos departamentos, uno para mujeres y el otro para hombres: consta de 23 patios, en los cuales hay jardines que se cultivan con esmero. La iglesia es considerada como la parte más notable de este edificio,

por la sorprendente cúpula de 34 metros que la corona, la cual es, á juicio de los inteligentes, una obra de arte acabada, por su belleza y atrevimiento: como terminación tiene esa cúpula un pedestal con una estatua de la Misericordia, de tamaño de 5 metros.

En el departamento de mujeres hay pensionistas, ancianas y niñas pobres: estas últimas en número de 150, reciben allí una asistencia completa de alimentos y ropa, así como la instrucción primaria y secundaria en unión de las pensionistas.

En el departamento de hombres, hay como 200 niños asilados, que reciben también sus alimentos, vestidos, la educación primaria y secundaria, y se les enseña algún oficio. Hay también un orfanatorio, donde permanecen los niños hasta la edad de siete años, para pasar después á sus respectivos departamentos, y un salón de cuna para niños expósitos, que llevan el apellido del ilustre fundador del Hospicio.

Hospital de Belén. Fué levantado este edificio por el Sr. Obispo D. Fray Antonio Alcalde: su planta general es la de un cuadrado de 350 metros por lado, en el cual se encuentran el hospital, la iglesia y el panteón; habiendo quedado al servicio público los dos primeros en 1791.

Del centro rompen, en sistema radiante ó de estrella, seis salones dedicados para enfer-

merías, de los cuales los del O. están dedicados para hombres, y los del E. para mujeres. Cada salón tiene una longitud de 80 metros por 7 de latitud. Hay además otros salones que solo se utilizan en tiempo de peste; pudiendo caber en todos ellos 725 camas. Se asisten en el establecimiento como unos 350 enfermos.

La Junta de Caridad, asociación fundada en 4 de Diciembre de 1864, y constituida por las personas más notables de Jalisco, sostiene las casas de caridad de San Felipe y Mexicaltzingo, y las escuelas y asilos establecidos en el Hospicio de Belén.

Casa de Caridad de San Felipe. Es un establecimiento amplio y hermoso en el antiguo oratorio de los Felipenses. Fué fundado en 1864 y trasladado á este local en 1865. Consta de dos pisos, en los cuales se encuentran los siguientes departamentos. Salón de tejidos, donde se hacen camisetos, calcetines, medias de algodón y costuras en máquina. Fábrica de sobres para cartas, donde se hacen hasta 8,000 sobres en el día, trabajando diez niñas en ese taller. Fábrica de velas de cera. Departamento de lavado, donde se lava y plancha la ropa que envían muchas de las principales familias de Guadalajara. Botica, que sirve para los enfermos de la casa y para los de fuera, notoriamente pobres: se despachan en ella como .60 recetas diarias. Sa-

lón de asilo para niños, donde se recibe diariamente á los hijos pequeños de los obreros: á los muy pobres se les asiste con alimentos. Los otros departamentos son dormitorios, ropería, salón de juntas, escuela para internas y capilla.

Las niñas internas que concurren al establecimiento pasan de cien, y se les ministran todos los auxilios, formádoles además una caja de ahorros para entregarles su contenido el día de su salida de la casa. Las externas son como 70 y los niños asilados otros tantos.

Según un informe que consultamos, en un periodo de 22 meses se asistieron en esta casa 3,390 enfermos y se despacharon 13,585 recetas.

Casa de Caridad de Mexicaltzingo. Fué construida con fondos de la misma Junta. En el mismo periodo de 22 meses, á que hicimos referencia antes, hubo 2,007 niñas en la escuela de esta casa, 1,755 niños asilados, se asistieron 3,813 enfermos, y se despacharon 16,670 recetas; gastándose en todo 3,719 pesos. Estas elocuentes cifras dan á conocer los auxilios importantes que el establecimiento presta á la clase desvalida.

Á la escuela establecida en el hospicio por cuenta de la Junta, concurren 100 niñas, por término medio: al asilo de 70 á 90 niños diariamente.

A la escuela de Belén asisten 40 niñas, y al asilo de 40 á 60 niños.

TEATROS.

Gran Teatro Degollado. En 12 de Diciembre de 1855, el gobernador del Estado D. Santos Degollado expidió un decreto autorizando al Ayuntamiento para que se arbitrara recursos que se destinaran á la construcción de este teatro. En Enero de 1856 se aprobó el proyecto á que debía sujetarse su construcción, poniéndose la primera piedra el 5 de Marzo del mismo año. Suspensa la obra por falta de recursos, se continuó en 1860, volviendo á interrumpirse á causa de la guerra de intervención. Establecido el imperio, logró ponerse en estado de que en 1866 cantara en él la Sra. Peralta. Desde esa época sufrió una paralización completa, hasta los últimos años en que se reanudaron los trabajos con actividad.

Se encuentra edificado este teatro en la antigua plaza de San Agustín; su planta general tiene la forma de un cuadrilongo de 97 metros de longitud, por 36 metros 40 de latitud; su altura hasta la clave de la linternilla, es de 22 metros 50 centímetros. El gran salón tiene en su diámetro mayor 20 metros 60 centímetros, y en el menor 17 metros 95 centímetros. Este salón está dividido en cinco órdenes de palcos, sostenidos por columnas

de orden compuesto: sobre ellas descansa la bóveda construida con piedra pomez y decorada con una hermosa pintura al óleo, cuyo asunto fué tomado del canto IV de la Divina Comedia del Dante. El foro tiene un techo de fierro, y su longitud es de 34 metros, por 18 de latitud. El salón del patio tiene cinco entradas y su decoración es de estuco, fondo azul, con cornisas, columnas, etc., blanco y oro.

Existen además el Teatro Principal, el de Apolo y el Circo del Progreso.

JARDINES Y PASEOS.

Jardín de la Plaza de Armas. Tiene cuatro espaciosas banquetas de ladrillo, separada cada una en dos secciones longitudinales por una serie de naranjos y de asientos de madera y fierro. El cuadro interior se halla dividido en diversos prados, poblados de plantas escogidas: en el centro hay un zócalo cilíndrico de cantera roja y barandal de fierro, que sirve para la música. Debido al clima, este jardín se encuentra siempre cubierto de flores, especialmente en la primavera.

Jardín Botánico moderno. Fué proyectado en 1868 por la Junta Directiva de estudios. En 1872 se arregló según el método de DeCandolle, habiendo logrado cultivarse en él 74 familias con 217 especies. Cerca del jardín

está establecida la cátedra de Botánica, facilitándose así mucho el aprendizaje á los alumnos.

Los demás jardines públicos son: los de Santo Domingo, del Carmen, de San Francisco, de Escobedo, San Diego, Santa Mónica y Prisciliano Sánchez.

Alameda. Paseo bastante amplio, poblado de grandes fresnos y dividido en cuatro partes ó camellones, que á su vez están cruzados por diversas calles: en el centro hay una glorieta grande donde antes existía una fuente.

Paseo de San Juan de Dios. Puede considerarse que comienza en la garita de Mexicaltzingo, prolongándose al O. hasta el Puente de los Caballos, donde da vuelta, siguiendo la orilla del río hasta la Alameda: es el paseo de que se trata, una calzada de regular anchura, limitada con fresnos por ambos lados.

Parque Alcalde. Está en el antiguo Jardín Botánico y es un cuadrilongo de 218 varas de largo de Oriente á Poniente y de 122 de ancho por los lados opuestos. El conjunto es ameno y constituye un delicioso sitio de recreo.

Calzada de San Pedro. Durante la estación de aguas, en que muchas familias se trasladan á mudar temperamento á la Villa de San Pedro, sita á 6 kilómetros al O., la cal-

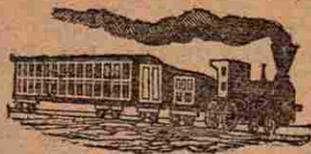
zada que separa á dicha villa de la capital, es un lugar de paseo en todas las tardes de la temporada.

Mercados. Los principales centros de comercio son: la plaza de Venegas ó de la Independencia, donde se hace diariamente un comercio muy activo y se expenden semillas, hortalizas, frutas, carnes, aves, etc. La plaza de toros, en cuyo mercado se venden de preferencia las diversas clases de loza que se fabrican en Tonalán y otros pueblos de las cercanías; y los de San Juan de Dios y Nueve Esquinas.

Panteones. Están al servicio dos, conocidos con los nombres de Guadalupe ó Belén y el de los Angeles. El primero, que es el mejor, fué construido en 1848 en la huerta que perteneció al hospital. Tiene la forma de un cuadrilongo de 350 metros de longitud por 130 de anchura, y está dividido en dos patios. En el centro del primero de éstos se levanta una capilla coronada por una pirámide de estilo egipcio, cuya altura total es de 40 metros. Hay otro panteón llamado de Piedras Negras, que está en construcción.

* *

Tal es en imperfecta sinopsis la opulenta Metrópoli de Jalisco, que acaba de quedar ligada por la vía ferrea; acontecimiento que actualmente ocupa la atención de aquella entidad federativa y del país entero.



CAPITULO SEXTO.

Tramo de Irapuato á Silao y Guanajuato.

Indicaciones generales.— Descripción general del tramo.— Descripción particular.— Estaciones.— Noticias históricas, estadísticas y descriptivas sobre las ciudades de Silao y Guanajuato.— Mineral de Guanajuato.— Noticias relativas á él desde 1548 hasta la actualidad.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: de Irapuato á Silao 30 kilómetros, y de Silao á Guanajuato 23 kilómetros; total, 53 kilómetros.

Tiempo empleado en recorrerlo: de Irapuato á Silao 1 h. 39 m., y de Silao á Guanajuato 1 h. 5 m.; total 2 h. 44 m.

Territorio que atraviesa: el del Estado de Guanajuato. ®

Número de estaciones, incluidas la de partida y terminal: 5.

Lugares notables: la cañada de Marfil.

Poblaciones inmediatas á la vía: Irapuato, Silao, Marfil y Guanajuato.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAMO.

ESTA línea, que es la continuación natural del Ferrocarril en las partes Oriental y media del valle del Bajío, comienza al N. de Irapuato, próximamente un kilómetro antes del término de la antigua vía angosta, y se dirige por el Noroeste al puerto ó estrechamiento formado por los cerros del Copal y de Arandas, en cuyo punto toca por su margen derecha al río de Guanajuato, cortando un kilómetro más adelante la carretera nacional que conduce á la ciudad del mismo nombre.

Después de pasar el cruzamiento, la línea se desvía más hacia el N. por medio de una curva muy amplia de cerca de 400 metros de desarrollo, al terminar la cual continúa en línea recta con dirección á la loma de San Antonio el Rico, la que atraviesa en el sentido de su menor longitud, teniendo al pasar por medio de ella un ascenso, una parte á nivel y un descenso. Al pie de la pendiente descendente, por una curva tan amplia como la anterior y de menor desarrollo, la línea se vuelve á inclinar al Oeste hasta que toma la dirección de Silao, á cuya ciudad llega por el S. O., después de haber recorrido en línea recta, por más de 15 kilómetros, una planicie no interrumpida.

Los terrenos atravesados por la línea en el tramo de Irapuato á Silao, son por su orden los siguientes: la municipalidad de Irapuato, el rancho de San Francisquito, las haciendas de Arandas y la Garrida, los ranchos del Marqués y Santa Bárbara, la hacienda de San Antonio el Rico, los ranchos de San Miguelito, Pozos de Gallegos, San Diego y la Soledad, la hacienda de Cerritos y la municipalidad de Silao. (1)

El ramal de Guanajuato parte de Silao: la sección comprendida entre esta población y la de Marfil tiene pendientes máximas de 2.5 p% y curvas hasta de 126 metros de radio: (2) en el tramo de Marfil á Guanajuato, las curvas son hasta de 30 metros de radio y el perfil es el de la calzada donde está alojada la vía. Llega la vía ferrea con tracción de vapor hasta Marfil, en un trayecto de 23 kilómetros 373 metros. La vía urbana de Marfil á las inmediaciones del Cantador, tiene 5 kilómetros 110 metros, y se explota con tracción animal.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR.

IRAPUATO. Estación situada, como ya se dijo en su lugar, á 353 kilómetros de la ciudad de México.

1 Informe del inspector oficial, José María Velázquez, rendido el 19 de Julio de 1882

2 Informe del inspector Lorenzo Pérez Castro, de Noviembre 13 de 1882.

VILLALOBOS. Estación distante de la capital de la República 370 kilómetros.

SILAO. Estación á 283 kilómetros.

Conforme á las noticias que nos ministra el Dr. Romero, la población de Silao era antes de la conquista, una miserable aldea de indios chichimecas. Verificada aquella, emprendió Nuño de Guzmán la reducción de Nueva-Galicia y llegó hasta las inmediaciones de Silao, tomando posesión de los terrenos á nombre del monarca. Por el año de 1553, se acercaron allí siete familias de españoles, bajo la dirección de D. Francisco Cervantes Rendón; después, por el año de 1599, en que se llevó adelante con todo rigor la cédula llamada de *Congregaciones*, se aumentó notablemente el vecindario.

El nombre de Silao le fué puesto por la yerba medicinal de ese mismo nombre que abunda en las inmediaciones.

Está situada la población á los 20° 43' de latitud y 2° 40' de longitud del meridiano de México, casi á la falda del cerro del Cubilete y á la altura de 1,858 metros 56 centímetros sobre el nivel del mar. La temperatura es muy agradable y el clima sumamente sano: domina el viento del P. y el termómetro de F. sube en Mayo hasta á 76°.

Se encuentra dividida en 76 cuarteles, con 107 manzanas, 1,242 fincas y 14,198 habitantes.

Tuvo el título de congregación hasta el año de 1833, en que el congreso de Guanajuato le dió el de villa. En 1861 fué elevada al rango de ciudad. Cuenta con una buena plaza, cinco plazuelas, muchas casas cómodas y decentes, algunos almacenes de efectos extranjeros y gran número de tiendas de comercio. Un jardín en la plaza principal y otro en la plazuela de la Cruz.

Entre sus templos figuran: la Parroquia, comenzada á fabricar á fines del siglo XVII y concluida en 1728: el exterior es elegante, tiene una elevada torre y un atrio cómodo cercado de verjas de hierro. Además de este templo tiene el del Hospital, construido en 1810, San Francisco, el Tercer Orden y unos seis ú ocho más de menos importancia.

La beneficencia pública de la localidad cuenta con dos establecimientos que no carecen de importancia. El Hospital civil ó de Hidalgo, inaugurado el 16 de Setiembre de 1879: durante el año corrido de Julio de 85 á Junio de 86, hubo en él una existencia máxima de 85 enfermos en Noviembre de aquel año y una mínima de 40 en Enero de 86. El otro establecimiento es el Hospicio, que tiene de ordinario una existencia que pasa de 50 niños menores de 14 años. Según un documento oficial (1), se gastó en él, durante el bienio de

1 Memoria del ciudadano gobernador general Manuel González presentada en Setiembre de 1886. Anexo número 70.

84 á 86, la regular suma de 5,581 pesos 76 centavos.

En las inmediaciones de Silao se dió el 10 de Agosto de 1860, la célebre batalla en que fué derrotado Miramón y derrocada con él la causa de la reacción. En este combate hizo el ilustre Zaragoza grandes proezas de valor.

MARFIL. Estación distante de Silao 18 kilómetros y de México 401 kilómetros. Desde aquí hasta el jardín del Cantador, de Guanajuato, hay 5 kilómetros 110 metros.

El Real de minas de Marfil es un suburbio de Guanajuato y á cuya proximidad debe su existencia. Está situado en una cañada profunda, único punto por donde pueden entrar los carruajes y por donde ha podido llegar el ferrocarril á Guanajuato.

El camino que conduce á esta ciudad se comenzó en 1767 y va por la falda de las montañas que forman el tortuoso cauce de la cañada de Marfil: después de haberse gastado en él cerca de medio millón de pesos, no pudo concluirse sino hasta el año de 1852, durante la administración del Sr. Muñoz Ledo, con un costo de poco más de 50,000 pesos. Esta obra duró cerca de un siglo y las pensiones que se colectaron para ella excedieron con mucho de un millón de pesos. Las obras principales que se ejecutaron para hacer transitable este camino, fueron: un magnífico y elevado puente de un solo arco, que da comunicación

á la ciudad con el barrio de Tepetapa, la apertura del *Cerro trozado*, gran número de enormes terraplenes y tres hermosos puentes construidos sobre los ríos de Guanajuato y Santa Ana.

GUANAJUATO. Estación situada á 23 kilómetros de Silao, á 5 kilómetros 110 metros de Marfil y término del ramal que se separa en la Estación de Silao.

La vía ferrea de tracción animal que llega á la Estación del Cantador, continúa por un costado de este Paseo, dá vuelta por la Calzana Antigua, sigue las calles de Belén, Alonso, Sopeña y Sangre de Cristo, dirigiéndose por el Hospicio al pintoresco barrio de la Presa.

La ciudad de Guanajuato es capital del Estado del mismo nombre y se encuentra á 21° 2' de latitud, 1° 50' de longitud O. del meridiano de México y su plaza principal á la altura de 2,084 metros sobre el nivel del mar.

El nombre primitivo fué *Quanashuato* que, según el Dr. Romero, significa en idioma tarasco *Cerro de Ranas*, nombre que se puso por haberse encontrado allí los indios una enorme piedra con figura de rana, á la cual tributaron después culto religioso.

El origen de la ciudad de Guanajuato es muy semejante al que han tenido todos los Reales de minas. Unos arrieros descubrieron en 1548 la veta de San Bernabé, en pertenencia de La Luz; participaron su descubrimien-

to á unos españoles aventureros, los que se establecieron allí, construyendo una fortaleza para defenderse de las continuas agresiones de los chichimecas, primitivos habitantes de esta comarca. Después el Real de minas se convirtió en pueblo; luego las bonanzas atrajeron á multitud de gente, recibieron impulso la agricultura y el comercio, y la población fué subiendo hasta convertirse en la que hoy es una populosa ciudad.

Se estableció el Real (1) de minas de Guanajuato en 1554. Se le dió el título de villa en 1619 y el de ciudad en 8 de Setiembre de 1741.

Se encuentra situada la ciudad en medio de las ricas montañas metalíferas que limitan al E. los llanos de Silao, Salamanca y otros. Las inmediatas á la población son ásperas y escabrosas, como todas aquellas en que abunda el mineral. Las cortan profundos barrancos, muchos de los cuales tienen 200 á 300 varas de ancho. Los espantosos precipicios que se ven por todas partes llenan de horror al viajero. Las vegas y las sierras que las limitan presentan una escena sublime, en que la luz y la sombra se mezclan con el más pintoresco contraste.

En uno de los circuitos de estos barrancos

1 Se le llamaba *Rea* en el sentido de campamento y no en el de pertenencia al Rey.

está la ciudad de Guanajuato, tan dominada por los montes, que solo se llega á ver desde las cimas de éstos, causando entonces no poca sorpresa al viajero tan extraña situación. Por algunos puntos la ciudad se extiende á modo de anfiteatro; por otros se estrecha á lo largo de la margen del barranco, mientras las casas, arregladas á las desigualdades del terreno, presentan los más elegantes y variados, y á veces los más caprichosos grupos. Con razón se ha dicho que para dar una idea exacta de la forma de Guanajuato, basta tomar una hoja de papel y estrujarla fuertemente entre las manos.

En la fundación no se consultó la comodidad de los habitantes, sino que se aprovechó el terreno que se encontró mejor; así la ciudad está sentada en un profundo y estrecho valle, rodeado por todas partes de montañas. Al N. tiene el cerro del Cuarto, que tomó el nombre de la pierna de un ajusticiado puesta allí; al S. el cerro de San Miguel, en cuya cima hay una pequeña llanura llamada de "Las Carreras;" al E. el cerro de Sirena, y se extienden á lo largo de la cañada los de los Tumultos ó de las Guerras, San Miguelito, La Leona; y al N. E. los de Mellado, Cata, Valenciana y otros.

De la estrechura del sitio resulta que hay muy pocas calles en que pueden andar carruajes, las demás comunicaciones son angostas ó

torcidas, trepando por los costados de las alturas y siguiendo las sinuosidades de los cerros; la plaza misma, de figura muy irregular, apenas tiene un corto espacio llano, ocupando parte de ella la cuesta del Marqués: las casas están como amontonadas unas sobre otras, siendo frecuente que la puerta de una caiga sobre la azotea de otra, presentando una vista extraña y pintoresca. No obstante, hay edificios bastante hermosos, encontrándose situados los mejores y más ricos en el fondo de la cañada ó á poca elevación en la falda de los montes, en la plaza principal y en las calles de Alonso, Sopena, San Francisco, los Pocitos, etc.: las casas humildes de la gente pobre, de construcción bastante ligera, van subiendo en tropel y sin orden por las montañas, hasta llegar algunas á la cima, como si buscaran un horizonte más dilatado. Las calles son irregulares, están bien empedradas y tienen buen alumbrado; la plaza mayor es una cuchilla de terreno desigual, y las plazuelas de San Diego, Mejamora, San Fernando, la Gavira y San Roque, son pequeñas y de forma polígona.

Al Oriente de la población nace un río que la atraviesa en su mayor parte y que se hace temible algunas veces por las inundaciones que produce. Debido á este río la ciudad es sana, limpia y aseada en tiempo de lluvias, en que las aguas arrastran las inmundicias; á la vez que pestilente, asquerosa y enfermiza en tiempo de secas.

Hubo Ayuntamiento en Guanajuato, desde que el Monarca español concedió al mineral el título de Villa, que fué como ya se dijo, en 1619.

El escudo de armas que fué concedido por el Rey á la ciudad, contenía una estatua con los ojos vendados, un cáliz en una mano y una cruz en la otra, representando á la Fe.

La población de Guanajuato, desde hace cerca de tres siglos, y según datos autorizados, ha sido como sigue:

Años.	Población.
1600	4,000
1700	16,000
1800	66,000
1825	33,444
1830	40,716
1833	43,872
1854	63,000
1876	70,000
1880 (Casco de la ciudad)....	52,112
1886	73,000

Como se ve, terminó el siglo XVI con solo 4,000 habitantes; con la guerra de la Independencia decayó mucho el censo, de tal manera, según afirma el Dr. Romero, que las casas se daban gratis al que quería habitarlas; en los años posteriores la población ha vuelto á adquirir nuevo desarrollo. Debe advertirse que las cifras indicadas representan también la po-

blación de los alrededores de la ciudad, exceptuándose la de 1880 que es de 52,112 y corresponde solo al casco, según datos oficiales. (1) Conforme á los propios datos, los 16 minerales contiguos, sin incluir el de La Luz, tienen 21,366 habitantes, que unidos á los del casco dan 73,478.

Está dividida la ciudad en 22 cuarteles, 220 manzanas, 5,931 casas y 12,008 familias.

Se surte la ciudad de agua de una Presa, llamada de la Olla, donde se reúnen las aguas pluviales necesarias para el abastecimiento de la población: la apertura de esta Presa, al comenzar la estación de lluvias, constituye una de las fiestas más animadas de Guanajuato. Hay diseminados en la ciudad y alimentados por la Presa, varios depósitos de agua potable, que construyó en 1859 D. Marcelino Rocha. La administración actual de Guanajuato tiene el laudable propósito de introducir el agua potable á la capital, cuya obra, una vez llevada á feliz término, como dice el señor gobernador (2), cambiará por completo y de una manera favorable las condiciones higiénicas y económicas de esa importante ciudad. Según

1 Memoria del ciudadano gobernador Francisco Z. Mena, correspondiente á 1880.

2 Memoria del ciudadano gobernador general Manuel González, presentada en Setiembre de 1886, página XXI.

informa aquel funcionario, ese benéfico proyecto está ya en vía de realización, y de sentirse sería que se interrumpiera á la mitad del camino, aplazando para más tarde la ejecución de esa mejora, que sin duda immortalizará el nombre del gobierno que la lleve á cabo.

EDIFICIOS PÚBLICOS.

Sus edificios públicos más importantes, son:

El Palacio de Gobierno, finca muy bien construida, que tiene en su salón principal una galería de retratos de los gobernadores del Estado.

La Casa de Moneda, donde se han acuñado muchos millones de pesos. El ensaye se planteó el año de 1826, y en el de 1850 se repuso y mejoró notablemente el establecimiento.

El Castillo de Granaditas, edificio que sobresale entre todos por su magnificencia. Está situado en medio de la cuesta de su nombre: fué construido el año de 1785 por el intendente D. Juan Antonio de Riaño: tiene en el interior dos pisos por los lados del N. O. y O., y por el lienzo del S. tiene tres, porque así lo exigió la desigualdad del terreno. Es la Alhóndiga, como también se le llama, un cuadrilongo, cuyo costado mayor tiene 80 varas de longitud: en el exterior no tiene más ador-

no que las ventanas practicadas en lo alto de cada troje, lo que le da un aire de castillo ó casa fuerte, y lo corona un cornizamiento dórico, en que se hallan mezclados con buen efecto, los dos colores verdoso y rojizo de las dos clases de piedra de las hermosas canteras de Guanajuato. El edificio de que se trata fué una Alhóndiga, el vulgo se acostumbró á llamarle castillo, sin duda por su forma, poniéndole el aditamento de *Granaditas*, por los frascos ó granadas usadas en su defensa. en el ataque que dió á el Hidalgo el 29 de Setiembre de 1810. Todavía se ven en sus muros las huellas que dejaron las piedras y proyectiles arrojados en ese ataque por los insurgentes. Todavía existen también los garfios donde estuvieron colgadas las cabezas de Hidalgo y de otros caudillos de la Independencia.

El Palacio del Congreso y la Jefatura política del Departamento.

ESTABLECIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA.

El Colegio del Estado, fundado con el nombre de la Purísima, por D. Pedro Lascaraín de Retana y la marquesa de San Clemente Doña Josefa de Busto y Moya. Estuvo á cargo de los jesuitas, y ex-patriados estos religiosos quedó cerrado por algunos años, hasta que el gobierno español lo restableció á fines del si-

glo pasado. El primer Congreso del Estado mandó reconstruir y ampliar el edificio en 1826: concluida la reforma, se abrió el establecimiento el 24 de Febrero de 1826. La fábrica material de él es elegante, sólida y grandiosa. Hicieron su curso en este plantel, entre otros, los distinguidos guanajuatenses D. Lucas Alamán, D. Benigno, D. José y D. Miguel Bustamante, y D. Juan Bautista Morales.

En el primer semestre de 86 cursaban las cátedras del Establecimiento 323 alumnos, entre internos, externos y aficionados. Están anexas al Colegio: la Biblioteca pública, que tiene más de 12,000 volúmenes, y la Escuela Normal de varones que tenía en dicho semestre 16 cursantes.

La Escuela de Medicina, que tuvo en 1886 34 alumnos.

Dos Escuelas Normales, una para señoritas y otra para varones, que abrieron sus cursos en Enero de 1871. La primera ocupa un local especial que se inauguró el 5 de Mayo de 1875 y cuenta con más de 100 alumnas. La de varones tiene 18 cursantes y está anexa al Colegio del Estado, como ya se dijo.

Varias escuelas de instrucción primaria, sostenidas por el Gobierno, por el Municipio y por los particulares.

ESTABLECIMIENTOS DE BENEFICENCIA.

El Hospital general ó de Belén, al cual entraron de Julio de 1885 á Junio de 1886, 3,659 enfermos, de los que salieron curados 3,261 y fallecieron 290. En este Hospital hacen su práctica los alumnos de la Escuela de Medicina.

Hospicio de Mendigos, con una existencia media de 40 á 50 individuos.

El Hospicio de Niñas, con una existencia ordinaria de 25 á 35 asiladas, de las que unas reciben la instrucción primaria en las escuelas municipales y otras se dedican á los quehaceres domésticos en el Establecimiento.

El Monte de Piedad, fundado por decreto núm. 55, de 17 de Abril de 1888, con capitales pertenecientes al Hospital de Belén. Esta benéfica institución no tiene más objeto que favorecer á los necesitados, haciéndoles préstamos de dinero sobre prendas con un interés módico. Las utilidades que se obtengan se destinarán á las atenciones del referido Hospital.

TEMPLOS.

Cuenta con los siguientes templos principales: *la Parroquia*, cuya construcción duró más de veinticinco años, y se dedicó solem-

emente en 1696. *San Diego*, cuya fundación tuvo lugar el 22 de Enero de 1663, siendo ratificada por real cédula de 1667. *La Compañía*, construido por los jesuitas y dedicado en 1765, habiéndose comenzado á fabricar el 6 de Agosto de 1747. *El Santuario de Guadalupe*, dedicado el 30 de Noviembre de 1733. *San Francisco*, fundado el año de 1792 por D. Manuel de Otero, quien formó provisionalmente á los religiosos un ruin monasterio y una pequeña iglesia que cambiaron en 1828 por la de San Juan. El bello templo de la *Asunción*, construido por el rumbo de la Presa: tiene pocas dimensiones, pero todo en él es artístico y de buen gusto. Por último, los templos del Pardo, San Francisco, San José, San Roque, Belén y otros.

Las demás cosas que tiene la ciudad son: la plaza principal, y las de Gavira, Baratillo, San Fernando y la Compañía. El teatro antiguo ó Coliseo, estrenado en 1826. El *Teatro Nuevo*, en construcción, que será un gran edificio si llega á concluirse. El *Paseo del Cantador*, bello jardín concluido por el año de 1860 y hecho á fuerza de un inmenso trabajo, pues la planicie que ocupa era antes un gigantesco peñasco que fué preciso hacer desaparecer. El *Paseo de la Presa*, donde los vecinos han fabricado hermosas quintas y casas de campo: este paseo se halla en la actuali-

dad comunicado por tranvías con el resto de la ciudad. El *Jardín de la Unión*, en la antigua plazuela de San Diego. El *Mercado de la Reforma*. La *Plaza de Toros*. El magnífico *Panteón*, colocado sobre la cima del Cerro Trozado. El panteón clausurado de San Sebastián. Una sucursal del Banco Nacional y el hotel y baños de Rocha.

Entre algunos de los acontecimientos memorables que han tenido lugar en la ciudad, deben mencionarse: la inundación verificada en la mañana del 5 de Julio de 1760. La verificada en la noche del 27 de Julio de 1780. Los ruidos subterráneos oídos en los días 9 y del 13 al 16 de Enero de 1784, que fueron los más notables, aunque estuvieron repitiéndose durante un mes, causando gran alarma á los habitantes. Por último, el ataque por el ejército de Hidalgo el 29 de Noviembre de 1810 y en el cual murió el intendente Riaño, jefe de la plaza.

Entre las cosas notables de los alrededores, son dignas de mencionarse: el Fuerte de San Miguel, construido en la mesa del cerro de su nombre, y que es una especie de ciudadela, que domina completamente la población. Los *Loceros*, situados en las inmediaciones de la Presa de la Olla, de los cuales se sacan las bellas canteras que sirven para los embanquetados, fachadas y escaleras de las fincas urbanas. Y los minerales inmediatos, á los cuales les destinaremos una sección especial.

MINERAL DE GUANAJUATO.

Noticias históricas y estadísticas relativas á él desde 1548 hasta la actualidad.

Teniendo como tiene Guanajuato una gran importancia minera, nos parece oportuno formar una sección especial en que se consignen los datos y noticias más importantes, relativas á este ramo. Al efecto, aprovecharemos entre otros, los contenidos en un importante trabajo que acaba de publicarse. (1)

Como se indicó en otro lugar, la primera veta que se trabajó fué la de San Bernabé, perteneciente al mineral de la Luz, verificándose esto en 1548. Habiendo aumentado la población y los elementos de riqueza, el pueblo de Guanajuato fué declarado villa en 1619 y ciudad en 1741, según se dijo también. Desde este último, dice el Sr. Rocha, hasta 1810, el

(1) El trabajo á que se hace referencia tiene por título «Planio de la ciudad de Guanajuato y Cuadro Sinóptico de su mineral, formado por el ingeniero de minas José Rocha.—León, Marzo de 1858.

mineral estuvo en su apogeo. Las cantidades de oro y plata que se extrajeron entonces, fueron fabulosas, y aunque no hay un dato oficial que lo confirme, las costosas haciendas de beneficio que en aquel tiempo se construyeron, prueban, que si el mineral no estaba en bonanza, si al menos disponia de grandes recursos para la construcción de esos edificios, que tantos gastos demandan de por sí. La revolución de Independencia acabó casi con el mineral, dejándolo en una situación demasiado precaria, que fué desapareciendo con la llegada de las compañías anglo-mexicana é inglesa unidas, bajo cuya influencia la población comenzó á reanimarse y á mejorar poco á poco el mal estado en que se encontraba. Vino después una nueva decadencia en las negociaciones mineras hasta 1847, en que se descubrió la bonanza de la mina de la Luz, la que á la vez que prodjo sumas cuantiosas, dió origen á otras negociaciones de importancia, dando lugar á las mejoras de gran consideración que en ese tiempo se hicieron á la ciudad.

Desde esa época hasta los últimos años, el mineral ha tenido constantes alternativas. En 1870 se inició el desagüe de la Valenciana por medio de una maquinaria adecuada, con lo cual esta mina y sus anexas han adquirido una importancia que antes no tenían. En 21 de Marzo de 1886 se inauguraron nuevas máquinas en Valenciana y Cata, con cuya mejo-

ra ambas negociaciones han prosperado mucho, teniendo cada día mayor expectativa. Últimamente, continúa el Sr. Rocha, y casi á fines de 1887, se han organizado las nuevas empresas mineras denominadas «La Concordia» y «La Unión,» que comprenden, la primera, las famosas minas de Rayas y Mellado, y la segunda, las ricas negociaciones del Cedro, San Rafael y Purísima del Cedro, en las que figuran personas acaudaladas y entusiastas, que les darán un poderoso impulso con sus cuantiosos recursos. Hay además otras varias empresas mineras, americanas y del país, cuyos importantes trabajos contribuirán poderosamente á mejorar la situación de tan importante mineral.

Las grandes riquezas que han producido las minas de Guanajuato son incalculables, y sin embargo hay que esperar todavía mucho de ellas.

Según el Cuadro Sinóptico mencionado antes, la producción de estas minas desde 1590 hasta 1886, asciende á 841,731,848 pesos 90 centavos, conforme al pormenor siguiente:

Años.	Valor de la plata y el oro.	Promedio anual.
1590 á 1700	\$227,235,400 00	\$2,146,264 00
1701 á 1800	271,183,392 00	2,711,833 00
1801 á 1809	47,752,162 00	5,305,795 00
1810 á 1818	22,860,315 00	2,540,935 00
1819 á 1821	No hay noticias de este periodo.	
1822 á 1841	24,127,796 00	2,106,389 00
1842 á 1861	116,815,749 00	5,840,787 45
1862 á 1871	43,950,000 00	4,396,000 00
1872 á 1882	49,782,820 00	4,525,710 90
1883 á 1886	20,024,214 90	5,066,053 73

Estos datos fueron tomados: de la tesorería real de Nueva-España, de la Historia de México de D. Lucas Alamán, de los libros de la casa de moneda, de la secretaría del gobierno local y de un estado de 11 de Enero de 1791, relativo á la mina de Valenciana, el cual fué remitido al gobierno español con una solicitud en que los mineros pedían se les mandara suficiente mercurio para aumentar los productos de dicha mina.

MINAS PRINCIPALES.

Muchas son las minas que han dado abundantes productos; pero las que más se han distinguido por su riqueza, son: La Luz, Valenciana, Rayas, Mellado, y últimamente el Socavón de Las Adjuntas.

La Luz. El Socavón de San Bernabé, perteneciente á La Luz y donde existen las labores más antiguas, comenzó á trabajarse en 1548. Las cantidades producidas en las diversas bonanzas que ha tenido, son bien importantes, aunque nunca tan notables como las de La Luz en esta última época, pues desde 1847 en que empezó esa bonanza, hasta 1860 en que concluyó, ha producido más de sesenta millones de pesos. Esta bonanza, sin embargo de las grandes cantidades que produjo, nunca podrá compararse con las de Rayas, Mellado y Valenciana, que dieron cantidades verdaderamente fabulosas.

Rayas y Mellado. Consideramos reunidas estas importantes minas, por formar actualmente una sola negociación. Son ellas las más antiguas, pues se comenzaron á trabajar en 1550. La primera fué descubierta por un arriero llamado Juan Rayas, quien le dió su nombre, habiéndola trabajado por su cuenta algunos años hasta que la vendió á D. Diego Ahedo. En cuanto á la segunda, se ignora quién fué su primitivo dueño, aunque á juicio de personas conocedoras, esta mina ha sido tanto ó más rica que la de Rayas, como lo comprueba el hecho de haber producido más de 2,000,000 de cargas de 7 á 8 marcos, en el periodo corrido de 1862 á la fecha. La mina de Rayas ha producido en un periodo de cuarenta y cuatro años 86,871,521 pesos

80 centavos, y la de Mellado otro tanto; cifras que dan á conocer de una manera clara la importancia de la empresa denominada "La Concordia," que ahora forman ambas minas.

La Valenciana. La fama de riqueza de esta mina es bien notoria, y por lo mismo, para darla á conocer nos bastará citar unos cuantos datos de los más culminantes, que sirvan solo para sintetizar su importancia.

La Valenciana, dice el Barón de Humboldt, ofrece el ejemplo casi único de la mina que en el espacio de cuarenta años ha dado á sus dueños *cuatrocientos á seiscientos mil pesos*, á lo menos, de utilidad anual. Desde 1771 hasta 1804 no dejó de dar al año un producto de más de 2.800,000 pesos; habiendo habido años en que la utilidad limpia de los dos dueños de la mina ascendió á 1.200,000 pesos.

Solo con esos cuantiosos productos, se explica que el conde de la Valenciana haya podido gastar en solo la apertura y ademe de los tres tiros, la enorme suma de 1.191,000 pesos.

Los gastos de laborío de esta mina de años comunes han sido:

Desde 1707 á 1791.....	\$ 410,000
Desde 1794 á 1802.....	890,000

Durante el periodo corrido de 1794 á 1802, el producto de los metales importó 13.835,357 pesos, de cuya suma representan los gastos

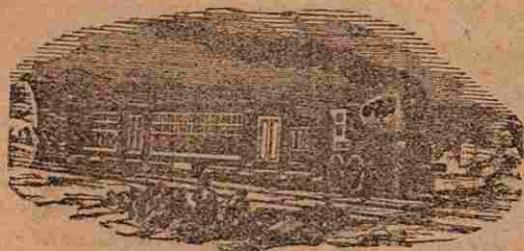
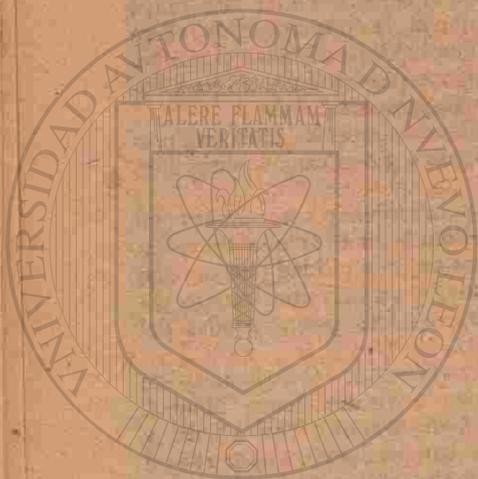
de laborío \$8.046,058, y el producto líquido partible 5.821,314 pesos.

Para tener una idea de los gastos enormes que demandaba la explotación de esta mina, bastará decir que en la época á que se refiere el Barón de Humboldt se gastaban al año solo en pólvora 5,000 pesos y en acero para barrenas y picos 18,750 pesos.

En la actualidad, la repetida mina está produciendo de 2,500 á 3,000 cargas semanalmente.

Por último, para terminar, agregaremos que el tiro principal tenía en 1881 que lo visitamos, 520 metros de profundidad (siendo cien de agua), por lo que ha sido considerado como una de las mayores profundidades del Globo.

Socavón de las Adjuntas. Comprende éste las minas de San Cayetano, Santa Mónica, El Diamante, San Antonio, San Miguel y Buenos Aires, y han producido desde 1885 á la fecha cerca de dos millones de pesos, correspondiéndoles de utilidades á los dueños más de un millón.



CAPITULO SETIMO.

Tramo de Silao á León y Aguascalientes.

Indicaciones generales.— Descripción general del tramo.— Descripción particular.— Estaciones.— Noticias históricas, estadísticas y descriptivas sobre León, Lagos, Estado y Ciudad de Aguascalientes.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 237 kilómetros.
Tiempo empleado en recorrerlo: 5 horas, 51 minutos.

Territorio que atraviese: el de los Estados de Guanajuato, Jalisco y Aguascalientes.

Número de Estaciones, incluidas las de partida y terminal: 13.

Poblaciones que toca: Silao, León, Lagos, La Encarnación y Aguascalientes.

Obras de arte: el puente de la Encarnación, kilómetro 538.

Altura de la Estación de partida: 1,818 metros.
Id. de la terminal: 1,930 metros. Diferencia entre ambas: 112 metros.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAMO.

El tramo de que vamos á ocuparnos parte de la Estación de Silao, y al salir se desvía hacia el Oeste, hasta que toma la dirección media del cuadrante Noroeste, la cual sigue en línea recta por 8 y medio kilómetros, cruzando en su trayecto el río de Silao y la carretera nacional para llegar á un puertecillo en la loma de las Ánimas. Entre esta loma y la del Suspiro ó los Sauces, la línea tiene la dirección general de E. á O., vuelve á cruzar el camino nacional, y sigue por largos alineamientos rectos enlazados por curvas amplias y de pequeño desarrollo; al acabar de ascender la loma del Suspiro, por el puertecillo más bajo, la línea se encuentra en la parte más alta de una llanura sin interrupción, la cual desciende suavemente en línea recta por trece kilómetros, encontrándose á su fin el barrio de San Miguel, de la ciudad de León.

De Silao á León los terrenos atravesados son: los ranchos de Bustamente, El Cuesillo y el Mezquite, las haciendas de Loza, de Barrera y los Sauces, los ranchos del Suspiro, la Trinidad, la Concepción, la Capellanía, San José del Refugio, Santa Gertrudis y Jerez, las

haciendas de San Nicolás y la Pompa, y la Municipalidad de León. (1)

De la hacienda de Pompa al S. del barrio de San Miguel, perteneciente á León, continúa con dirección general al S. E. por las bases de la serranía que está al O. de León, y se dirige á los pueblos del Rincón; sigue en esta dirección por unos 11 kilómetros en terrenos de las haciendas de Pompa, Santa Rosa y La Mora, de donde pasa á los terrenos de Santiago, El Baral y Casas Blancas, desviándose la línea hacia el O. Después en unos 19 kilómetros sigue por terrenos de la Noria, Carrión, La Cantera, El Baral y la Cañada de Menas, desviándose constantemente al N. E. Al salir de estos terrenos entra sucesivamente á los de San Vicente, San Francisco, San Agustín, Las Labores, Moya y la Municipalidad de Lagos.

Pasada la población de este nombre sigue por Serrano, los Salas y Santa María. Franquea el río de la Encarnación sobre un puente de grandes dimensiones, que es de los más notables de esta línea: deja aquí el Estado de Jalisco, para entrar al de Aguascalientes, hasta llegar á los suburbios de la ciudad del mismo nombre, punto donde termina la sección que consideramos.

1 Informe del inspector José María Velázquez, rendido en 19 de Julio de 1882.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

SILAO. Estación á 383 kilómetros de México, según se dijo en el lugar correspondiente del tramo anterior. Altura 1,818 metros sobre el mar.

TRINIDAD. Estación que dista de la capital de la República 402 kilómetros.

LEON. Estación á 416 kilómetros. Se encuentra distante como media legua de la ciudad, aunque unidas ambas por ferrocarril de tracción animal.

Antes de la conquista, el sitio que hoy ocupa la población estaba habitado por tribus de indios Chichimecas: cuando Pedro Almuides de Chirinos hizo sus incursiones á Lagos y Comanja, algunos de sus soldados llegaron hasta León por el año de 1551 y le dieron á la comarca el nombre de *Valle de Señora*.

Aunque el decreto para la fundación de León lleva la fecha de 12 de Diciembre de 1575, en concepto del Dr. Romero, algunas familias se habían avocindado allí anteriormente con autorización del Gobierno de México, fundando este parecer en que Carlos V, al decretar la fundación de Pénjamo el 12 de Agosto de 1552, encargó su cumplimiento al *Alcalde mayor de la Villa de León*, lo que prueba que ya entonces existía ésta.

Sin embargo de todo, la fundación legal no

se verificó, sino hasta que el Virey D. Martín Enriquez de Almanza reunió á los indios en congregaciones; entonces encomendó la ejecución de la cédula al Consejero Real D. Juan José Orozco, quien de paso para Guadalupe autorizó el nombramiento de los primeros Alcaldes y Consejales, y declaró terminada la fundación de la Villa de León el 20 de Enero de 1576. (1) Trascurrieron todavía muchos años para que se expidiera por la Corte de España el título respectivo, que no llegó á publicarse sino hasta el 22 de Marzo de 1712. Permaneció con el título de villa hasta que el 2º Congreso del Estado, por su decreto n. 22, de 2 de Junio de 1830, la elevó al rango de ciudad con el título de *León de los Aldamas*, en honor de los caudillos de la Independencia de ese apellido, que vivieron en ella desde su infancia.

El Escudo de Armas, primitivamente concedido á la nueva villa, contenía entre otras cosas la imagen de San Sebastián Mártir, patrón del lugar.

León es la segunda ciudad del Estado por su importancia y la primera por su población.

1 En 20 de Enero de 1876, por iniciativa del Sr. Manuel García Moyeda, se solemnizó suntuosamente el tercer centenario de la fundación; verificándose con tal motivo una Exposición industrial, que se ha repetido en años posteriores con gran provecho para la ciudad. La reseña de esas fiestas consta en un cuaderno publicado entonces.

Está situada en un hermoso valle rodeado por montañas lejanas, á la margen de un pequeño río, á los 2° 17' de longitud O. del meridiano de México y á 1,823 metros sobre el nivel del mar. Su mayor extensión de N. á S. es de 4,729 metros, y de E. á O. de 3,124 metros.

León tiene el aspecto de un gran bosque poblado de álamos, sauces, fresnos y multitud de árboles frutales: está regada por dos ríos que pasan de N. á S. por las orillas de la población.

La ciudad es muy extensa y aunque no tiene espléndidos edificios, su aspecto es bello, tanto por la fertilidad de su suelo, como por la regularidad con que está construida. Tiene la figura de dos paralelógramos que se tocan por uno de sus ángulos; está formada por 236 manzanas, 507 calles, 7,820 casas, y 10 plazas y plazuelas. El valor de su propiedad urbana es de \$1,437,616 58 cs. (1) Está perfectamente orientada con los puntos cardinales de la aguja: sus calles son rectas, aseadas, anchas y adornadas con edificios decentes: estos son los más de un solo piso, pero cómodos y cons- truidos con elegancia y gusto.

El clima es sano, aunque fatiga mucho en los meses de Mayo y Junio en que el termómetro Centígrado sube hasta 33°.

Las principales alturas de las inmediacio-

1 Apuntes geográficos y estadísticos de la ciudad de León, por el Dr. José García Saavedra. 1872.

nes, son: el Cerro Gordo que está al N. de la ciudad, el Gigante y las montañas de Ibarra y de Comanja: dentro de la población se encuentra la pequeña colina de la Soledad.

Se surte de agua la ciudad del manantial llamado el Ojo de Agua, siendo conducida por un acueducto cuya primera piedra se puso el 22 de Enero de 1876.

Los ingresos del Municipio en el presente año de 1888 importan, conforme al presupues- to respectivo, \$100,174 y los gastos probables \$96,718, según el respectivo presupuesto de egresos aprobado para el año actual. Figuran en este último: la instrucción pública con \$12,521 75 es.; el cuerpo de policía de segu- ridad, montada y de á pie, compuesto de 155 plazas, con una respetable suma; una Ins- pección de Sanidad con \$1,174; y el alumbrado con \$4,722. A propósito diremos, que el alumbrado público se estableció por primera vez en Junio de 1835 y se introdujo el de pe- tróleo en 4 de Marzo de 1866.

En cuanto al número de habitantes, es muy vario el que se le fija, sin que nos sea fácil decir cuál es la cifra más aproximada á la ver- dad. Del padrón formado en 1852 por el Sr. cura D. Ignacio Aguado, resultaron 101,000 habitantes: en 1854 el Padre Manrique le da- ba 80,000 (1) y en 1864 le daba él mismo

1 Brevisima relación histórica de la fundación, progresos y estado actual de la ciudad de León, es- crita en 1854 por el Pbro. Luis Manrique y reimpre- sa con algunas adiciones en 1864.

104,000 habitantes. Según el padrón formado en 1869, la población de toda la municipalidad era de 78,930 habitantes. (1) El Sr. García Cubas en 1885 (2) le asigna 120,000 habitantes y un año después 80,000. (3)

La industria en León está muy aventajada. La mayoría de los vecinos se dedican á trabajar en los talleres de rebozos, frazadas, tejidos de algodón y lana, y en la fabricación de sombreros, zapatos, espuelas, frenos, objetos de talabartería y otras manufacturas que se venden con mucha estimación en muchas partes. Los establecimientos industriales que existían en 1872 eran: 634 rebocerías, 48 talabarterías, 17 tenerías, 50 zapaterías, 64 fraguas, 13 platerías, 53 carpinterías, 12 fábricas de frazadas y tejidos de lana y algodón (4), á los cuales debe agregarse ahora, entre otros establecimientos nuevos, la fábrica de hilaza *La Americana*. En 1875 se estimaban los productos anuales de la industria, según un documento oficial (5), como sigue: 4,992 jorongos, 7,368 frazadas, 4,992 cortes de barragán, 447,500 rebozos,

1 Saavedra, apuntes geográficos y estadísticos de León.

2 Cuadro geográfico y estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, pág. 11.

3 Compendio de Geografía Universal, página 97. 1886.

4 Saavedra, apuntes estadísticos de León.

5 Memoria del C. gobernador F. Antillón, presentada á la Legislatura en 15 de Setiembre de 1875.

5,000 cargas de harina, 29,952 piezas de talabartería, 31,824 pieles curtidas, 6,300 quintales de pólvora y 1,200 @ de fideo.

Cuenta además la ciudad: con las líneas de ferrocarril urbano que, partiendo de la Plaza Principal, van á la Estación del Ferrocarril, á la Alameda ó Calzada, al Santuario de Guadalupe, al «Parque Manuel González» y al Barrio de Arriba; tres oficinas telegráficas, pertenecientes al Gobierno general, á la Compañía de Jalisco y á la Empresa del Ferrocarril; 65 líneas telefónicas interiores y otras que tienen comunicación con algunos puntos fuera de la ciudad; doce coches de sitio que cobran 50 centavos por hora los días festivos y 25 en los de trabajo; 4 imprentas, y entre otras, la agencia de publicaciones de Manuel García y Moyeda, calle de la Soledad núm. 190. Tiene, por último, tres relojes públicos, el de la Catedral (fabricado por un artesano leonés), el de San Juan de Dios y el del Sagrario; así como baños y lavaderos públicos, frecuentados por la clase menesterosa.

EDIFICIOS PÚBLICOS.

Palacio Municipal. Está en el costado Oeste de la Plaza Principal, fué edificado por el Ayuntamiento de 1868 en el que fué colegio de los Paulinos y se inauguró el 31 de Marzo de 1869. En 1882 fué ornamentado y decorado de nuevo con muy buen gusto. Es un edi-

ficio de tres pisos, con los departamentos necesarios para la Jefatura Política, Ayuntamiento, oficinas de rentas, juzgados, gendarmería, etc., etc. Se estima el valor de este magnífico edificio en más de 50,000 pesos, incluso el de los muebles y decorado. (1)

La Cárcel municipal, que no reúne todas las condiciones que serían de apetecerse.

La Penitenciaría. Vasto edificio sin concluir y ya en ruinas, que fué mandado edificar por el gobierno en 1851.

TEMPLOS.

La Catedral, cuya construcción se comenzó en 1746 por los jesuitas y se continuó por el Sr. Cura D. Ignacio Aguado, que tan benéfico fué para la ciudad; es un vasto templo consagrado como Catedral el 16 de Marzo de 1866, con una hermosa cúpula, buenas pinturas y muchos dorados en su interior, pero muy lejos de llenar el objeto á que se le dedicó. *La Soledad*, templo coetaneo con la fundación de la ciudad. *El Santuario de Guadalupe*, á la falda de la colina de la Soledad. *El Sagrario*, antiguo templo en forma de cruz, con una bonita torre y una cúpula defectuosa. La iglesia de *San Felipe Neri*, fundada el 5

1 *La Gaceta* de León, núm. de 29 de Marzo de 1883. Este periódico trae también una buena vista del edificio.

de Agosto de 1838. Diez iglesias más y nueve capillas diseminadas en toda la extensión de la ciudad.

ESTABLECIMIENTO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BENEFICENCIA.

Escuelas primarias. La niñez recibe la enseñanza primaria en más de cincuenta escuelas sostenidas por el Gobierno, el Municipio, así como por varias personas y asociaciones particulares.

Escuela de Instrucción secundaria. Se enseñan en ella química, física, geografía, cronología, matemáticas, filosofía, retórica, varios idiomas y además encuadernación, tipografía, litografía y carpintería: en 1886 concurrían á sus clases como 200 alumnos. Tiene un observatorio meteorológico y el edificio en que está es de la propiedad del Gobierno.

Seminario. Fué fundado en 1824 por el Sr. Cura Aguado, quien lo cedió á los Paulinos en 1847; estos lo sirvieron hasta 1858. Está destinado de preferencia á la formación de eclesiásticos; siguiéndose un plan de estudios en armonía con el fin de la institución.

Hospital de San Juan de Dios. Fué fundado por el cura D. Alonso Espino con otra denominación; se hicieron cargo de él los padres de San Juan de Dios en 1642, administrándolo hasta 1820 en que fueron extinguidos. Actualmente está bajo la dependencia del Go-

bierno: durante el año corrido de Julio de 1885 á Junio de 1886, entraron 1,615 enfermos, salieron curados 1,491 y murieron 48.

JARDINES, PASEOS Y OTROS SITIOS DE RECREO.

Jardín de la Plaza Principal. Tiene elevados fresnos y multitud de plantas escogidas. Está circundado por un balaustrado de fierro: tiene calles rectas y aseadas, asientos cómodos y una fuente de piedra jaspe en el centro.

Paseo de la Calzada. Tiene 466 metros de longitud y está formado por tres calles, una en el centro enladrillada para la gente de á pie, y dos laterales para el tránsito de coches y caballos: estas últimas están limitadas por dos bardas de cantería con cuatro hileras de fresnos, cuyas ramas se tocan en algunos puntos formando una bóveda de follaje.

El paseo del Ojo de Agua, frecuentado principalmente en verano: consiste en una calle de sauces y en un extenso campo cubierto continuamente de césped y grama.

Paseo de los Gómez, á la margen del río del mismo nombre. En la estación de las lluvias presenta un conjunto pintoresco y en él se improvisan bailes y almuerzos campestres.

Parque Manuel González, construido recientemente, y los jardines de San Juan de Dios, San Miguel, Barrio de Arriba y Coecillo.

Teatro Doblado. Este edificio es considerado como uno de los mejores del país. Fué

proyectado por una junta de vecinos, á quienes el Ayuntamiento de 1869 encargó el cuidado de su construcción. Tiene un pórtico, un vestíbulo, dos salones para cantinas, un ancho pasillo, extenso patio, plateas, 19 palcos primeros, 19 segundos y una amplia galería, pudiendo contener cómodamente cerca de 2,000 espectadores. El foro tiene 30 varas de largo y 28 de ancho, rematando en un ángulo formado por 10 gabinetes para actores y dos salas para comparsas: tiene además dos grandes salones, tres bodegas y un hotel para las compañías.

Plaza de Gallos. Cómoda y buena para su objeto: tiene un foro para representaciones dramáticas, estrecho é incómodo.

La Plaza de Toros, una de las mejores del país, con capacidad para contener cerca de 6,000 personas.

Para concluir, mencionaremos el *Mercado,* construido en 1866, formado de dos cuadriláteros concéntricos, con 220 columnas y 12 soportales.

FRANCISQUITO. Estación á 433 kilómetros, que pertenece ya al Estado de Jalisco, acerca del cual se dieron algunas noticias al describir el ramal de Guadalajara.

PEDRITO. Estación á 448 kilómetros.

LOMA. Estación distante de México 462 kilómetros.

LAGOS. Estación á 475 kilómetros.

La ciudad de Lagos, algo distante de la estación de su nombre, es cabecera del Partido así denominado, perteneciente á Jalisco y tiene 10,000 habitantes. Está situada á los 21° 15' de latitud, á los 2° 44' 3" de longitud O. de México y á 2,318 varas sobre el nivel del mar; su temperatura en el rigor del invierno baja á 6° Centígrado, subiendo en verano á 29° á lo más. La Audiencia de Guadalajara mandó, en 5 de Enero de 1563, que se fundara esta villa con el nombre de Santa María de los Lagos, para favorecer así la sujeción de los indios Chichimecas; se comisionó para la fundación á Francisco Martel, quien la llevó á efecto con 73 familias, habiéndose electo los primeros alcaldes y regidores el 25 de Julio del citado año. Sus habitantes se dedican á la agricultura y á los tejidos de lana y algodón.

Lagos tiene que resentir de pronto algún perjuicio por la llegada del ferrocarril á Guadalajara, supuesto que era el punto de tránsito para esta última ciudad y puertos del Pacífico: se teme que la falta de tráfico traiga consigo la paralización de algunos giros y la disminución del comercio. Por otra parte, se abriga la esperanza de que su posición en el corazón del país y las franquicias concedidas por las leyes fiscales de Jalisco, sean motivos suficientes para que el comercio en general constituya á Lagos en plaza de depósito de

mercancías. De esta manera lo que pierde en tráfico comercial por una parte, lo ganará por otra, habiendo así una compensación que le será favorable.

A principios de Abril de 1888 estaba muy avanzado un teatro que se está construyendo en la ciudad, esperándose verlo muy pronto concluido.

SERRANO. Distancia de México 493 kilómetros.

LOS SALAS. Estación á 496 kilómetros.

SANTA MARIA. Estación á 521 kilómetros de México.

ENCARNACION. Distancia de México 537 kilómetros.

PUENTE DE LA ENCARNACION. Está en el kilómetro 538 y es uno de los más importantes de esta línea. Es todo de hierro y mide 173 y media varas de longitud por 45 una tercia de altura. Aquí se pasa del territorio de Jalisco al del

ESTADO DE AGUASCALIENTES. La que se llamó alcaldía mayor de este nombre, perteneció á la intendencia de Guadalajara, y así permaneció hasta que la junta superior de Real hacienda la agregó á la intendencia de Zacatecas, medida que el rey aprobó en orden de 30 de Diciembre de 1791.

Hecha la Independencia, Aguascalientes siguió agregado á Zacatecas, durando así todo el tiempo del régimen federal, hasta que por la ley de 30 de Junio de 1838 fué declarado uno de los 24 Departamentos que componían la República Central.

Restablecida la Federación por la ley de 22 de Agosto de 1846, expedida por el general Salas, Aguascalientes figuró como Estado independiente hasta el 18 de Mayo de 1847, fecha del acta de reformas que restableció la antigua división federal, quedando por consiguiente el Departamento y el Estado como distrito de Zacatecas, hasta que la Constitución de 1857 lo erigió de nuevo en Entidad federativa.

El Estado de que se trata, con la extensión que tiene en la actualidad, se halla situado entre los $21^{\circ} 30'$ y $22^{\circ} 23'$ de latitud Septentrional y entre los $2^{\circ} 42'$ y $3^{\circ} 48'$ minutos de longitud O. de México.

Su población es de 140,000 habitantes y su extensión territorial de 427 leguas cuadradas, que equivalen á 7,500 kilómetros también cuadrados.

Ha dado origen á su nombre la abundancia de fuentes termales que existen en el Estado.

Cuenta con los minerales de Asientos, Tepezalá y Santa Catarina, con más de 20 minas que producen oro, plata, cobre, magistral, plomo y otros metales.

Se encuentran también en el Estado azufre y vitriolo verdé, cantera fina y color de rosa; abundan la cal y el yeso espejuelo, y en San José de Guadalupe hay kaolín para porcelana. En varios puntos se hallan criaderos de nitro, así como de sal-tierra. La arcilla para loza corriente es muy abundante.

Se producen en todo el Estado, pero con especialidad en la capital y en Calvillo, viñas de todas clases y se fabrican vinos de buena calidad.

PEÑUELAS. Estación distante 564 kilómetros de la capital de la República.

AGUASCALIENTES. Estación á 586 kilómetros y á 1,930 metros sobre el mar.

La ciudad de Aguascalientes está sobre una colina, y desde lo más alto de ella, dice un escritor moderno (1), se distinguen el blanco caserío, los más elevados edificios de particulares, la bella columna de la Plaza de la Constitución, las torres, de tres y cuatro cuerpos algunas, altas y esbeltas. Infinitos árboles cobijan las casas y circundan la ciudad. Vese aquello como un jardín inmenso donde ostentan las plantas su frescura, las flores su aroma y sus matizados colores, y los árboles sus deliciosos frutos. Corren las aguas por toda la ciudad, regando las huertas de los particulares

1 Historia del Estado de Aguascalientes por Agustín R. González. - México, 1881.

y los jardines públicos, y brotan de las fuentes en caprichosas figuras, colocadas en las plazas y calles. Los manantiales del «Cedazo,» la «Macías,» los «Arellanos» y los «Negritos» abastecen de aguas deliciosas á los habitantes de la ciudad, y esperan que las utilice más la industria del hombre. Al Oriente de la ciudad y cerca de ella está un pequeño cerro, una masa porfídica y á su falda las fuentes termales, cuyas abundantes aguas tanto auxilian á la orticultura.

Se deriva el nombre de las abundantes fuentes termales á que se ha hecho referencia. Es capital del Estado del mismo nombre y se halla situada á los 21.º 50' de latitud Norte, y 3.º 12' de longitud O. de México.

La fundación de la ciudad nos la refiere así un ilustrado historiador moderno. (1)

El 11 de Octubre de 1575, el Dr. Gerónimo de Orozco, gobernador del reino de Nueva Galicia, cuyo territorio comprendía también á Aguascalientes, recibió cédula de Felipe II, fechada en Madrid el mismo año, é hizo merced de tierras, en nombre del rey de España, á Juan de Montoro, Gerónimo de la Cueva, Alonso Alarcón y á otras personas, muchas de ellas de Lagos. Los Chichimecas cometían mil depredaciones en lo que hoy forma el territorio del Estado, por lo que

1 Agustín R. González. Historia del Estado de Aguascalientes.

Felipe II dispuso que se poblase esa comarca.

Al efecto comenzóse á edificar la ciudad; se levantaron pequeñas habitaciones y una capilla de adobe en la calle del Apostolado, á corta distancia de donde hoy está el templo de San Diego. En los primeros años la población creció poco, principalmente porque el temor á los indios alejaba del pueblo naciente la inmigración y hasta la esperanza de su crecimiento.

Todavía al finalizar el siglo XVI, unas cuantas casas se veían entre el bosque de Mezquites, sin formar calles, con excepción de la del Apostolado, donde vivían Montoro y los demás pobladores primitivos. El terrible Matlazahuatl, que se desarrolló en 1576, acabó con los colonos é impidió el crecimiento de la población.

Comprendiendo la gravedad de las dificultades que se presentaban para el desarrollo del pueblo naciente, dispuso el Gobierno de Nueva Galicia, en 1594, que se admitiesen en congregación á los habitantes de los pueblos vecinos que quisieran poblar la villa.

Sin embargo, esos primeros esfuerzos para aumentar la población fueron estériles, y solo con el trascurso del tiempo y á costa de grandes sacrificios, pudo vencerse á la indómita raza Chichimeca, desapareciendo así el principal obstáculo para el crecimiento de la que hoy es ciudad de Aguascalientes.

Aguascalientes perteneció por mucho tiempo á la Alcaldía Mayor ó Provincia de Juchipila, hasta que por decreto de la Junta superior de Real hacienda, expedida el 24 de Abril de 1789 se mandó agregar á Zacatecas, con el carácter de partido ó subdelegación.

Ya en esa fecha la población se denominaba villa, título que con pocas excepciones se dió á todos los lugares que se fundaron con familias de españoles; mas el de Aguascalientes se adelantó á muchos otros en sus progresos, pues la suavidad de su clima, su posición geográfica y lo hermoso de su situación, fueron, sin duda, circunstancias que influyeron para que el vecindario se aumentase y la villa mereciera el título de ciudad, que le concedió el congreso constituyente del Estado en 1824.

La planta de la población es irregular; la mayor parte de las calles están bien empedradas y alumbradas, no van en línea recta, muchas son torcidas ó cerradas, y las manzanas desiguales. La ciudad está dividida de E. á O. por dos arroyos, de los cuales el primero pasa por el centro y tiene cinco puentes, y el segundo por el extremo S. Los alrededores y sus paseos son fértiles y hermosos. Su población es de 22,500 habitantes.

El alumbrado público es de gasolina y está extendido por toda la ciudad.

El clima de Aguascalientes es templado. Los vientos dominantes en invierno son los

del S. O. y en verano los del N. É. Al principio de las aguas son muy frecuentes las disenterias y otras afecciones intestinales.

Se dedican los habitantes á la fabricación de rebozos, jorongos, frazadas y otros tejidos de lana y algodón, hechos en telares de mano; á la fabricación de loza corriente, blanca y roja, y á la curtiduría de pieles. Los establecimientos industriales de verdadera importancia, son: las fábricas de hilados y tejidos de lana de la Purísima y la Aurora, dentro del recinto de la población, y la de San Ignacio, distante 6 ú 8 kilómetros al Oeste. Se hacen en ellas casimires, franelas, zarapes, ponchos, enaguas y chalecos de abrigo y otros tejidos de lana.

Hay en Aguascalientes: 4 imprentas particulares; los periódicos, *El Republicano* (oficial), *El Instructor*, *La Opinión*, *El Perfume*, *El Porvenir* y *El Pandango*; las líneas telegráficas, federal, de la empresa de Jalisco y la del Ferrocarril; un sitio de coches con el suficiente número de vehículos; los hoteles Central, de La Plaza Principal, de San Marcos y de La Unión; dos establecimientos de baños termales, cuya temperatura es de 36° Centígrado, según reconocimiento que practicamos personalmente. Tiene también una vía ferrea urbana, construida por una Compañía particular: obtuvo ésta su concesión en 1882 y ha construido varios ramales, quedando inaugurado el primero de ellos en Abril de 1883.

Desde Abril de 1851 se viene celebrando

anualmente una Exposición de artes, industria, agricultura y minería, de benéficos resultados prácticos, porque ha servido de gran estímulo al talento, á la aplicación y al trabajo.

Los principales edificios públicos, son: el Palacio de Gobierno, de buena construcción y bonito aspecto; y el Palacio Municipal, que tiene en su fachada un reloj de carátula trasparente.

Para los actos del culto católico existen los templos de San Marcos, en cuya sacristía se ve un magnífico cuadro que representa la Adoración de los Reyes; San Diego, donde debe admirarse el Camarín, considerado como una obra maestra de arquitectura; y además la Parroquia, San Ignacio, La Merced, el Santuario de Guadalupe, Tercer Orden de San Francisco, San Juan de Dios, San Juan Nepomuceno, La Salud y la Parroquia del Encino.

Están destinados á la instrucción y beneficencia públicas los siguientes establecimientos: una Escuela Normal de varones, 5 escuelas primarias de niñas, 3 de niños, una de párvulas, 2 de párvulos, una de adultos, una Academia de dibujo y una de música, sostenidas todas por el erario público y 25 escuelas primarias más, sostenidas con fondos particulares (1).—*El Instituto Científico y Literario,*

1 Memoria del ciudadano gobernador R. Arellano, correspondiente al periodo corrido de Junio de 1881 á Octubre de 1883.

donde se hacen los cursos conforme á un plan de estudio igual al de la Escuela Preparatoria de México. Aunque este plantel se ha destinado solo á estudios preparatorios, en 18 de Octubre de 1883 quedó abierta una Academia teórico-práctica de Jurisprudencia, para que se haga en ella la carrera de la abogacía.—*El Liceo de Niñas*, plantel destinado á la instrucción secundaria de las señoritas y á la formación de profesoras: concurren á él como 50 alumnas matriculadas.—*El Seminario Conciliar*, dependiente del de Guadalajara.—Una *Biblioteca pública*, debida al Sr. D. Miguel Rul, quien á sus propias expensas hizo venir de Europa la mayor parte de los libros que allí existen y que exceden de mil volúmenes.—*El Hospital Civil*, establecido con fondos legados por la Sra. Rosa Momroy; depende de la Junta de Beneficencia y se asisten en él de 50 á 70 enfermos ordinariamente.—*El Orfanatorio* fundado y dirigido personalmente por la Srita. Casimira Arteaga; en esta casa de caridad, los niños que carecen de padres encuentran una desinteresada protección y las tiernas atenciones de una virtuosa mujer, que ha dedicado su vida á enjugar las lágrimas de los desvalidos.—*El Montepío* llamado de la Unión, abierto el 24 de Mayo de 1883, en el que se hacen préstamos con un interés muy módico.—Y un *Hospicio*, cuya finca material está en construcción y casi para terminarse.

Merecen mención, además, los siguientes lugares:

El Paríán, concluido en 1823. Es éste un cuadro formado por cuatro portales, cada uno de ellos con el nombre de uno de nuestros heroes, ocupado su fondo con multitud de casas de comercio: en el centro del edificio hay una plaza, á la que dan acceso los portales que la forman por las aceras que ven al Este y al Oeste, cerrándola las otras dos que dan vista al Norte y al Sur, en donde existen muchas piezas pequeñas ocupadas por expendedores de frutas, legumbres y otros artículos.

El Jardín de San Marcos, que es un cuadrado, centro de una plaza, ceñido por un balaustrado elegante de cantería, en medio de cuyos lados se han construido pórticos de cantera con puertas de hierro. Entre el balaustrado y el jardín hay cuatro calles, una por cada viento cardinal, y más al centro existen otras calles de árboles en distintas direcciones, que conducen á una glorieta, de donde parten todas y en la cual se ve una fuente. Según cálculos del Sr. González, á quien seguimos, puede contener ese jardín como quince mil personas. En este sitio se hace anualmente una feria muy concurrida, que comienza el 20 de Abril y termina el 5 de Mayo.

La Plaza Principal, con su jardín y elegante kiosko: tiene en el centro una fuente con una columna donde se ven escritas algunas

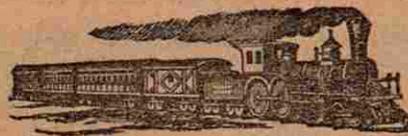
fechas memorables para la ciudad. Las plazas, que son á la vez jardines, de Zaragoza, Guadalupe, San Juan de Dios, San Marcos y otras.—El *Mercado Terán*, llamado así en honor del Lic. D. Jesús Terán, hijo distinguido de Aguascalientes: fué proyectada esta obra por el Ayuntamiento de 1880 y se puso la primera piedra el 22 de Mayo del mismo año.—La *Calzada Hornedo*, que se extiende hasta la margen del río San Pedro, con una longitud de 3,778 varas y teniendo más de 500 frondosos árboles.—La *Calzada del Ojo Caliente*, que conduce á la Estación del Ferrocarril Central y á los baños termales que allí existen.—El *Teatro Morelos*, construido por una Compañía de particulares, subvencionada por el Gobierno: los trabajos de esta obra se comenzaron en Agosto de 1881 y se terminaron en 1885.—La *Plaza de Toros*, formada de mampostería y con capacidad para contener un número considerable de espectadores.

Aguascalientes cuenta entre sus hijos ilustres: al Lic. Francisco Primo de Verdad, una de las primeras victimas de la Independencia de nuestra patria: el Lic. Verdad murió en México, en la casa número 4 de la calle Cerrada de Santa Teresa, el 4 de Octubre de 1808, siendo sepultado en la Villa de Guadalupe (1); al Lic. D. Teodosio Lares, que dió

1 Así lo expresa la partida de defunción extendida el 5 de Octubre en los libros del Sagrario de México, la cual fué consultada por mi ilustrado compañero el Sr. diputado D. Julio Zarate.

su nombre á una importante ley general; al Lic. D. Jesús Terán, ministro que fué de Juárez; y al general D. José María Arteaga, sacrificado en Uruapan el 21 de Octubre de 1865.

Recuerda Aguascalientes, entre otros acontecimientos notables, el terrible incendio del depósito de pólvora acaecido el 12 de Diciembre de 1870, y en el cual perecieron más de mil personas, entre ellas muchos soldados insurgentes; y el fusilamiento del general D. Luis Ghilardi, verificado el 16 de Marzo de 1864, en la plaza llamada hoy de Zaragoza.



CAPITULO OCTAVO.

Tramo de Aguascalientes á Zacatecas y Torreón.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Estaciones de este tramo.—Ciudades y puntos notables que toca.—Estado y ciudad de Zacatecas.—Ruinas de la Quemada.—Fresnillo.—Estado de Durango.—El Cerro de Mercado.—Torreón.—Entroncamiento con el Ferrocarril Internacional.

INDICACIONES GENERALES.

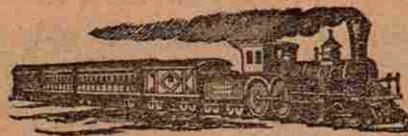
Extensión total del tramo: 150 kilómetros.
 Tiempo empleado en recorrerlo: 29 horas 55 minutos.
 Estados que atraviesa: Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila y Durango.
 Número de Estaciones, incluidas la de partida y terminal: 31.
 Poblaciones que toca: Rincón de Romos, Guadalupe, Zacatecas y Fresnillo.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

De la ciudad de Aguascalientes, punto donde comienza el ramal que va á ser objeto del presente capítulo, la vía continúa por territorio del Estado del mis-

su nombre á una importante ley general; al Lic. D. Jesús Terán, ministro que fué de Juárez; y al general D. José María Arteaga, sacrificado en Uruapan el 21 de Octubre de 1865.

Recuerda Aguascalientes, entre otros acontecimientos notables, el terrible incendio del depósito de pólvora acaecido el 12 de Diciembre de 1870, y en el cual perecieron más de mil personas, entre ellas muchos soldados insurgentes; y el fusilamiento del general D. Luis Ghilardi, verificado el 16 de Marzo de 1864, en la plaza llamada hoy de Zaragoza.



CAPITULO OCTAVO.

Tramo de Aguascalientes á Zacatecas y Torreón.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Estaciones de este tramo.—Ciudades y puntos notables que toca.—Estado y ciudad de Zacatecas.—Ruinas de la Quemada.—Fresnillo.—Estado de Durango.—El Cerro de Mercado.—Torreón.—Entroncamiento con el Ferrocarril Internacional.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 150 kilómetros.
 Tiempo empleado en recorrerlo: 29 horas 55 minutos.
 Estados que atraviesa: Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila y Durango.
 Número de Estaciones, incluidas la de partida y terminal: 31.
 Poblaciones que toca: Rincón de Romos, Guadalupe, Zacatecas y Fresnillo.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

De la ciudad de Aguascalientes, punto donde comienza el ramal que va á ser objeto del presente capítulo, la vía continúa por territorio del Estado del mis-

mo nombre, pasando del partido de la capital al de Rincón de Romos, donde se encuentran extensas y bien cultivadas fincas de campo. A la derecha de la línea se encuentra la cordillera de Asientos, y á la izquierda, hacia el Occidente, la Sierra de Pabellón y Sierra Fria. La parte más elevada de estas montañas es el cerro del Órgano, que se halla á 2,224 metros sobre el nivel del mar. Estas montañas son ricas en maderas y se prolongan al O. y al N. O. de la capital del Estado, hasta los cerros de Guajolotes y del Laurel, que son las alturas más elevadas de Aguascalientes.

Al Suroeste de Rincón de Romos queda el Partido de Calvillo, rico con su exuberante vegetación, con sus viñedos, con sus árboles frutales y sus ricas maderas.

A unos cuantos kilómetros adelante de la Estación de Rincón de Romos, se abandona el Estado de Aguascalientes para entrar al de Zacatecas; se deja á la derecha la población de Guadalupe, de aspecto pintoresco; escalando las montañas en grandes espirales, asciende la vía hasta la ciudad de Zacatecas, que se levanta en el centro de áridas montañas, entre las que descuella el cerro de la Bufa. Sigue por Calera, Ojuelos, Mineral del Fresnillo, Mendoza y la Colorada hasta Camacho, donde se deja al Estado de Zacatecas; continúa por San Isidro y Jimulco, de Coahuila,

toca en Picardías una parte del territorio de Durango, vuelve á entrar á Coahuila en Matamoros, para llegar 16 kilómetros adelante á la Estación llamada antes *Navas Siding*, y que hoy se denomina de Torreón. En este punto, perteneciente á Coahuila, entronca el Central con el Ferrocarril Internacional Mexicano, que tiene hasta Piedras Negras una extensión de 616 kilómetros.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO.

PABELLON. Estación á 616 kilómetros de México.

BINCON DE ROMOS. Distancia de México 624 kilómetros.

Da nombre á la Estación la ciudad de Rincón de Romos, que es obra de los agricultores de esta comarca. Sus calles y su plaza son estrechas é irregulares, pero los campos inmediatos son amenos. La población está situada en el camino carretero entre Aguascalientes y Zacatecas; distando de la Estación como 4 kilómetros.

SOLEDAD. Estación distante de la capital de la República 645 kilómetros. ®

TLACOTES. Estación que se halla de México á la distancia de 666 kilómetros.

TRONCOSO. Estación á 681 kilómetros.

ESTADO DE ZACATECAS. Según los monumentos históricos que quedan de la antigüedad, dice un documento que tenemos á la vista (1) y los que posteriormente se han descubierto, nombrados vulgarmente Los Edificios, no cabe duda que una parte del territorio del Estado fué habitada por los aztecas, en la larga peregrinación que hicieron del N. al Mediodía. El territorio habitado por las razas primitivas, quedó sometido en 1535 por el primer Virrey de México, mediante las victorias que consiguió sobre los indígenas en el partido de Juchipila.

Juan de Tolosa, uno de los capitanes españoles que servía á las órdenes del gobernador de Guadalajara D. Cristóbal Oñate, fué el primero que, acompañado del religioso franciscano Fray Gerónimo de Mendoza, sometió pacíficamente á la corona de Castilla, en 8 de Setiembre de 1546, esta interesante fracción de la Nueva España. Poco tiempo después el mismo Tolosa, en unión de otros, descubrió sucesivamente hasta el año de 1564 varios de los minerales del Estado, que fueron otras tantas alcaldías mayores sujetas á un corregimiento, de las que en 1736 se formó lo que se llamó provincia de Zacatecas. Extinguidos los corregimientos y alcaldías mayores, fué gobernada la provincia por intendentes, hasta el

1 Memoria presentada por el Gobierno á la Legislatura del Estado, en 31 de Diciembre de 1884.

año de 1822 en que se instaló la diputación provincial. Adoptado por la provincia en Junio de 1823 el sistema federal, se creó en 14 de Julio siguiente un gobierno provisional, el cual cesó en 19 de Octubre del mismo año, con la instalación del congreso constituyente, que expidió la Constitución del Estado sancionada el 17 de Enero de 1825 y sustituida por la de 15 de Enero de 1837. Algunos años más tarde, la Constitución general de 1857 confirmó de nuevo á este Estado en su carácter de Entidad federativa que actualmente tiene.

Se halla situado entre los $21^{\circ} 15'$ y $24^{\circ} 55'$ de latitud N. y los $2^{\circ} 14'$ y $5^{\circ} 25'$ de longitud Occidental de México. Su población es de 465,862 habitantes, y su extensión superficial de 3,392 leguas cuadradas, ó sean 59,550 kilómetros cuadrados.

Sus minerales son: Zacatecas, Veta Grande, Fresnillo, Sombrerete, Chalchihuites, Nieves, San Miguel del Mezquital, Mazapil, Pinos, Noria de Angeles y Mezquital del Oro.

RUINAS DE LA QUEMADA.

No se puede hablar del Estado de Zacatecas sin hacer mención de estas importantes ruinas, que acusan la civilización de una remota época.

Son tan antiguas, dice un autor, tan oscuro

su origen y su objeto, y tan grandioso el plan que se ha debido trazar para construir aquellas obras, que nadie puede visitarlas sin experimentar un sentimiento de admiración y también de tristeza al ver de qué manera se destruyen, no solo por el tiempo, sino por la barbarie de los hombres, los monumentos de la gloria y del poder de las naciones.

Al N. de Villanueva, á 12 ó 13 leguas de Zatecas y en pertenencias de la hacienda de la Quemada, se hallan algunos cerros aislados de poca elevación. En el principal, llamado de los *Edificios*, existen algunos de éstos que se dice fueron construidos en tiempo de la gentilidad.

Enumeraremos los puntos más notables: En la falda del cerro y antes de llegar á lo más escabroso de él, hay una pirámide cuadrangular de siete á ocho varas de altura. Tres calzadas muy rectas, de cuatro á cinco varas de ancho, que por líneas divergentes corren al Mediodía, en el espacio de algunas leguas, hasta perderse de vista. En una pequeña planicie del cerro hay un gran edificio casi cuadrado, de 35 á 40 varas por lado, cuya construcción indica que era el lugar de audiencia de algún gran señor ó el punto donde los grandes se reunían á deliberar. A corta distancia de este palacio hay otro magnífico, de 50 á 60 varas de longitud y otras tantas de latitud. En lo más elevado del cerro, hay unos grandes

salones, algunos de ellos casi destruidos, que se sospecha fueron la habitación del soberano que gobernaba aquel Estado. En la parte del cerro que mira al Oriente y Norte hay otra pirámide como la que queda indicada. Al P. del cerro está una cueva que no se le ha llegado á encontrar el fin, sin embargo del empeño que se ha tomado para ello. Al pie del cerro, en la parte que mira al E. está una hermosa piedra de figura circular, de tres á cuatro varas de diámetro por una de espesor, conocida comunmente con el nombre del *Monarca*, por hallarse allí esculpida la figura de un pie y una mano. Una dilatada muralla que se extiende de S. á N. y que en algunos puntos tenía ó tiene todavía una altura de cinco á seis varas y un espesor de más de diez, calculándose que dos coches podían andar por ella cómodamente. Por último, en toda la cumbre del cerro se advierten vestigios de otros edificios aunque no tan suntuosos como los referidos.

Nada se puede decir con seguridad sobre el origen y objeto de esos monumentos. Lo que con más visos de certidumbre puede creerse, á juicio de personas entendidas, es que los edificios de la Quemada son las ruinas de la antigua ciudad y fortificación de Chicomostoc; ciudad construida por los aztecas y por las demás tribus que formaban la nación de los Nahuatlques, en su peregrinación al país de

Anáhuac. Estos edificios fueron construidos á fines del siglo XII de la Era Cristiana y deben por lo tanto tener de antigüedad como 700 años. La pirámide truncada fué acaso erigida á Huitzilopochtli y sobre ella se ha de haber colocado la estatua de palo de aquel dios, que, según Clavijero, traían consigo los mexicanos en su peregrinación. Las pirámides que están al pie del cerro, probablemente fueron erigidas al Sol y á la Luna. Los aztecas no pudieron permanecer mucho tiempo aquí, por la escasez de agua y abandonaron á Chicomostoc sin destruir sus edificios, que después respetaron los mismos salvajes, hasta que algunos colonos españoles destruyeron las obras que en 500 años apenas se habían deteriorado por el tiempo.

Los monumentos de la Quemada recuerdan uno de los principales sucesos de la historia de México; la separación de las tribus, representada por los mexicanos en pinturas interpretadas de un modo diferente. Al retirarse los aztecas de Chicomostoc, se quedaron en aquellas comarcas algunas familias de ellos, que fundaron pueblos por el Teul, Chalchihuites, Mazapil y Sombrerete, y también por Juchipila, Jalpa, Tabasco y Nochistlán (1).

1 Estas ruinas deben visitarse en invierno, porque en esta estación están adormecidas las víboras que abundan entre los escombros y que constituyen un peligro continuo para el viajero.

GUADALUPE. Estación que toma el nombre de la población inmediata así llamada, distante de México 696 kilómetros. Dicha población está unida á Zacatecas por un ferrocarril de tracción animal, que va á la ciudad por una elevada pendiente. En Guadalupe debe conocerse la suntuosa capilla de la Purísima, calificada como una buena obra de arte. Lo que sobre todo llama la atención aquí, es el Hospicio ú Orfanatorio, fundado por el difunto general García de la Cadena, gobernador que fué del Estado. El objeto del establecimiento es asilar y educar á los niños huérfanos, tanto varones como mujeres; el número de los niños de uno y otro sexo existentes en esta casa de caridad, excede con mucho de mil.

Se instruye á los educandos en los ramos que constituyen la instrucción primaria. Se les enseña además: telegrafía, tipografía, encuadernación, música, pintura, escultura, grabado, carpintería, ebanistería, tapicería, talabartería, zapatería, sastrería, platería, herrería, panadería, rebocería, la fabricación de tejidos de lana y algodón en maquinaria movida por vapor, horticultura, agricultura, mecánica aplicada á las artes y á la industria. A las niñas se les dedica á oficios que sean compatibles con su sexo. Tiene el Hospicio una orquesta y una banda militar formadas por los asilados y un departamento especial para la enseñanza de los sordo-mudos.

ZACATECAS. Estación distante de México 706 kilómetros y á la altura de 2,452 metros 60 centímetros sobre el nivel del mar.

La ciudad de Zacatecas es capital del Estado del mismo nombre y se halla situada á los 22° 44' de latitud N. y 3° 26' de longitud O. de México.

Esta ciudad, como la mayor parte de las poblaciones que deben su origen á las minas, está edificada en una cañada ó barranca hacia el centro de la Sierra, rodeada de áridas y altas montañas que presentan un aspecto triste y la privan de un horizonte libre. Al N. de ella está el cerro de la Bufa, que recuerda un episodio sangriento de una de nuestras últimas guerras civiles.

Este mineral fué descubierto por Juan de Tolosa en 8 de Setiembre de 1546. La cédula de su erección en ciudad con el nombre que hoy tiene, fué expedida en Monzón, por el rey Felipe II, en 17 de abril de 1585: dos años después se estableció el Ayuntamiento: á Zacatecas le fueron concedidos los mismos privilegios de que gozaban las ciudades de Castilla y de México.

Por real cédula fechada en San Lorenzo á 20 de Julio de 1588, se le dió el título de *Muy noble y leal ciudad de Nuestra Señora de los Zacatecas*.

Otra real cédula, fechada también en el mismo día 20 de Julio de 1588 y que tenemos á

la vista, le concedió que tuviera «por sus armas conocidas un escudo y en él una peña grande por estar la dicha Ciudad fundada al pie de otra que se llama la Bufa y en lo más eminente una cruz de Plata y en una parte la más acomodada de la misma peña una imagen de ntra. Señora, por haber descubierto aquel zerro y peñazco en el día de su glorioso nacimiento Juanes de Tolosa y más abajo una zifra coronada de oro que diga Philippo para que siempre haya memoria de haverse intitulado y ennoblecido la dicha Ciudad en el tiempo que por la misericordia de Dios yo Reyno ien los dos extremos de lo mas alto del dicho escudo el sol y la luna y en la halda de la dicha peña cuatro retratos de personas en campo de plata por memoria del dicho Juanes de Tolosa y de Diego de ybarra Baltazar de Vañuelos y el capitan xpañol de Oñate primeros cuatro descubridores del dicho Zerro y peñascó y pobladores de la dicha Ciudad y devajo un letrero que diga: *Labor Vincit omnia*: y en la Orla cinco manojos de flechas entremetidos con otros cinco Arcos que son las Armas de que usan los dichos yndios chichimecas.»

Su primer corregidor, nombrado en 1580, fué D. Félix de Guzmán y Abellaneda, y el primer cura nombrado en 1569 D. Fernando Maldonado; pero la iglesia parroquial no fué trazada en el lugar que existe, sino hasta el año de 1567.

Los productos de este mineral fueron muy cuantiosos: una estadística antigua los hace ascender desde 1548 hasta 1.º de Junio de 1818, á la considerable suma de 667.343,229 pesos 2 reales 8 granos.

Además de la industria minera dominante en la localidad, existe la de la fabricación de muebles finos de magnífica calidad.

El alumbrado público es el común de petróleo, con excepción de la Plaza Principal que está iluminada con luz eléctrica del sistema de arco.

Se surten las fuentes públicas del agua que se extrae de una noria, por medio de maquinaria á propósito. Cerca de la ciudad y en terrenos de propiedad particular, hay manantiales de agua de buena clase, que sus dueños la venden á un precio elevado.

Los edificios públicos del Gobierno, así como los establecimientos de instrucción y beneficencia sostenidos por el erario, son los siguientes:

El Palacio del Ejecutivo, situado en la Plaza Principal.

El Palacio de los Poderes Legislativo y Judicial, situado frente al anterior en la misma Plaza.

El Palacio Municipal, de construcción moderna, que tiene anexo, aunque en departamento independiente, un mercado de carnes. En la parte posterior del edificio está la Cárcel e mujeres.

La Cárcel de hombres, donde está planteada una escuela de instrucción primaria. Tiene el edificio celdillas y otros departamentos adecuados para que más tarde pueda establecerse en él el sistema penitenciario.

La Casa de moneda, cuyo establecimiento se pretendió desde 1606, no logrando plantarse sino hasta el 24 de Noviembre de 1810, consolidándose definitivamente en 1822. En la actualidad está dotado de magnífica maquinaria moderna movida por vapor.

Seis escuelas primarias, para niños, y dos para niñas.

Una escuela normal para profesores de los dos sexos.

El Instituto literario, fundado en 1786, aunque su erección fué acordada desde el 17 de Diciembre de 1784. Se debe este plantel á la munificencia del Dr. D. Francisco Pérez de Aragón, cura de Zacatecas, quien lo dotó con la cuantiosa suma de \$230,000 y á la del Conde de San Mateo que le donó una casa y \$6,000 para la cátedra de filosofía. Desgraciadamente esos fondos fueron distraídos de su objeto por el Gobierno, contrariando así los nobles propósitos de los donantes. Al ocupar el puesto de Gobernador del Estado el Sr. D. Francisco García Salinas, uno de los gobernantes más distinguidos de Zacatecas, procuró que se erigiera en Instituto literario, como en efecto se erigió en la ciudad de Jerez en 1832,

habiendo permanecido en ésta hasta 1837, en que fué trasladado á Zacatecas por acuerdo de la Junta Departamental. Se hacen en este plantel los estudios preparatorios para todas las carreras y los necesarios para las profesiones de abogado, ingeniero topógrafo y de minas.

El Hospital civil de San Juan de Dios, fundado por los religiosos del mismo nombre.

El Hospicio de Guadalupe, que se considera como perteneciente á la ciudad, y respectó al cual se dieron ya algunas noticias al hablar de la Villa de Guadalupe.

El Monte de Piedad, llamado del Hospicio, fundado por decreto de 4 de Mayo de 1888, con la cantidad de cincuenta mil pesos. Tiene por único objeto esta institución, favorecer á los necesitados proporcionándoles dinero sobre prendas con interés moderado. Las utilidades líquidas que resulten deben destinarse precisamente á sostener y fomentar las casas y asilos de beneficencia, ó al establecimiento de sucursales del mismo Monte de Piedad, á juicio del Gobierno.

El Hospital de San Vicente, sostenido por la asociación particular del mismo nombre y establecido en la antigua casa llamada del Cobre, por haberse acuñado en ella moneda de este metal.

Sus templos principales, con los conventos que á algunos de ellos estuvieron anexos, son

la Catedral, que tiene en su fachada una talla de mucho mérito. San Francisco, fundado el 26 de Julio de 1567 en el lugar donde hoy está San Agustín, aunque después se trasladó al sitio que ocupó definitivamente: habiéndose incendiado en 1648, comenzó á reedificarse en 15 de Marzo del año siguiente. San Agustín, construido en los años de 1576 á 2598. Santo Domingo, fundado en 1604, en el lugar donde estuvo después San Juan de Dios. La Merced, que se fundó en 17 de Diciembre de 1701, bajo la advocación de los Remedios. La Compañía de Jesús, que se construyó en 1617 á expensas de D.^a Ana de Saldívar y de su esposo D. Vicente Saldívar y Mendoza, quienes gastaron cerca de \$90,000 en la obra material. San Juan de Dios, fundado en 1608 por religiosos que hizo traer el Ayuntamiento. Por último, varias capillas, entre ellas las de Mejicapa, Tlacuitlapan, Chepingue, El Niño y San José, pertenecientes á los pueblos de esos mismos nombres, fundados en 1610 por indígenas de México, Texcoco, Cuautitlán, Tlaxcala y Michoacán, que vinieron sirviendo de auxiliares á los españoles que descubrieron el país. Hay además otra capilla llamada de los Remedios ó del Patrocinio, edificada en 1728 en la cima del cerro de la Bufa y reedificada en 1794.

Las demás cosas notables de la ciudad, son: el Teatro, construido por los años de 1832 y

1833, á expensas de los particulares, sobre las ruinas de la antigua Cárcel. La precipitación con que se hizo y con que se reedificó después por dos veces, no permitió darle al edificio solidez y consistencia, por lo que sufrió grandes deterioros en algunas de sus partes principales. Actualmente está aún en mal estado y necesita importantes reparaciones.—La Alameda, construida sobre una barranca que fué preciso terraplenar para formar el piso del paseo.—Un jardín que está contiguo á la Alameda.—El Jardín de la Plaza de Armas, iluminado con luz eléctrica y con un buen kiosko en el centro.—Otro jardín frente al Palacio Municipal, en la antigua plaza llamada de la Carne.—El magnífico Mercado Principal, que está para concluirse y que tiene su cubierta de fierro y cristales.—Sacará de costo la obra de 250 á \$300,000.—Un ferrocarril urbano desde el extremo Norte de la ciudad hasta la Estación del Ferrocarril Central.—Tres oficinas telegráficas y varias líneas telefónicas interiores.

Zacatecas ha sido la cuna de D. Francisco García Salinas, el ilustre gobernante, jefe de una administración moralizada, liberal y progresista que hizo muchos bienes al Estado; y D. Luis de la Rosa, literato y estadista distinguido. Generalmente se cree hijo de Zacatecas á D. Fernando Calderon, afamado literato y poeta, aunque no falta quien asegure que

vió la primera luz en Guadalajara, el 20 de Julio de 1809. (1)

PIMIENTA. Estación á 720 kilómetros de México.

CALERA. Distante 736 kilómetros y á la altura de 2,149 metros sobre el nivel del mar.

OJUELOS. Estación que se encuentra á 750 kilómetros de la ciudad de México.

FRESNILLO. Estación á 764 kilómetros de la capital de la República y á corta distancia de la población del mismo nombre. De Fresnillo sale una diligencia que hace tres viajes por semana entre esa población y Durango, empleando en él dos días. Los días de salida de diligencia, tanto de Durango como de Fresnillo, son los martes, jueves y sábados.

La historia del mineral del Fresnillo, donde existe la población del mismo nombre, data del año de 1554, en que fué descubierto por el capitán Francisco Ibarra á su tránsito para el interior. No se sabe si fué poblado desde entonces, pero parece que desde el año de 1588 se estableció allí un presidio ó destacamento para proteger á los viajeros.

El cerro de Proaño, en que están situadas las minas, se eleva aisladamente en el llano á

1 Diccionario Universal de Historia y Geografía, tomo 2.º, pág. 32.

poco más de un cuarto de legua. La cumbre está como á 350 piés sobre el nivel del llano, y su base tiene 1,300 yardas de largo y 100 de ancho. El cerro es un perfecto enrejado de vetas; y aunque no se haya reconocido toda la profundidad bajo la base, es de creerse que se extienden por el llano inmediato.

Las ricas minas que allí se descubrieron en 1569, dieron origen á la formación de una villa considerable que llegó á adquirir mucha importancia, hasta mediados del siglo pasado, en que por dificultades para el desagüe y otras se paralizaron los trabajos. En 1824 no era Fresnillo mas que un vasto hacinamiento de ruinas y de escombros, permaneciendo así hasta 1831, en que se emprendió con buen éxito la explotación de las minas por cuenta del Estado, siendo Gobernador el Sr. D. Francisco García.

Fresnillo está situado en un bajío que se forma por las eminencias graduales de los terrenos inmediatos que le rodean por el N. O. y S. á los $23^{\circ} 9'$ de latitud, á los $10^{\circ} 15'$ de longitud O. de Paris y $2^{\circ} 50'$ de México, según una inscripción que se ve en un monumento construido en una de sus plazas.

Como á media legua al Sur de la ciudad, hay una pequeña cordillera de colinas desnudas, desde donde se descubre el famoso cerro de Proaño, y la mayor parte de los edificios del Fresnillo, sobre los cuales descuella la

torre de la Parroquia, de buena arquitectura, muy semejante á la de la Catedral Vieja de Cádiz. Este es, dice el Sr. D. Agustín Escudero, uno de los pocos testigos que aún quedan de la antigua opulencia á que llegó este lugar, allá en los años de 1750 á 1780, que trabajó estas minas el célebre capitán español de Nueva Galicia D. Dionisio González Muñoz.

En su Plaza Principal, rodeada de árboles y Junetas, hay en el centro una fuente donde se eleva una base cuadrada de tres varas, y sobre ella un obelisco como de catorce varas de altura. Este monumento fué dedicado en 1^o de Noviembre de 1840 á la memoria del 16 de Setiembre de 1810 y en él se lee el nombre siempre honorable del Sr. D. Francisco García, gobernador que fué de Zacatecas.

Tiene además la ciudad, un Paríán en el frente de una de sus principales manzanas, una Alameda y una Huerta al pie del cerro de Proaño.

MENDOZA. Distancia 779 kilómetros.

GUTIERREZ. Estación distante 794 kilómetros.

CAÑITAS. Estación distante de México 817 kilómetros.

CEDRO. Estación que se encuentra á 530 kilómetros.

LA COLORADA. Estación cuya distancia de México es de 851 kilómetros.

PACHECO. A 876 kilómetros de la capital de la República.

GUZMAN. Estación distante de la capital 895 kilómetros.

GONZALEZ. Estación á 915 kilómetros de la ciudad de México.

CAMACHO. Distancia 937 kilómetros.

Pasada la Estación de Camacho se entra al Estado de Coahuila, cuyo territorio se atraviesa hasta la Estación de Jalisco en una extensión de más de 100 kilómetros. Sobre este Estado daremos algunas noticias generales en el capítulo siguiente, al hablar del Ferrocarril Internacional Mexicano.

SAN ISIDRO. Estación á 958 kilómetros.

SYMON. Estación distante 982 kilómetros.

LA MANCHA. Estación á 1,006 kilómetros de la capital.

CALVO. Estación colocada á 1,027 kilómetros.

PERALTA. Distante de la capital 1,031 kilómetros.

JIMULCO. Estación á 1,066 kilómetros de la ciudad de México.

JALISCO. Estación que dista de la capital de la República 1,081 kilómetros.

Pasada esta última, se entra al territorio del

ESTADO DE DURANGO, conocido en tiempo del Gobierno español con el nombre de *Reino de la Nueva Vizcaya*. Está situado entre los 22° 56' y 26° 28' de latitud Septentrional, y los 3° 45' y 7° 50' de longitud Occidental de México.

Su población es de 204,000 habitantes, y su extensión superficial de 6,270 leguas cuadradas ó 110,070 kilómetros cuadrados.

Sus principales minerales, son: Cuencamé, La Parrilla, Peñoles, Mezquital, San Dimas, Guanaseví, El Oro, Indé, Tamazula y Durango.

EL CERRO DEL MERCADO.

Merece un artículo aparte este inagotable criadero de hierro, situado á inmediaciones de la ciudad de Durango, capital del Estado á que venimos refiriéndonos.

Fué descubierto en 1552 por Ginéz Vázquez del Mercado, mandado al efecto por el Gobierno de Nueva Galicia. El infortunado descubridor que dió su nombre á ese inagotable manantial de riqueza, murió en Juchipila á

causa de una herida que recibió en un asalto que á él y sus compañeros les dieron los salvajes.

La montaña de que se trata se eleva solitaria en medio de una inmensa llanura; su forma singular y su negro de azabache, que contrasta con la blancura de las casas de la ciudad, con el verdor de sus alamedas y numerosas buertas, forma un cuadro verdaderamente pintoresco. El Mercado dista muy poco de Durango, se considera como una de sus partes integrantes, y aunque en él no se encuentran fuentes, bosques, ni nada de lo que contribuye á embellecer un paisaje, es, sin embargo, un punto que muchos visitan y que solamente disgusta cuando el sol de medio día enciende aquella mole de fierro.

El Mercado es una mole compacta de fierro magnético, masa extraordinaria que no tiene igual en el mundo. Tiene la particularidad que no ha necesitado de pólvora ni de barra para trabajarlo, pues toda la operación se reduce á rodar el metal del cerro y conducirlo á la ferrería para beneficiarlo.

Entre las riquezas mineras de que ha sido tan pródiga la naturaleza en el territorio mexicano, dice el Barón de Humboldt, ningún depósito metálico es más digno de llamar la atención que el Cerro del Mercado, por ser el único de su clase en el mundo. Este cerro extraordinario, tiene sobre 1,900 varas de lar-

go y 900 de ancho, elevándose hasta la altura de 686 piés, sobre el nivel del llano en que está situada la ciudad.

“Para tener una idea de la riqueza inmensa de ese fenómeno metálico, dice Humboldt, supongamos que el cerro se hallaba en Inglaterra, que es el país que produce más fierro y en donde se entiende mejor su beneficio. La gravedad específica del metal es de 4,658, y por consiguiente el pie cúbico pesa 291½ libras, y con estos datos, fácilmente se puede calcular que el cerro contiene cuando menos 560.000.000 de toneladas inglesas de metal, que por ensaye da de 70 á 75 p% de fierro puro; pero en vista de lo que se pierde en la fabricación, que sea solamente el 50 p%, resulta que la cantidad total de fierro contenido en la masa es de 230.000.000 de toneladas.

“La Gran Bretaña produce anualmente setecientas mil toneladas ó quince millones de quintales de fierro, de un valor por la parte que menos, de 30 millones de pesos. Así se ve que el Cerro del Mercado solo podría surtir de fierro á ese país por el espacio de 330 años, y que en el trascurso de este tiempo produciría la cantidad de 9,900 millones de pesos, cantidad más de siete veces mayor que todo el oro y plata acuñados en la Casa de Moneda de México, desde el año de 1690 hasta el de 1803. Apenas puede uno tener una idea de esta suma enorme, pero ayudará la imagi-

nación con figurarse que colocados estos 9,900 millones de pesos en fila, se extenderían sobre una línea igual á más de nueve veces la circunferencia del globo (que es de 7,200 leguas náuticas), ó la distancia que hay entre la tierra y la luna, y que puestos uno encima de otros, formarían una columna de 5,500 leguas de alto."

La imaginación se pierde al calcular la influencia que este solo creston podría ejercer sobre la suerte de toda la República, si se diese á su explotación todo el impulso y desarrollo que merece.

De tiempos atrás vienen explotándose, aunque en muy pequeña escala, las riquezas del Cerro del Mercado. Al principio unos simples agricultores lograron fabricar en hornos catalanes las herramientas que necesitaban para el cultivo de sus tierras. Una compañía inglesa, dirigida por el alemán Schmid, llegó á gastar en la ferrería llamada de San Francisco, hasta 250,000 pesos (1), sin el éxito apetecido, por lo que se vió obligada á abandonar la empresa. En 1834 el Sr. Randell compró la ferrería y organizó una compañía que obtuvo algunos productos. En 1846 la negociación pasó á los Sres. Gallegos y Peimbert, y de ellos á D. Juan N. Flores, quien en 1857 trajo entendidos

1 Informe científico sobre el Cerro del Mercado, de Durango, por Federico Weidner. 1878.

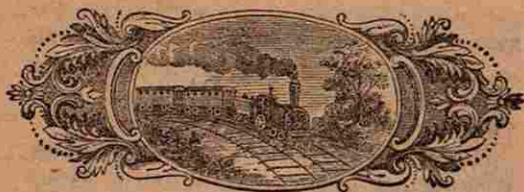
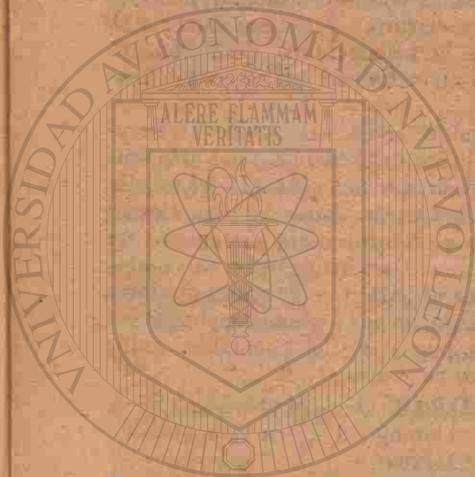
metalurgistas ingleses que plantearon los sistemas de beneficio más en boga en Inglaterra y Alemania, con lo cual mejoró notablemente la negociación. Pertenece ésta, en la actualidad, á la testamentaria de Flores, encontrándose en actividad sus hornos y maquinaria.

Hace como un año se estableció otra ferrería al pie del Cerro del Mercado por una empresa americana, que tiene gastados ya en ella más de 300,000 pesos. Toda su maquinaria es moderna y pronto estará en aptitud de beneficiar el acero, construir rieles, locomotoras, y en general toda clase de piezas de fierro y acero, desde las más pequeñas hasta las más grandes, pues para ello cuenta con todos los elementos necesarios.

PICARDIAS. Estación situada en el territorio de Durango, á 1,094 kilómetros de la ciudad de México.

MATAMOROS. Estación distante de México 1,120 kilómetros y dentro del territorio de Coahuila.

TORREÓN. Estación llamada antes Nazas Siding, á 1,136 kilómetros de México. Hay otra Estación denominada también de *Torreón*, sobre el kilómetro 1,647, adelante de Chihuahua. En la de que se trata entronca el Central con el Ferrocarril Internacional Mexicano, del cual se ocupará el capítulo siguiente.



CAPITULO NOVENO.

Ferrocarril Internacional Mexicano, de Torreón á Piedras Negras.

Indicaciones generales.—Reseña histórica y descripción general del Ferrocarril Internacional.—Descripción particular.—Noticias sobre Coahuila.—Los ferrocarriles de este Estado.—Estaciones de esta línea.—Ciudad de Parras.—Id. de Piedras Negras.—Puente Internacional.—Precios de pasaje.—Conexiones de este ferrocarril con líneas americanas.—Distancias á varios puntos de los Estados Unidos.

INDICACIONES GENERALES.

- Extensión total de la línea: 616 kilómetros.
- Tiempo empleado en recorrerla: 21 horas.
- Territorio que atraviesa: el del Estado de Coahuila en toda su longitud.
- Número de Estaciones, incluidas las de partida y terminal: 40.
- Altura de la Estación de partida, 1,134 metros.
- Id. de la terminal: 220 metros. Diferencia entre ambas: 914 metros.

RESEÑA HISTÓRICA Y DESCRIPCIÓN GENERAL
DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL.

En Mayo de 1881, la Compañía Constructora Internacional solicitó de la Secretaría de Fomento, por conducto de su representante D. Juan B. Frisbie, la concesión para construir una línea de ferrocarril sin subvención, que partiendo de la capital de la República, terminase en la frontera del Norte, en un punto comprendido entre Piedras Negras y Laredo.

Tomada en consideración la solicitud, se otorgó la respectiva concesión con fecha 7 de Junio de 1881, siendo aprobada por el Congreso de la Unión el 15 de Noviembre del mismo año.

Como esta línea debía unirse con las americanas que venían construyéndose en Texas, hacia la frontera mexicana, y en ellas se hicieron algunas variaciones en su trazado primitivo, la Compañía se vio obligada á solicitar algunas reformas en su concesión, las que se le otorgaron en el contrato de 4 de Noviembre, promulgado el 8 de Diciembre de 1881.

Posteriormente se expidió la ley de 21 de Abril de 1882, fijando el sentido de algunos artículos de la concesión, á solicitud de la Compañía Constructora Internacional.

La concesión principal y las correlativas posteriores hechas á esta última Compañía, fueron traspasadas á la del Ferrocarril Internacional Mexicano, la que adquirió todos los derechos y echó sobre sí todas las obligaciones derivadas de las leyes respectivas.

Al finalizar el año de 1882, los trabajos de localización quedaron muy avanzados. Las obras de construcción, así de las terracerías como del puente sobre el Río Bravo, principiaron en Piedras Negras el 28 de Noviembre del propio año de 82.

Los trabajos avanzaron con suma rapidez. Quedó terminado el primer tramo de 76 kilómetros en Mayo de 1883. En Julio siguiente se concluyó otro de 41 kilómetros y en Agosto de 1884 otro más, de 141. El 30 de Setiembre del mismo año de 84 se terminó el ramal de 17 kilómetros, que partiendo de Sabinas termina en San Felipe. Este ramal se aprobó entonces solo como auxiliar de la línea principal y exclusivamente para el transporte de carbón de piedra.

Comenzó á ser explotada la vía como sigue: hasta la Estación de Sabinas, 117 kilómetros, en 3 de Diciembre de 1883; hasta Monclova, 238 kilómetros en 1º de Febrero de 1884, hasta la Estación de Castaño, 256 kilómetros, en 20 de Abril de 1884; y el ramal de Sabinas á San Felipe, de 17 kilómetros 60 metros, en 25 de Agosto de 1884, para carbón, y para el público en 17 de Diciembre del propio año de 84.

Con la misma actividad fueron progresando los trabajos de construcción en los años posteriores, hasta lograr que toda la línea entre Torreón y Piedras Negras se pusiese al servicio público el 1º de Marzo de 1888, en combinación con el Ferrocarril Central Mexicano.

Parte la línea, como ya se indicó, de la Estación de Torreón, y atraviesa todo el Estado de Coahuila hasta la población de Piedras Negras, situada á la margen derecha del Río Bravo del Norte. Los puntos principales que toca en todo su trayecto y que tienen cierta importancia por sí ó por las poblaciones con que están comunicadas, son: las Estaciones de Hornos, Paila, Jaral, Monclova, Baroterán, Sabinas y Allende, situadas respectivamente en los distritos de Viesca, Parras, Monclova y Río Grande.

Esta línea, construida por C. P. Huntington y socios, es en realidad un ramal de la gran red del Southern Pacific. Se desprende la vía principal en Paso del Aguila (Eagle Pass), del Estado de Texas, á 272 kilómetros al Oeste de San Antonio y pasa el Río Bravo para entrar á México en Piedras Negras. Desde aquí hasta Torreón atraviesa un territorio rico en minerales y en elementos agrícolas, pasando por los extensos criaderos de carbón de piedra, que adquirió el Sr. Huntington desde hace algunos años.

El Ferrocarril Internacional, conocido con el nombre de la "Ruta Sunset," es 553 millas (890 kilómetros) más corta que cualquiera otra línea á Nueva Orleans, Nueva York, Filadelfia, Washington y otras ciudades del Este.

Es asimismo 406 millas (653 kilómetros) más corta á San Luis Missouri, Chicago, Cincinnati, Milwaukee y otras ciudades del interior de los Estados Unidos.

Es, por último, 304 millas (489 kilómetros) más corta á Kansas City, Omaha, St. Paul y otras varias ciudades situadas al Occidente de la República Americana.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DE LA LÍNEA.

Comienza, según se dijo en otro lugar, en la

ESTACION DE TORREON, conocida antes con el nombre de *Nasas Siding*, distante de la capital de la República por la vía del Central 834 kilómetros, y 616 de Piedras Negras. El tren que va á este último punto sale de aquí á las 8 de la mañana.

Encontrándose dicha Estación, así como todo el Ferrocarril Internacional en territorio de Coahuila, conforme al plan seguido desde el principio, comenzaremos por dar algunas noticias generales respecto á ese Estado, sin olvidar las vías ferreas que lo atraviesan.

ESTADO DE COAHUILA, situado entre los $24^{\circ} 34'$ y $39^{\circ} 53'$ de latitud N., y entre los $0^{\circ} 37'$ y $4^{\circ} 4'$ de longitud O. de México.

Su industria consiste en la fabricación de tejidos de algodón y de zarapes. Estos son generalmente apreciados por la finura de su tejido y hermosura de sus colores: se fabrican principalmente por mujeres en varios lugares del Estado y se venden en el Saltillo con cuyo nombre se conocen. En la ciudad de Parras se explota en gran escala la industria vinícola, debiendo considerarse á dicha ciudad como el centro de esa industria, no solo en el Estado, sino acaso en todo el país.

Su población es de 150,000 habitantes y su extensión superficial de 7,506 leguas cuadradas ó 131,800 kilómetros también cuadrados.

LOS FERROCARRILES DE COAHUILA.

Es este Estado el único de la Federación en que mejor situadas están sus vías ferreas y el único también que posee en su territorio mayor número de ferrocarriles. El Central Mexicano toca al Estado por el Poniente. El Internacional lo atraviesa de Norte á Sur, hasta unirse con el Central, y el Nacional Mexicano toca á su paso todos los pueblos del Sur hasta internarse en San Luis Potosí.

El más importante de los ferrocarriles del

Estado, es el Internacional, que partiendo de Piedras Negras, la ciudad de más porvenir en Coahuila, termina en el Torreón, la futura rival de Villa Lerdo, como la llama un periódico coahuilense, uniendo todos los pueblos de los distritos de Río Grande, Monclova, Parras y Viezca.

El Nacional Mexicano es de Coahuila desde el rancho de la Rinconada hasta los límites con San Luis Potosí. Es el ferrocarril del Sur y pertenece exclusivamente al distrito del Saltillo.

Por lo que respecta al Central, que toca la parte más rica del Estado, llamado está á dar á la comarca algodонера el desarrollo que necesita, para que sea en lo futuro el emporio de la industria y del comercio, ya que esa faja que fecunda el río Nazas ha sido privilegiada por la naturaleza, para concentrar en grande escala la riqueza pública de esa comarca.

Hasta ahora las distancias que alcanzan en Coahuila los ferrocarriles construidos, son:

El Central Mexicano, más de.....	100	kilóms.
El Internacional de Piedras Negras á Torreón.....	616	"
De Sabinas á San Felipe....	17	"
El Nacional Mexicano, de Rinconada á Saltillo.....	41	"

Las vías ferreas proyectadas que vendrán á

ser el complemento del sistema de comunicación ferrocarrilera en Coahuila, son:

El ramal de Paila á la ciudad de Parras, de 27 kilómetros de extensión, que es indispensable para no dejar aislada á esa importante ciudad, de los demás pueblos del Estado. Necesita Parras ese ramal tanto como Saltillo, el que debe unirle al Internacional. Parras puede progresar porque tiene muchos elementos y es el centro de la industria vinícola mexicana, de gran expectativa para el porvenir; pero su adelanto tiene que ser lento, si no recibe el poderoso impulso de aquella vía de comunicación.

El ramal de Jaral al Saltillo, de 67 kilómetros, destinado á unir la capital con los pueblos fronterizos y occidentales. Con ese ramal tan necesario, Saltillo puede progresar en todos sentidos, quedando constituido en el centro comercial de todo el Estado. Este mismo ramal enlazará toda la zona del Internacional con el Nacional Mexicano, que está ya en explotación hasta Saltillo y que antes de terminar el año de 1888 quedará, de seguro, concluido hasta la ciudad de México.

El ramal de Sabinas á San Felipe y Lampazos, que unirá también al Internacional con el Nacional Mexicano. Se han construido en él y están en explotación 17 kilómetros, hasta los criaderos de carbón de piedra, quedando por construir 110 kilómetros.

Por último, la línea del rico Mineral de Sierra Mojada al Escalón, Estación situada sobre el kilómetro 1,300 del Ferrocarril Central, á contar desde la ciudad de México.

Estas ligeras noticias pueden dar una idea, aunque sea imperfecta, de la importancia que está llamado á tener el Estado de Coahuila bajo la benéfica influencia de los ferrocarriles.

MATAMOROS. Estación á 22 kilómetros de Torreón. (1) Altura sobre el nivel del mar 1,112 metros ó sean 3,648 piés ingleses.

COLONIA. Distancia 40 kilómetros. Altura 1,105 metros ó 3,624 piés.

HORNOS. Distancia 53 kilómetros. Altura 1,096 metros ó 3,596 piés. Se comunica con Viesca por medio de diligencia. Hay á esta población 24 kilómetros que se andan en 3 horas. Pasa por Hornos el tren que va á Piedras Negras á las 9 y 30 minutos de la mañana.

MAYRAN. Distancia 64 kilómetros. Altura 1,094 metros ó 3,589 piés.

BOLA. Distancia 76 kilómetros. Altura 1,089 metros ó 3,573 piés.

1 Las distancias se refieren á la Estación de Torreón. Para sacar la distancia total hasta México bastará agregar los 1,136 kilómetros que hay á esta última ciudad y Torreón.

POZO. Distancia 89 kilómetros. Altura 1,105 metros ó sean 3,625 piés ingleses.

RAFAEL. Distancia 102 kilómetros. Altura 1,102 metros que equivalen á 3,616 piés.

MIMBRE. Distancia 118 kilómetros. Altura 1,132 metros que corresponden á 3,714 piés.

PAILA. Distancia 138 kilómetros. Altura 1,188 metros ó sean 3,898 piés ingleses. Pasa por aquí el tren á las 11 y 50 minutos de la mañana. Esta Estación se comunica con la ciudad de Parras de la Fuente por medio de diligencia que corre diariamente. La distancia entre ambas es de 25 kilómetros que se andan en 3 horas. Parras fué fundada en 1598, tiene una población como de 7,000 habitantes, cuya industria principal es el cultivo de la vid y la fabricación de muy buenos vinos blancos, tintos, generosos y de otras clases. Se tiene el proyecto de construir un ramal de ferrocarril á Parras, que sacará como 27 kilómetros de extensión.

CARMEN. Distancia 162 kilómetros. Altura 1,182 metros ó 3,878 piés.

PASTORA. Distancia 183 metros. Altura 1,157 metros ó 3,796 piés.

JARAL. Distancia 205 kilómetros. Altura 1,144 metros ó sea 3,753 piés. Es el punto de comunicación con la ciudad de Saltillo,

lo, capital del Estado, que dista de aquí 67½ kilómetros. Corre todos los días una diligencia que emplea 7 horas para recorrer el camino que media entre una y otra. Llega aquí el tren que va á Piedras Negras á la una y cuarenta minutos y sale á las dos de la tarde.

SAUCEDA. Distancia 230 kilómetros. Altura 997 metros ó 3,271 piés ingleses.

VENADITO. Distancia 256 kilómetros. Altura sobre el mar 890 metros ó 2,920 piés.

REATA. Distancia 280 kilómetros. Altura 900 metros equivalentes á 2,953 piés.

ESPINAZO. Distancia 292 kilómetros. Altura 817 metros ó sean 2,680 piés.

JOYA. Distancia 313 kilómetros. Altura 829 metros ó 2,720 piés.

BAJAN. Distancia 325 kilómetros. Altura 843 metros que corresponden á 2,766 piés.

GLORIA. Distancia 345 kilómetros. Altura sobre el mar 823 metros, que equivalen á 2,700 piés.

CASTAÑO. Distancia 360 kilómetros. Altura 748 metros ó 2,454 piés.

MONCLOVA. Distancia 378 kilómetros. Altura 587 metros ó 1,926 piés. Distan de aquí: Sierra Mojada 254 kilómetros, y Cuatro Ciénegas 75½ kilómetros. El tren ordinario

de pasajeros que va á Piedras Negras llega á las 7 y 30 minutos y sale á las ocho de la noche.

ESTANCIA. Distancia 383 kilómetros. Altura 547 metros ó 1,795 piés.

ADJUNTAS. Distancia 390 kilómetros. Altura 465 metros ó 1,526 piés.

HERMANAS. Distancia 418 kilómetros. Altura 396 metros ó 1,299 piés. Como á 300 metros al Oeste de este punto hay un manantial de agua termal, que se juzga de importantes cualidades medicinales. Su temperatura es de 110° Farenheit. Se hicieron proposiciones ventajosas al propietario para convertir ese sitio en un lugar de recreo para los turistas americanos, pero todas ellas fueron rechazadas.

BALUARTE. Distancia 428 kilómetros. Altura 373 metros ó 1,224 piés.

OBAYOS. Distancia 444 kilómetros. Altura 396 metros ó 1,299 piés.

AURA. Distancia 459 kilómetros. Altura 453 metros equivalentes á 1,486 piés ingleses.

BAROTERAN. Distancia 473 kilómetros. Altura 425 metros ó 1,394 piés. Dista de aquí Santa Rosa ó Villa de Muzquiz 40 kilómetros, corre diariamente una diligencia que

hace el viaje en cuatro horas. Pasa por esta Estación el tren ordinario de pasajeros á Piedras Negras, á las 11 y 32 minutos de la noche.

SOLEDAD. Distancia 484 kilómetros. Altura 371 metros ó 1,217 piés.

SABINAS. Distancia 499 kilómetros. Altura 340 metros ó 1,116 piés. Esta Estación está llamada á desempeñar un papel muy importante para el porvenir, por su situación céntrica respecto de las poblaciones principales de los distritos de Monclova, la Laguna, San Juan de Sabinas y Sierra Mojada; y sobre todo por su posición ventajosa como depósito distribuidor, de los inmensos criaderos de carbón de piedra descubiertos recientemente. Hay á San Felipe un ramal de ferrocarril de 17 kilómetros y una diligencia á San Juan de Sabinas, distante 24 kilómetros, que se recorren en 3 horas. El tren que va á Piedras Negras pasa á las 12 y 40 minutos de la noche.

BALBACH. Distancia 501 kilómetros. Altura 339 metros ó 1,112 piés.

BLANCO. Distancia 512 kilómetros. Altura 387 metros ó 1,270 piés.

PEYOTES. Distancia 534 kilómetros. Altura 486 metros ó 1,595 piés.

LEONA. Distancia 549 kilómetros. Altura 455 metros ó 1,493 piés.

ALLENDE. Distancia 564 kilómetros. Altura 375 metros, que corresponden á 1,230 piés. A un lado de la vía y como á 1,750 metros queda la villa de San Juan de Allende, población de 1,500 habitantes, que á sus grandes elementos agrícolas reúne la ventaja de su situación topográfica, que la vía ferrea hace doblemente importante, á causa del tráfico vecinal que se le espera. Pasa el tren que se dirige á Piedras Negras á las 3 y 10 minutos de la mañana.

NAVA. Distancia 576 kilómetros. Altura 324 metros ó 1,063 piés.

ROSA. Distancia 602 kilómetros. Altura 278 metros ó 912 piés.

FUENTE. Distancia 610 kilómetros. Altura 232 metros ó 761 piés. Pasa la línea á extramuros de la villa de Fuente, pueblo agrícola, como de 1,000 habitantes.

PIEDRAS NEGRAS. Distancia 616 kilómetros. Altura 220 metros ó 722 piés. Llega á aquí el tren ordinario que viene de Torreón á las 5 de la mañana.

La población de Piedras Negras, que tiene actualmente como 5,000 habitantes, queda situada en las inmediaciones del Río Bravo del Norte y está llamada á adquirir una gran importancia con el tráfico de este ferrocarril.

Se atraviesa el Bravo sobre el

PUENTE INTERNACIONAL, que es de hierro y de vía sencilla. La forma de sus traveses, según un informe oficial, es la trapezoide. La construcción de todas ellas es idéntica, excepto las extremas, en que los miembros inclinados abrazan una sola celda, mientras que en las intermedias abrazan dos, menos las opuestas á los postes maestros que se limitan á una. Consta de cinco tramos, dos extremos de 120 piés 2 pulgadas cada uno, y tres intermedios de 229 piés 11½ pulgadas. La luz total del puente, según el referido informe, es de 539 metros 90 centímetros.

PRECIOS DE PASAJE.

De México á Torreón por el Central.

1ª clase (plata mexicana).....	\$ 34 75
2ª id.	23 18
3ª id.	17 39

De Torreón á Piedras Negras y Paso del Aguila.

1ª clase.....	\$ 25 20
2ª id.	17 11
3ª id.	12 85

De México á Piedras Negras y Paso del Aguila.

1. ^a clase	\$ 59 97
2. ^a id.	40 29
3. ^a id.	30 24

CONEXIONES.

El Ferrocarril Internacional conecta con la línea Southern Pacific, que va de Nueva Orleans á San Francisco California, teniendo de extensión 2,495 millas. (1) El punto de enlace está en Spofford, á 34 millas de Paso del Aguila y á 35 de Piedras Negras.

DISTANCIAS Á VARIOS PUNTOS DE LOS ESTADOS UNIDOS POR LA VIA DE PIEDRAS NEGRAS.

	Millas.
De la ciudad de México á Nueva Orleans	1,836
De México á Nueva York, vía Nueva Orleans	3,210
De México á Chicago	2,471
De id. á San Luis Missouri	2,189
De id. á Kansas City	2,080

1 La milla inglesa tiene 1,609 metros 40 centímetros.



CAPITULO DECIMO.

Tramo de Torreón á Paso del Norte.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Noticia íntegra de todas las Estaciones.—Datos históricos y estadísticos de Villa Lerdo, Estado y ciudad de Chihuahua y villa de Paso del Norte.—Tribus bárbaras: su religión, sus costumbres, etc.—Conexiones de este ferrocarril con líneas americanas.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 834 kilómetros.
 Tiempo empleado en recorrerlo: 24 horas, 17 minutos.
 Territorio que atraviesa: el de los Estados de Durango y Chihuahua.
 Número de Estaciones, incluidas las de partida y terminal: 47.
 Poblaciones inmediatas á la vía: Villa Lerdo, Jiménez, Chihuahua y Paso del Norte.
 Altura de la Estación de Lerdo: 1,135 metros.
 Id. de la terminal: 1,133 metros. Diferencia entre ambas: 2 metros. Altura mayor intermedia á que se llega: 1,621 metros en la Estación de Gallego.

De México á Piedras Negras y Paso del Aguila.

1. ^a clase	\$ 59 97
2. ^a id.	40 29
3. ^a id.	30 24

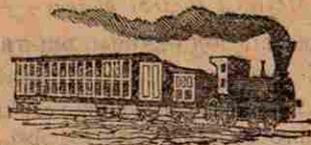
CONEXIONES.

El Ferrocarril Internacional conecta con la línea Southern Pacific, que va de Nueva Orleans á San Francisco California, teniendo de extensión 2,495 millas. (1) El punto de enlace está en Spofford, á 34 millas de Paso del Aguila y á 35 de Piedras Negras.

DISTANCIAS Á VARIOS PUNTOS DE LOS ESTADOS UNIDOS POR LA VIA DE PIEDRAS NEGRAS.

	Millas.
De la ciudad de México á Nueva Orleans	1,836
De México á Nueva York, vía Nueva Orleans	3,210
De México á Chicago	2,471
De id. á San Luis Missouri	2,189
De id. á Kansas City	2,080

1 La milla inglesa tiene 1,609 metros 40 centímetros.



CAPITULO DECIMO.

Tramo de Torreón á Paso del Norte.

Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Noticia íntegra de todas las Estaciones.—Datos históricos y estadísticos de Villa Lerdo, Estado y ciudad de Chihuahua y villa de Paso del Norte.—Tribus bárbaras: su religión, sus costumbres, etc.—Conexiones de este ferrocarril con líneas americanas.

INDICACIONES GENERALES.

Extensión total del tramo: 834 kilómetros.
 Tiempo empleado en recorrerlo: 24 horas, 17 minutos.
 Territorio que atraviesa: el de los Estados de Durango y Chihuahua.
 Número de Estaciones, incluidas las de partida y terminal: 47.
 Poblaciones inmediatas á la vía: Villa Lerdo, Jiménez, Chihuahua y Paso del Norte.
 Altura de la Estación de Lerdo: 1,135 metros.
 Id. de la terminal: 1,133 metros. Diferencia entre ambas: 2 metros. Altura mayor intermedia á que se llega: 1,621 metros en la Estación de Gallego.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAMO.

VAMOS á dedicar el último capítulo de este libro al tramo más extenso, pero también al de menos importancia, por ser casi desierta la inmensa zona que en esta parte recorre el Ferrocarril Central Mexicano.

Principia la sección considerada en la Estación de Torreón, situada en territorio de Coahuila y punto de entroncamiento con el Ferrocarril Internacional, como ya se dijo.

Poco después de haber salido de Torreón ó *Nazas Siding*, se vuelve á entrar al territorio de Durango en la Estación de Lerdo, distante 5 kilómetros de la anterior. Se atraviesa una parte del extenso desierto llamado Bolsón de Mapimí, inmensa é inculta llanura entrecortada por sierras pequeñas y donde la perspectiva es tan ingrata, á causa de la aridez característica de aquella comarca.

Avanzando la locomotora con su velocidad vertiginosa, y después de recorrer más de 100 kilómetros, penetra al Estado de Chihuahua, en cuyo vasto territorio se encuentran zonas de asombrosa fertilidad, incultas todavía en su mayor parte, así como valles y llanuras á propósito para la cría de ganado. Cerca de 100 kilómetros más allá, se encuentra el mineral de Jiménez, y á una distancia casi triple la

ciudad de Chihuahua, capital del Estado y el centro poblado de más importancia en toda la zona que consideramos.

Se sigue por vastos desiertos é inmensas soledades, hasta que se anuncia el fin de la jornada por la presencia de los Médanos, que no son sino cordilleras de bancos ó montes de arena blanca sumamente fina, sin vegetación, que tienen la particularidad de mudar de forma y de lugar con la fuerza de los vientos. Muy poco después se presenta la histórica villa de Paso del Norte, situada en los confines de la República, que trae á la memoria al gran Juárez, defendiendo la bandera de la Independencia en la época aciaga de la intervención francesa.

Y un poco más allá, al otro lado del Bravo, la floreciente ciudad del Paso de Texas, con el aspecto y estilo que caracteriza á todas las poblaciones americanas.

DESCRIPCIÓN PARTICULAR DEL TRAMO. (1)

Descrita, aunque someramente por la dificultad para conseguir datos, la línea Internacional de Torreón á Piedras Negras, volveremos á ocuparnos del Ferrocarril Central, para

1 La falta de noticias unas veces y la escasa importancia de los lugares otras, nos obligarán en varios casos á consignar simplemente los nombres de las Estaciones de este tramo, con su distancia y altura.

hablar del tramo comprendido entre la referida Estación de Torreón y la villa de Paso del Norte, término de esta importante vía ferrea.

TORREON ó NAZAS SIDING.

Estación á 1,136 kilómetros de la ciudad de México y á 834 de Paso del Norte. Debe tenerse presente que adelante de Chihuahua y en el kilómetro 1,647, hay otra Estación denominada también *Torreón*.

LERDO. Estación situada en el distrito de Laguna, perteneciente á Durango, que rinde anualmente más de 30,000 pacas de algodón. Dista de México 1,142 kilómetros y tiene de altura 1,135 metros sobre el nivel del mar.

La población de «Villa Lerdo» dista de aquí unos tres ó cuatro kilómetros. Ocupa los terrenos de la que antes fué hacienda de San Fernando, data su fundación del año de 1867 y lleva aquel nombre en honor del distinguido reformista D. Miguel Lerdo de Tejada.

Se encuentra situada en una planicie, á unos tres kilómetros del río Nazas, que fertiliza con sus aguas una extensa zona. El clima es sano, la temperatura extremosa. Se usan como aguas potables las de noria, que serán tal vez no muy tarde substituidas por las del Nazas, si se realiza el proyecto que se tiene de conducir las á la población.

Su censo es de 10,000 habitantes, que se dedican especialmente, como todos los de es-

ta comarca, al cultivo del algodón, maíz y trigo. Como establecimiento industrial importante, debe mencionarse la gran fábrica de aceite de pepita de algodón, inaugurada á principios de Mayo de 1888, que vino á plantear una industria enteramente nueva en la localidad. La maquinaria es moderna y está alumbrado el edificio con luz eléctrica. Cuenta la negociación con un respetable capital para dar impulso á esta naciente industria, llamada á trasformar una materia prima sin aplicación hasta ahora, en un artículo valioso como lo es el aceite. El establecimiento de esta fábrica parece que traerá el de otra, pues ya se habla algo sobre este particular. En el recinto de la población existen también varios molinos de harina.

Para los edificios públicos dependientes del municipio se ha destinado toda una manzana: en ella están construidas la casa municipal, cárcel y locales para escuelas, quedando por construir las otras dependencias municipales.

Cuenta además: con cuatro templos católicos, varias escuelas primarias, un jardín en la Plaza Principal con bancas de fierro diseminadas, un reloj público comprado por el municipio y que está para inaugurarse, dos imprentas, tres hoteles, una línea telegráfica federal, un mercado y una plaza de toros.

Se proyecta construir una línea de tranvías que la una con la Estación inmediata, para lo

cual se dió ya la concesión respectiva y está organizándose la Compañía que ha de llevar á cabo esta importante mejora.

NOE. Estación á 1,159 kilómetros. Altura sobre el mar 1,116 metros (1).

MAPIMI. Estación distante de México 1,178 kilómetros y á la altura de 1,125 metros sobre el mar.

La villa y mineral que da nombre á la Estación, se halla á seis leguas de esta última. Es cabecera del partido así llamado, distrito de Cuencamé, del Estado de Durango. Está situada en la entrada Occidental del Bolsón de Mapimí y tiene como 4,000 habitantes. Hay en ella una fábrica de hilados llamada de «Mapimí.»

PERONAL. Distancia de México 1,203 kilómetros. Altura sobre el mar 1,114 metros.

CONEJOS. Distancia 1,225 kilómetros. Altura 1,146 metros.

YERMO. Estación que se encuentra á 1,248 kilómetros de México y á 722 de Paso del Norte. Su altura es de 1,158 metros.

En esta parte se deja el territorio de Durango para entrar al del

1 Las alturas se toman del perfil de los ferrocarriles formado por C. Zoll y L. Hartiman.—1884.

ESTADO DE CHIHUAHUA. El territorio de este Estado, junto con el de Durango, llevó en lo antiguo el nombre de provincia de Nueva Vizcaya y ésta con las de Sonora y Sinaloa y Nuevo México, se conocieron con la denominación de provincias de Occidente; desde 1718 á 1821 estuvieron sujetas á un comandante general, bajo la inspección unas veces del virreinato, otras solo de la corte de Madrid.

Erigido Chihuahua en Estado desde 1824, por ley de 5 de Enero de 1826, se dividió en once partidos: ahora tiene diez y ocho cantones divididos en municipalidades.

La prolongación de la Sierra Madre, cubre la parte Occidental del Estado en toda la frontera con Sonora y Sinaloa; recibiendo aquí ese brazo de la Sierra el nombre de Tarahumara. La parte montuosa del S. O. recibe el nombre de Tierra-Adentro, porque los inmensos valles del Este acaban á su pie. En el S. E. del Estado y parte Oriental del partido de Jiménez, se halla la inmensa llanura del Bolsón de Mapimí, país inculto invadido por los bárbaros. El resto del suelo de Chihuahua está compuesto de llanadas más ó menos espaciosa, interrumpidas por serranías que siguen la dirección general de N. á S.

La población de Chihuahua es de 250,000 habitantes y su extensión superficial de 216,850 kilómetros cuadrados.

No hace mucho tiempo tenía ciento veinte minerales en trabajo, donde se han explotado más de quinientas setenta y cinco minas desde la época de la conquista. (1) Los principales minerales, en el orden que les corresponde por su riqueza, son: Batopilas, Parral, Santa Eulalia, Jesús María, Cosihuirachi, Morelos, Guadalupe y Calvo, Uriqui, Umachic, Corralitos, Zapuri, Topago y Umapa.

En cuanto á la agricultura, el cultivo del algodón es uno de los que allí se hacen en más grande escala; las cosechas de esa planta se llevan no sólo á los Estados limítrofes, sino á todos los que están ligados al ferrocarril. El cultivo de la vid toma incremento cada día, habiéndose logrado ya la elaboración de vinos de muy buena calidad.

TRIBUS BÁRBARAS.

Chihuahua ha sufrido de continuo la guerra de los bárbaros: ocupado parte de su territorio por tribus belicosas, enemigas de la civilización, ha estado en perpetua lucha, teniendo á veces pérdidas de inmensa cuantía. Para dominar y someter á esas tribus salvajes, se han hecho en épocas anteriores diversos esfuerzos con éxito muy vario.

1 Almanaque histórico de la República Mexicana, por Manuel Caballero, para 1883 y 1884.

Por fortuna en los últimos años, esa plaga de los Estados fronterizos ha disminuido mucho, para bien de la civilización y de los habitantes de estas remotas regiones.

Entre las tribus más temibles se encuentran los apaches, de cuyas costumbres diremos algo, siguiendo las noticias que en 1796 escribió en Paso del Norte el teniente coronel D. Juan Cordero.

Los apaches pueden dividirse en nueve parcialidades, que hablan el mismo idioma, aunque varía el acento en algunas palabras, sin que por eso dejen de entenderse.

Reconocen la existencia de un Sér Supremo Criador, á quien llaman «Yastasitan-ne,» *capitán del cielo*; pero considerando que formó á las criaturas para su entretenimiento, y no atribuyéndole que sea vengador ni remunerador, no le dan culto alguno ni le dedican ningún objeto. Como para ellos todo se acaba después de cierto tiempo, no se preocupan por el porvenir, ni tienen en cuenta lo pasado, procurando gozar del presente que es cuanto les interesa. Carecen de sacerdotes y en su lugar tienen adivinos, que están en relación con los séres invisibles; hacen ese oficio indios taciturnos, adustos y misteriosos, que llevan anexa á su cargo la práctica de la medicina, curando las enfermedades con yerbas, cantos y símbolos cabalísticos.

Educado el apache al aire libre y nutrido

con alimentos simples, adquiere un vigor extraordinario y se hace casi insensible á las estaciones. Es ágil y ligero, hasta ser en fuerza y velocidad superior á un caballo, al menos en los terrenos escabrosos. De temperamento bilioso, añade un carácter astuto, desconfiado, atrevido, soberbio y celoso de su libertad é independencia.

Pueblo cazador, vive en persecución del venado, el oso, el jabali, el leopardo y el puerco espín: recoje los frutos que espontáneamente le da el suelo, como la tuna, el dátíl, la pitilla, la bellota y el piñón: su manjar favorito es el mezcal sacado del cogollo del maguey, de la lechuguilla, del sotol y la palmilla, cociéndolo á fuego lento del mismo modo que la barbacoa.

Los apaches elijen para morada las sierras escarpadas, y sus chozas son circulares, de ramas, cubiertas con pieles de caballo ó vaca.

Hombres y mujeres visten de pieles curtidas; aquellas se las acomodan al rededor del cuerpo, quedándoles los brazos libres: cubren la cabeza con un bonete ó gorro adornado con plumas ó con cuernos: llevan á los pies zapatos con una media bota de cuero hasta la pantorrilla, y á las cuales llaman *teguas*: se cuelgan de las orejas zarcillos formados de conchas, plumas, pellejos de ratón y agregan á estos adornos pintarse la cara, los brazos y las piernas, con greta y almagre. Las mujeres

usan una enagua corta ceñida á la cintura, un algodón ó gabán que, metido por la cabeza, cuelga hasta medio cuerpo, tapando el pecho y la espalda, y abierta en los costados: *teguas*, como los hombres, sin abrigo la cabeza y recogido el pelo trenzado en forma de castaña, en una bolsa de gamuza ó de piel de nutria: se adornan cuello y brazos con sartas de pezuñas de berrendo y de venado, de conchas, espinas de pescado y raíces de yerbas odoríferas.

Es obligación de los varones la caza y la guerra, construir sus armas, tenerlas en estado de servicio y aderezar sus monturas. Las hembras cuidan de las bestias, curten las pieles, conducen el agua y la leña, recojen los frutos que da el terreno y hacen de ellos tortas: siembran escasamente y acompañan algunas veces en las expediciones á sus maridos, sirviéndoles entonces de conducir á los animales robados y de centinelas. Las armas del apache son el arco, la flecha, la lanza y el rifle, que manejan con admirable destreza. Se reúnen las familias en agrupaciones, al mando de un jefe, que es más poderoso á medida que es mayor el número de aquellas. La edad decrepita ó la falta de aptitud para la guerra, los hace despreciables, trae consigo la pérdida del mando de la reunión, aunque hayan gozado en ella de prestigio y reputación.

Es imponderable la velocidad con que hu-

yen después que ejecutado un crecido robo de bestias, emprenden la retirada hacia sus aduares. Encumbran las montañas y atraviesan los desiertos sin agua para fatigar á los que los persiguen, valiéndose de mil estratagemas para eludir los golpes de los ofendidos. A larga distancia dejan siempre sobre sus huellas dos ó tres de los suyos, montados en los caballos más ligeros, para que les den aviso de cuanto adviertan á su retaguardia. Aunque haga mucho tiempo que no se comuniquen, se buscan y se encuentran facilmente, poniéndose en comunicación por medio de humaredas, que les sirven de contraseñas.

Entre los apaches está extendida la poligamia: cada hombre tiene cuantas mujeres puede mantener. El matrimonio se verifica comprando el novio á la que ha de ser su esposa, entregando el precio convenido al padre ó al pariente encargado de ella; de aquí nace la condición servil de la mujer, sobre quien el marido tiene aún el derecho de vida y muerte. El contrato se disuelve por mutuo consentimiento, volviendo la divorciada á la persona que la vendió, previa la devolución del precio.

El baile es la diversión favorita del apache. No tiene más orquesta que sus voces y una olla ó una media calabaza hueca, cubierta con una piel tirante, y tocada con un palo. A su compás y al de los gritos de hombres y mujeres, saltan todos formados en círculos concén-

tricos, colocándose dentro dos ó tres de los más ágiles, que ejecutan un baile violento de dificultosas contorsiones de rostro y cuerpo.

SAEZ. Estación á 1,267 kilómetros de México y á 1,188 metros sobre el mar.

SAVALZA. Distancia de esta Estación desde México 1,286 kilómetros. Altura sobre el mar 1,201 metros.

ESCALON. Distancia 1,300 kilómetros. Altura 1,263 metros.

RELLANO. Dista de México 1,318 kilómetros. Altura 1,318 metros.

CORRALITOS. Distancia 1,339 kilómetros. Altura 1,442 metros.

DOLORES. Distancia 1,359 kilómetros. Altura 1,379 metros.

JIMENEZ. Distancia 1,373 kilómetros. Altura 1,381 metros. Jiménez, llamado en lo antiguo *Guajuquilla*, es un mineral de plata y cobre, descubierto en 1820. De aquí sale diariamente una diligencia que va al importante mineral del Parral, distante como 20 leguas. ®

LA REFORMA. Distancia 1,392 kilómetros. Altura 1,347 metros.

DIAZ. Distancia de México 1,411 kilómetros. Altura sobre el mar 1,298 metros.

BUSTAMANTE. Distancia 1,430 kilómetros. Altura 1,257 metros.

SANTA ROSALIA. Distancia 1,446 kilómetros. Altura 1,226 metros. Cerca de la Estación de que se trata se encuentra el

PUENTE DEL RIO CONCHOS, que es mixto, con pilares y machones de piedra y traveses de fierro. Su longitud total entre los machones es de 275 metros 52 centímetros, y está dividido en seis tramos de 44 metros 16 centímetros de claro, al nivel de las altas aguas las armaduras de fierro son del sistema Murphy Whypple.

LA CRUZ. Distancia 1,462 kilómetros. Altura 1,216 metros.

CONCHO. Distancia 1,483 kilómetros. Altura 1,219 metros.

SAUCILLO. Distancia 1,498 kilómetros. Altura 1,210 metros.

LAS DELICIAS. Distancia 1,514 kilómetros. Altura 1,170 metros.

ORTIZ. Distancia 1,522 kilómetros. Altura 1,157 metros. En las inmediaciones de la Estación anterior se encuentra el

PUENTE SOBRE EL RIO SAN PEDRO, que es el de mayor longitud de todos los construidos en este ferrocarril. Su longitud total es de 330 metros. La parte supe-

rior es de fierro y consta de 7 armaduras del sistema americano Murphy Whypple, iguales entre sí: está sostenido por dos machones y seis pilares de piedra labrada, que dividen el lecho del río en siete claros de 44 metros 74 centímetros cada uno.

BACHIMBA. Distancia 1,546 kilómetros. Altura 1,264 metros.

HORCASITAS. Distancia 1,563 kilómetros. Altura 1,366 metros.

MAPULA. Distancia 1,586 kilómetros. Altura 1,514 metros.

CHIHUAHUA. Estación distante de México 1,609 kilómetros y 361 de Paso del Norte. Su altura sobre el nivel del mar es de 1,412 metros. La Estación está ligada á la ciudad por medio de un ferrocarril de tracción animal.

La ciudad de Chihuahua es capital del Estado del mismo nombre y mineral célebre desde 1718 en que se erigió en villa. Está situada al pié de la Sierra Madre, en una hermosa llanura, en las bellas alamedas de Santa Rita y la Antigua, á los 28° 35' 10" de latitud y 6° 17' de longitud Oeste de México.

Su población es como de 20,000 habitantes.

Entre los establecimientos industriales deben mencionarse: la fábrica donde se constru-

ye toda clase de maquinaria; las fábricas de casimires, jorongos, jabón y una carrocería, movidas todas por vapor; varios molinos de harina; y la gran fundición de metales de San Felipe al otro lado del río, inaugurada al comenzar el presente año de 1888. Además, los Sres. Geddes y Paschal están construyendo, cerca de la Estación del ferrocarril, un molino de harina, en el lugar que ocupó el incendiado hace poco tiempo. El sistema adoptado es de invención muy moderna, y consiste en varios juegos de cilindros de hierro, que sustituyen con gran ventaja á las antiguas muelas de piedra. Podrá moler este molino 100 fanegas de trigo en solo doce horas.

Sus principales edificios públicos, son: el magnífico Palacio de Gobierno que está en construcción: no hace mucho tiempo estaba ya para concluirse el cuarto y último lado del edificio, correspondiente á la parte posterior de él. El Palacio Municipal. La Casa de Meneda: en ella y formando parte de una torre antigua, se encuentra la pieza que sirvió de última prisión al padre de la Independencia D. Miguel Hidalgo y Costilla.

Entre los templos descuella la iglesia parroquial, edificada en los dos últimos tercios del siglo pasado: los gastos de construcción se hicieron de un fondo creado con la pensión de un real por marco de la plata extraída del mineral de Santa Eulalia: esa pensión se cobró por

el espacio de 62 años hasta 1789, calculándose sus productos en la cantidad de ochocientos mil pesos, según un escritor antiguo. (1)

Este templo ve al N. E. y tiene 68 varas de longitud por 31 de latitud. En el interior domina el orden gótico, aunque algo adulterado. Los espacios comprendidos entre los cuatro arcos torales y la cúpula, están adornados con las figuras que representan en bajo-relieves á los Padres de la iglesia. La portada principal se compone de tres cuerpos de gusto gótico, aunque su decoración afecta algo el corintio. En los intercolumnios hay trece estatuas que representan al patrono, que lo es San Francisco de Asís y á los doce apóstoles.

Tiene dos torres perfectamente iguales, cuya altura sobre las bóvedas de la iglesia es de $31\frac{1}{2}$ varas, y como éstas se elevan 21 sobre el nivel de la plaza, aquellas resultan de una altura total de $52\frac{1}{2}$ varas. Se componen de tres cuerpos y una cúpula: su construcción no se arregló á ningún orden determinado, aunque domina mucho el dórico.

Los demás templos, son: el Santuario de Guadalupe á extramuros de la ciudad: fué concluido y hermoseado por D. Simón Orchoa, con un gasto de 13,000 pesos. Santa Rita y otros más.

Chihuahua tiene además lo siguiente: Va-

1 Ensayo estadístico de Chihuahua, por D. Pedro García Conde.

rias escuelas de instrucción primaria, oficiales y particulares.—Un Instituto Científico donde se hacen las carreras de abogado é ingeniero.—Un hospital sostenido con fondos particulares y subvencionado por el municipio.—Tres imprentas.—El *Peridico Oficial* del Estado, el diario intitulado *El Chihuahuense* y los semanarios *El Imparcial* y *La Civilización*.—Los Bancos Mexicano, Chihuahuense, de Santa Rosalía y una sucursal del Banco Nacional de México. Al entrar en prensa esta parte (28 de Mayo de 88) acaba de ser aprobado por la Cámara de Diputados un contrato con la Secretaría de Hacienda, que modifica las bases de los dos primeros, en un sentido muy favorable para el público.—Las calzadas de Guadalupe y Santa Rita.—La plaza llamada de la Constitución y el mercado "Merino."—Un teatro de mampostería llamado de "Bentancourt," por la persona que lo construyó.—Una plaza de toros, construida hace más de 40 años.—Una línea de tranvías que va á la Estación del ferrocarril y otras á diversas partes de la ciudad.—Una oficina telegráfica federal.—Varias líneas telefónicas interiores y una que va al pueblo de San Gerónimo, distante 6 leguas.—Y por último, 4 hoteles llamados de Diligencias, Americano, Robinson Hause y Shmit Hause.

Merece una mención especial el acueducto que conduce el agua potable á la fuente situa-

da en medio de la Plaza: es de arquería sólida y mide desde su principio 6,553 varas: se construyó á expensas del público por el Ayuntamiento de 1575, y se reparó de la misma manera en 1818.

En la plazuela de San Felipe se encuentra el monumento mandado construir por la ley de 19 de Julio de 1823, en memoria de la ejecución de los primeros caudillos de nuestra Independencia. Es una gradería circular, coronada con una balaustrada y una pirámide sencilla.

Aquí, como es bien sabido, fué sacrificado el benemérito cura D. Miguel Hidalgo y Costilla, el 30 de Julio de 1811. La ejecución, según parece, se verificó en un lugar que corresponde á una de las piezas interiores del nuevo Palacio de Gobierno: así al menos nos lo indicó álguien, cuando nosotros visitamos á Chihuahua en 1885. Como en este mismo año se fijó una lápida conmemorativa del hecho, es seguro que para ponerla se cuidó de identificar perfectamente el lugar.

La ciudad de Chihuahua ha sido la cuna, entre otras, del finado general Angel Trias, benéfico gobernante y distinguido patriota que destinó parte de su fortuna á la defensa de la patria en 1847; y de D. Manuel Ojinaga, entusiasta republicano, gloriosamente sacrificado por la patria en tiempo de la intervención francesa, y que debió merecidas distinciones al ilustre Presidente Juárez.

SACRAMENTO. Distancia de México 1,632 kilómetros y de Paso del Norte 338. Altura sobre el nivel del mar 1,519 metros.

TORREON. Distancia 1,647 kilómetros. Altura 1,591 metros.

SAUZ. Distancia 1,658 kilómetros. Altura 1,564 metros.

ENCINILLAS. Distancia 1,678 kilómetros. Altura 1,533 metros.

AGUA NUEVA. Distancia 1,692 kilómetros. Altura 1,527 metros.

LAGUNA. Distancia 1,706 kilómetros. Altura 1,535 metros.

PUERTO. Distancia 1,726 kilómetros. Altura 1,618 metros.

GALLEGO. Distancia desde la capital de la República 1,746 kilómetros. Altura 1,621 metros.

CHIVATITO. Distancia 1,775 kilómetros. Altura 1,480 metros.

MOCTEZUMA. Distancia 1,790 kilómetros. Altura 1,402 metros.

LAS MINAS. Distancia 1,804 kilómetros. Altura 1,318 metros.

OJOCALIENTE. Distancia 1,817 kilómetros. Altura 1,233 metros.

CARMEN. Distancia 1,828 kilómetros. Altura 1,215 metros.

SAN JOSE. Distancia 1,851 kilómetros. Altura 1,194 metros.

RANCHERIA. Distancia 1,875 kilómetros. Altura 1,281 metros.

LOS MEDANOS. Distancia 1,904 kilómetros. Altura 1,298 metros.

SALAMAYUCA. Distancia 1,922 kilómetros. Altura 1,274 metros.

TIERRA BLANCA. Distancia 1,938 kilómetros. Altura 1,263 metros.

MESA. Distancia 1,953 kilómetros. Altura 1,207 metros.

PASO DEL NORTE. Estación terminal de esta línea, situada en la villa del mismo nombre, á 1,970 kilómetros de la ciudad de México y á 1,133 metros sobre el nivel del mar. Distan de aquí: Chihuahua 361 kilómetros.—Villa Lerdo 828 kilómetros.—Zacatecas 1,264 kilómetros.—Aguascalientes 1,384 kilómetros.—León 1,554 kilómetros.—Silao 1,587 kilómetros.—Guanajuato 1,610 kilómetros.—Irapuato 1,617 kilómetros.—Guadalajara 1,876 kilómetros.—Celaya 1,678 kilómetros.—Querétaro 1,725 kilómetros.—México 1,970 kilómetros, como ya se indicó.

El edificio de la Estación es notable por su elegante construcción.

La villa de Paso del Norte es una población muy antigua, pues solo la iglesia parroquial cuenta más de 200 años. Está situada en un ancón formado por el Bravo, en la margen derecha de este río y frente a la población americana del Paso de Tejas.

Su clima es sano y de influencia benéfica en las enfermedades del pecho y los pulmones: la temperatura es extremosa por razón de la latitud á que se encuentra.

De alturas sólo tiene al Oeste la Sierra llamada del Paso, estando descubierta por todos los demás vientos. Las aguas de que usa el vecindario son las del Bravo, que sin embargo de ser turbias no son de mala calidad.

Tiene como 8,000 habitantes, habiendo adelantado mucho en los últimos años debido al Ferrocarril Central.

Su industria principal es la vinicultura, aunque todavía en pequeña escala y con el empleo de sistemas imperfectos de elaboración. Esta industria es susceptible de mucho desarrollo, debido á la gran extensión y buenas condiciones de las tierras que pueden dedicarse al cultivo de la uva. Hay también varios molinos de harina, tres de ellos movidos por vapor.

Cuenta además con lo siguiente: Tres escuelas primarias de niños y dos de niñas, sostenidas por el municipio. La parroquia, de construcción muy antigua, y el oratorio llama-

do de San José, que es un templo pequeño.—La casa municipal, y la cárcel en malas condiciones.—La aduana en construcción, edificio que al ser terminado sacará un costo de 150,000 pesos.—La casa que ocupó Juárez en 1865, en la peregrinación que hizo por estos rumbos, perseguido por el gobierno de la intervención francesa: esta finca está convertida actualmente en administración de correos.—La plaza de Juárez, rodeada de árboles, con banquetas de piedra artificial y bancas de fierro.—Un teatro de madera bastante malo.—Alumbrado de gasolina, que se proyecta sustituirlo con luz eléctrica.—Un ferrocarril urbano que se comunica con el Paso de Texas.—Las líneas telegráficas federales y del Ferrocarril, así como diversas líneas telefónicas.

CONEXIONES CON OTROS FERROCARRILES.

Las líneas con las cuales conecta el Central Mexicano en la Estación del Paso de Texas, son las siguientes:

ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FÉ.

Por Albuquerque, Las Vegas, Santa Fé, Pueblo, Denver, Scadville, San Francisco, Topeka, Atchison, Kansas City, San Luis, Chicago, Nueva York, Boston y otras ciudades al Norte, Este y Oeste de los Estados Unidos. Los trenes llegan á la Estación de la Unión en El Paso, á las 10 de la mañana, tiempo "Mountain."

TEXAS Y PACÍFICO.

Por Dallas, Fuerte Worth, San Antonio, Galveston, Nueva Orleans, Hot Springs, Little Rock, San Luis, Chicago, Nueva York, Washington, Baltimore y otras varias ciudades. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 25 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, ATLANTIC SYSTEM.

Por Galveston, San Antonio, Houston, Nueva Orleans, Mobila, Charleston, Jacksonville y otros puntos del Este y del Noroeste de los Estados Unidos. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 30 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, PACIFIC SYSTEM.

Por Magdalena, Hermosillo y Guaymas, del Estado de Sonora, Tucson, Los Angeles, Sacramento, San Francisco, los territorios del Noroeste, China, Japón y Australia. Los trenes llegan á El Paso á las 9 y 30 minutos de la mañana, tiempo del Pacífico.

APENDICE.

Materias diversas.

PRONTUARIO ALFABÉTICO de las disposiciones más importantes del Reglamento de Ferrocarriles, expedido el 1º de Julio de 1883, y cuyo conocimiento interesa á los viajeros.

ACCIDENTES. Se dará aviso de los que ocurran en cada linea, por el medio más expedito, á la autoridad más cercana y al Ministerio de Fomento. (Arts. 94 y 176 del Reglamento.)

ASIENTOS. Tienen derecho los viajeros á seguir ocupando aquellos en que hayan dejado alguna prenda ú objeto de su pertenencia, para indicar que se halla ocupado determinado lugar. (Art. 135.)

BOLETOS. No podrán las Empresas vender un número mayor del que corresponda al de asientos disponibles.—Los viajeros tienen el deber de presentarlos todas las veces que lo exija el empleado respectivo del tren; pero no estarán obligados á entregarlos sino hasta la penúltima Estación de su destino.—Los despachos de boletos se abrirán una hora antes de la salida de los trenes en las Estaciones principales, y media hora antes en las de poco movimiento. Además, se abrirán durante el

TEXAS Y PACÍFICO.

Por Dallas, Fuerte Worth, San Antonio, Galveston, Nueva Orleans, Hot Springs, Little Rock, San Luis, Chicago, Nueva York, Washington, Baltimore y otras varias ciudades. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 25 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, ATLANTIC SYSTEM.

Por Galveston, San Antonio, Houston, Nueva Orleans, Mobila, Charleston, Jacksonville y otros puntos del Este y del Noroeste de los Estados Unidos. Los trenes llegan á El Paso á las 5 y 30 minutos de la tarde, tiempo Central.

SOUTHERN, PACIFIC COMPANY, PACIFIC SYSTEM.

Por Magdalena, Hermosillo y Guaymas, del Estado de Sonora, Tucson, Los Angeles, Sacramento, San Francisco, los territorios del Noroeste, China, Japón y Australia. Los trenes llegan á El Paso á las 9 y 30 minutos de la mañana, tiempo del Pacífico.

APENDICE.

Materias diversas.

PRONTUARIO ALFABÉTICO de las disposiciones más importantes del Reglamento de Ferrocarriles, expedido el 1º de Julio de 1883, y cuyo conocimiento interesa á los viajeros.

ACCIDENTES. Se dará aviso de los que ocurran en cada linea, por el medio más expedito, á la autoridad más cercana y al Ministerio de Fomento. (Arts. 94 y 176 del Reglamento.)

ASIENTOS. Tienen derecho los viajeros á seguir ocupando aquellos en que hayan dejado alguna prenda ú objeto de su pertenencia, para indicar que se halla ocupado determinado lugar. (Art. 135.)

BOLETOS. No podrán las Empresas vender un número mayor del que corresponda al de asientos disponibles.—Los viajeros tienen el deber de presentarlos todas las veces que lo exija el empleado respectivo del tren; pero no estarán obligados á entregarlos sino hasta la penúltima Estación de su destino.—Los despachos de boletos se abrirán una hora antes de la salida de los trenes en las Estaciones principales, y media hora antes en las de poco movimiento. Además, se abrirán durante el

día para la venta de boletos, entrega y recibo de equipajes. (Arts. 49, 129 y 66.)

COCHES. Queda prohibido admitir en ellos un número de personas mayor que el de asientos.—No se consentirá en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, á la que lleve consigo animales ú objetos molestos, ni á la que ofenda el decoro de los demás ó altere de cualquiera manera el orden; teniendo todo viajero derecho de exigir el cumplimiento de esta disposición.—Pueden llevarse dentro de los coches los bultos que por su volumen ó naturaleza no ocasionen daño ó molestia á las personas que los ocupan, y siempre que el peso de esos bultos no pase de quince kilogramos; la Empresa no tiene responsabilidad ninguna en caso de extravío de aquellos. (Arts. 44, 134 y 138.)

CONDUCTOR. El de cada tren estará en comunicación con el maquinista y guarda-frenos, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.—El conductor de un tren en marcha, es el jefe de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero. (Arts. 60 y 83.)

EMPLEADOS. Los de los ferrocarriles llevarán un distintivo que denote sus respectivas funciones, hablarán español y guardarán al público las consideraciones debidas.—Las Empresas son responsables por las faltas que en el servicio cometan sus empleados. (Arts. 183 y 184.)

EQUIPAJES. Se llama equipaje todo bulto ú objeto que presente el viajero, para que sea trasportado en el mismo tren que lo ha de conducir.—Todo viajero puede conservar en su poder, dentro del coche, los bultos que por su volumen ó naturaleza no ocasionen daño ó molestia á los demás, y siempre que el peso de ellos no pase de quince *kilogramos*.—Para acreditar que el equipaje se ha recibido, se expedirá al dueño un talón que exprese el número de bultos, su peso y la cantidad pagada por exceso, si lo hubiere. Mediante ese talón, el equipaje *será entregado al viajero con solo la demora necesaria para descargar el furgón que lo conduzca*.—Extraviado un talón de equipaje, el propietario de éste solo podrá recogerlo si justifica plenamente ser de su pertenencia, presentando las llaves, dando señas precisas é indudables, ó de cualquiera otra manera.—Toda reclamación por falta de algún bulto de equipaje, se dirigirá al jefe de la Estación respectiva.—En caso de extravío de bultos, las Empresas pagarán al dueño, salvo prueba en contrario, lo siguiente: por cada baúl-mundo, 200 pesos; por cada baúl ó petaca, según su tamaño, de 50 á 100 pesos; por cada saco de noche ó maleta, 25 pesos.—El viajero que lleve en su equipaje joyas, billetes de Banco, etc., deberá exhibir estos objetos y declarar al registrar aquel el valor que ellos representan, pues sin tal requisito las Empre-

sas solo tendrán la responsabilidad que determina el inciso anterior del presente párrafo, si esos valores fueren sustraídos. (Arts. 127, 138, 139, 140, 141, 142 y 143.)

A cada pasajero se le admitirán 15 kilogramos de equipaje libre; correspondiendo en consecuencia 15 kilogramos á cada boleto que se tome.

ESTACIONES. Deben tener la capacidad, seguridad y comodidad necesarias para pasajeros y mercancías.—Cada Estación tendrá en la fachada el nombre propio que lleve, y á la vista un reloj para arreglar el servicio de la misma.—Se fijarán en los lugares más á propósito de cada Estación los itinerarios de los trenes, las tarifas, las horas en que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos, las en que se han de recibir equipajes y todas las demás disposiciones que deba conocer el público.—Habrá en las Estaciones salas de espera, con las comodidades necesarias, para que en ellas aguarde el público la partida ó la llegada de los trenes.—Las Estaciones deberán estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías, por lo menos desde las siete de la mañana hasta las seis de la tarde.—A la llegada de los trenes á las Estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros, el nombre de ellas y tiempo que dure la parada. (Arts. 11, 62, 64, 65, 66, 67, 70 y 95.)

FONDAS. Las establecidas en el recinot

de las Estaciones, tendrán en un lugar público sus tarifas de precios, un reloj arreglado por el de la Estación, y un pizarrón con las horas de salida de cada uno de los trenes. (Art. 76.)

LIBRO DE RECLAMACIONES DEL PÚBLICO. Habrá en cada Estación un libro en que el público hará constar sus quejas contra la Empresa, contra sus agentes ó empleados, por las faltas que cometan. Ese libro será visado mensualmente por la Inspección Oficial, y no podrá negarse á quien lo pida. Para facilitar su uso, se pondrá en el lugar donde se encuentre el correspondiente rótulo. (Arts. 74 y 75.)

NINOS. Los menores de tres años viajarán gratis, y los de tres á siete años pagarán medio pasaje.

POSTES KILOMÉTRICOS. A la orilla de la vía habrá postes, que de una manera visible, indiquen la numeración progresiva de los kilómetros en que debe estar dividida la línea, contando desde el punto donde comienza. (Art. 23.)

SEÑALES. Las señales se hacen en el día con banderas, y en la noche con linternas del color correspondiente. Una bandera ó luz de color *blanco*, indica vía libre; una bandera ó luz *verde*, indica precaución; y una bandera ó luz de color *rojo*, significan peligro y ordenan la detención inmediata del tren.—Cuando

falten las banderas ó linternas se suplen como sigue: una bandera, luz, la mano ó cualquier objeto, movidos violentamente de derecha á izquierda y al contrario, indican peligro y debe pararse el tren; movidos lentamente en sentido horizontal, denotan precaución; y movidos poco á poco de arriba á abajo, indican que el tren debe seguir adelante.—Las principales señales de silbato, son: un pitazo prolongado, denota atención; tres pitazos prolongados, denotan que el tren va á retroceder; varios pitazos, cortos y seguidos, denotan que hay personas ó animales sobre la vía; varios silbidos prolongados, con intervalos precisos de medio minuto, serán la señal de pedir auxilio. (Arts. 113, 114 y 121.)

TRENES. Antes de que un tren se ponga en movimiento, se dará la señal para que los pasajeros suban á él y ocupen sus asientos.—Ningún tren podrá partir de las Estaciones antes de la hora marcada en el itinerario, ni podrá entrar en ellas con una anticipación de más de cinco minutos. Al llegar los trenes á las Estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros, el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.—Mientras los trenes permanecen en las Estaciones, están bajo las órdenes y responsabilidad de los jefes de las mismas. (Arts. 55, 82, 95 y 97.)

VIAJEROS. El viajero que no presente el boleto respectivo de pasaje, pagará al conduc-

tor el precio correspondiente, con un recargo de veintico por ciento, desde el punto de salida hasta el en que se provea de boleto. Si ocupare asiento de clase superior al de su boleto, pagará la diferencia al conductor.—El viajero que por falta de carro se vea en la necesidad de ocupar uno de clase superior al designado en su boleto, nada pagará por exceso á la empresa. Si por el contrario, tuviere que ocupar una localidad de clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su boleto inmediatamente que termine el viaje: al efecto, está obligado el conductor á hacer constar en el boleto la falta del asiento que corresponde á su clase, para que con él se reclame la devolución.—Si algún viajero infringe las disposiciones del Reglamento de Ferrocarriles, los agentes de la autoridad ó los de la empresa, le dirigirán las amonestaciones oportunas; cuando esto no baste, ó si la gravedad de la falta constituyere un verdadero delito, se le consignará á la autoridad más inmediata, para que proceda á lo que haya lugar. (Arts. 130, 131 y 137.) V. *Boletos y Niños.*

VOCABULARIO de las palabras técnicas que son de más frecuente uso en los Ferrocarriles. ®

ALCANTARILLA. Construcción pequeña, de piedra, que sirve para dar paso á las aguas á través de la vía.

ANDÉN. Obra de madera ó piedra, que

pone el piso de las estaciones al nivel de la entrada á los carros de pasajeros ó carga.

BALAST ó BALASTRE. La tierra, arena, etc., que llena los claros ó huecos que hay entre los durmientes.

BARRERA. El obstáculo que impide el paso á las personas, animales, etc., en el cruzamiento de la vía ferrea con los caminos comunes, á la hora en que pasan los trenes.

CABOOSE ó CABUS. Carro chico destinado al conductor en los trenes de carga.

CALDERA. Se llama así la gran vasija de hierro, horizontal y cilíndrica, donde se forma el vapor que hace funcionar la máquina ó locomotora.

CONDUCTOR. El empleado en jefe de un tren en movimiento, al cual están subordinados todos los empleados del propio tren.

CHECK. Lo mismo que TALON.

DURMIENTES. Las piezas de madera en que están clavados los rieles que forman la vía.

ESCAPE ó LADERO. Ramal ó vía secundaria, colocada á un lado de la línea principal, en conexión con ella, y destinada á evitar choques entre los diversos trenes que circulan por una misma vía.

ESTACIONES. Edificios convenientemente distribuidos en toda la extensión de la línea, y destinados á las oficinas que se encargan de todo lo concerniente al tráfico, así de pasajeros como de carga. Se llama Estación de ban-

dera aquella en que solo paran los trenes cuando tienen pasajeros que recibir. Las demás son de parada forzosa, porque en ellas se detienen siempre los trenes.

EXPRESS. Oficina destinada á recibir y entregar los artículos, paquetes, bultos valiosos y dinero, que se remiten de un lugar á otro por tren de pasajeros.

FRENO ó GARROTE. Aparato en ó sin conexión con la locomotora, que sirve para disminuir la velocidad del tren, ó para hacerlo parar completamente.

FURGÓN. El carro cerrado que sirve para la conducción de la carga.

GUARDA-VÍA. El empleado que cuida del buen estado de la línea, á fin de evitar accidentes.

KILO. Lo mismo que kilogramo.

LADERO. v. ESCAPE.

LOCOMORA ó LOCOMOTIVA. La máquina de vapor que sirve para la conducción de los trenes.

MÁQUINA. Nombre con que en el lenguaje común se designa á la locomotora.

MATERIAL RODANTE. El conjunto de locomotivas, *wagones* y carros de carga que se emplean en la explotación de un ferrocarril. ®

PENDIENTE. Inclinación ó declive de la vía con referencia á un punto dado.

PLATAFORMA DE CARGA. El vehículo ó carro descubierto, compuesto de un

tablero plano, colocado sobre un juego común de ruedas.

PLATAFORMA GIRATORIA. Es una porción de vía móvil, colocada sobre un armazón circular de madera, que gira sobre un eje vertical y sirve para cambiar de frente á la locomotora cuando tiene que retroceder.

PUENTE. Construcción de piedra, madera ó hierro, que se fabrica sobre los rios, barrancas y otros sitios para que pueda franquearlos la vía. Cuando el puente tiene grandes dimensiones, se denomina viaducto.

RIELES. Las cintas de hierro ó acero sobre que caminan los trenes.

TAJO. Excavación que se abre en los puntos salientes para dar paso á la vía.

TALÓN ó CHECK. El documento mediante el cual se acredita que los equipajes, carga de todas clases, etc., se han entregado á las oficinas del ferrocarril.

TÉNDER. Carro de forma especial, unido á la locomotora, en que se conducen el agua y combustibles necesarios para alimentarla.

TREN. La reunión de uno ó más carros, conducidos de ordinario por una sola locomotora.

TÚNEL. Oradación abierta á través de los montes, cordilleras, etc., para dar paso á la vía.

VÍA ANCHA. La que tiene de latitud 1 metro 44 centímetros entre rieles. *Vía angosta* es aquella cuya latitud corresponde á 914 milímetros, también entre rieles.

VIADUCTO. Camino sostenido por arcos, machones, columnas, etc., á manera de puente. v. *Puente*.

Pesos y medidas métrico-decimales, con sus respectivas equivalencias.

UN METRO equivale á 1 vara, 6 pulgadas, 11 lineas, 6 puntos y $66/419$ avos. ó sea en cifra decimal á 1,298 milésimos de vara.

LA VARA castellana equivale á 838 milímetros.

UNA PULGADA mexicana es igual á 23 milímetros.

EL PIE INGLÉS corresponde á una extensión de 305 milímetros.

LA LEGUA mexicana tiene 4,190 metros, ó sean 5,000 varas castellanas. Ordinariamente se considera la legua compuesta de 4 kilómetros, ó 4,000 metros, en cuyo caso el kilómetro, como se vé, corresponde á un cuarto de legua.

UN KILÓMETRO tiene 1,193 varas, 11 pulgadas, 5 lineas, un punto y una fracción.

LA MILLA inglesa es igual á 1,609 metros 40 centímetros, que corresponden á 1,920 varas y una fracción, ó á 5,280 piés.

EL PIE INGLÉS equivale á 305 milímetros.

Una libra tiene..	460 gramos 24 centigramos.
Una onza tiene..	28 " 76 "
$\frac{1}{8}$ de onza, ó sea una dracma tiene.....	3 " 60 "
$\frac{1}{576}$ avo de onza, ó sea un grano, tiene...	0 " 05 "
Un grano equivale á.....	20 granos.
Un centígramo á	$\frac{1}{5}$ de grano.
Un milígramo á	$\frac{1}{50}$ avo de grano.

EL KILO ó KILÓGRAMO, que es la unidad de peso más usada en los ferrocarriles, equivale á 2 libras, 2 onzas, 12 adarmes y 8 granos, ó sean en cifras decimales, á 2 libras 17,297 cienmilésimos.

UNA ARROBA equivale exactamente á 11 kilogramos 505 milésimos; en consecuencia, la arroba, con una pequeña diferencia, es igual á 11 kilogramos y medio.

LA TONELADA usada en los ferrocarriles, tiene mil kilogramos, que equivalen á 86 arrobas, 22 libras, 11 onzas, 15 adarmes y 31 granos en pesas mexicanas.

ITINERARIOS.

ITINERARIO

de los trenes de pasajeros de México á Paso del Norte y vice-versa, con expresión de las distancias, nombres de las Estaciones, horas de llegada á éstas y diversas advertencias útiles á los viajeros.

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México á Paso del Norte.	Tren de Paso del Norte á México.
		Salida. Horas.	Llegada. Horas.
	MÉXICO, sa		
	le.....	8.10 P. M.	7.15 A. M.
12	Tlalnepantla	8.30	6.55
18	Barrientos..	8.40	6.45
21	Lechería....	8.45	6.40
28	Cuautitlán..	8.55	6.30
36	Teoloyucan..	9.08	6.15
47	Huehuetoca.	9.25	6.00
53	Nochistongo	9.40	5.45
62	El Salto....	9.58	5.20
80	Tula.....	10.32	4.37
94	San Antonio	11.02	4.03
109	Prieto.....	11.32	3.29
118	Lefia.....	11.53	3.04
122	Marqués....	12.02 A. M.	2.55
130	Nopala....	12.17	2.37
138	Dahú.....	12.34	2.20
152	Polotitlán..	1.05	1.45
162	Cazadero...	1.20	1.20
172	Palmillas...	1.41	1.00
191	SAN JUÁN DEL RÍO..	2.20	12.10 A. M.
203	Chicontepec.	2.25	11.53

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México a Paso del Norte.		Tren de Paso del Norte a México.	
		Horas.	Horas.	Horas.	Horas.
217	Ahorcado...	2.47	11.30		
241	Hércules...	3.05	11.46		
245	QUERÉTARO.	3.53	10.35		
264	Mariscala...	4.05	10.05		
279	Apaseo.....	4.35	9.44		
292	CELAVA.....	4.57	9.23		
310	Guaje.....	5.18	8.55		
333	SALAMANCA.	5.47	8.19		
344	Chico.....	6.25	8.00		
353	IRAPUATO...	6.43	7.47		
370	Villalobos...	6.57	7.21		
383	SILAO, R. lle- ga.....	7.22	7.00		
	Silao, sale...	7.45	6.35		
402	Trinidad....	8.05	6.09		
416	LEÓN.....	8.32	5.50		
433	Francisco...	8.50	5.24		
448	Pedrito	9.15	4.56		
462	Loma.....	9.40	4.34		
475	LAGOS....	10.03	4.09		
493	Serrano....	10.25	3.34		
496	Los Salas...	10.59	3.26		
521	Santa María.	11.07	2.39		
537	Encarnación.	11.50 P. M.	2.03		
564	Peñuelas...	12.20	1.13		
586	AGUASCAL- IENTES, R.				
	llega.....	1.13	12.35		
	Aguascalien- tes, sale...	1.45	12.05 P. M.		

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México a Paso del Norte.		Tren de Paso del Norte a México.	
		Horas.	Horas.	Horas.	Horas.
616	Pabellón....	2.15		11.17	
624	Rincón de Romos...	3.05		11.02	
645	Soledad....	3.20		10.27	
666	Tlacotes. ...	3.58		9.52	
681	Troncoso...	4.38		9.20	
696	Guadalupe..	5.11		8.45	
706	ZACATECAS..	5.46		8.20	
720	Pimienta ...	6.11		7.50	
736	CALERA, R.				
	llega.....	6.41		7.20	
	Calera, sale..	7.10		7.00	
750	Ojuelos.....	7.40		6.36	
764	FRESNILLO..	8.05		6.08	
779	Mendoza....	8.34		5.40	
794	Gutiérrez...	9.03		5.13	
817	Cañitas.....	9.32		4.33	
830	Cedro.....	10.14		4.07	
851	La Colorada.	10.41		3.31	
876	Pacheco....	11.16 A. M.		2.44	
895	Guzman....	12.07		2.10	
915	González...	12.38		1.22	
937	Camacho...	1.09		12.42	
958	San Isidro..	1.59		12.01 A. M.	
982	Symon.....	2.38		11.22	
1,006	La Mancha..	3.17		10.40	
1,027	Calvo.....	4.00		10.05	
1,051	Peralta.....	4.36		9.25	
1,066	JIMULCO, R.				
	llega.....	5.13		8.55	

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México	Tren de
		á Paso del Norte.	Paso del Norte á México.
		Horas.	Horas.
	Jimulco, sale.	5.45	8.45
1,081	Jalisco.....	5.50	8.23
1,094	Picardías...	6.10	8.00
1,120	Matamoros..	6.31	7.20
1,136	TORREÓN, ó		
	Naras Si-		
	ding.....	7.08	6.54
1,142	LERDO, R.		
	llega.....	7.31	6.45
	Lerdo, sale..	7.40	6.26
1,159	Noé.....	8.00	6.01
1,178	Mapimí.....	8.23	5.36
1,203	Peronal....	8.49	5.02
1,225	Conejos....	9.21	4.36
1,248	Yermo.....	9.49	4.05
1,267	Saez.....	10.20	3.40
1,286	Zavalza....	10.45	3.15
1,300	Escalón....	11.00	2.57
1,318	Rellano....	11.28	2.33
1,339	Corralitos..	11.52 P. M.	2.05
1,359	Dolores....	12.20	1.30
1,373	JIMENEZ, R.		
	llega.....	12.45	1.20
	Jimenez, sale	1.05	12.55
1,392	La Reforma.	1.30	12.30
1,411	Díaz.....	1.55	12.01 P. M.
1,430	Bustamante..	2.23	11.35
1,446	Santa Rosa-		
	lía.....	2.50	11.10
1,462	La Cruz....	3.12	10.43

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México	Tren de
		á Paso del Norte.	Paso del Norte á México.
		Horas.	Horas.
1,483	Concho.....	4.05	10.20
1,498	Saucillo....	4.25	9.58
1,514	Las Delicias.	4.48	9.35
1,522	Ortiz.....	4.58	9.25
1,546	Bachimba...	5.33	8.50
1,563	Horcasitas..	5.57	8.27
1,536	Mapula....	6.28	7.55
1,609	CHIHUAHUA,		
	R. llega... ..	7.00	7.25
	Chihuahua,		
	sale.....	7.35	7.00
1,632	Sacramento.	8.20	6.10
1,647	Torreón....	8.50	5.42
1,658	Sauz.....	9.15	5.17
1,678	Encinillas... ..	9.53	4.35
1,692	Agua Nueva.	10.22	4.05
1,706	Laguna.....	10.50	3.40
1,726	Puerto.....	11.30	2.58
1,746	Gallego. ...	12.10 A. M.	2.15
1,775	Chivatito... ..	1.08	1.08
1,790	Moctezuma.	1.42	12.05 A. M.
1,804	Las Minas... ..	2.10	11.37
1,817	Ojocaliente.	2.35	11.10
1,828	Carmen....	2.57	10.45
1,851	San José....	3.40	10.00
1,875	Ranchería... ..	4.25	9.10
1,904	Los Méda-		
	nos.....	5.20	8.20
1,922	Samalayuca..	5.55	7.45

Kilóms.	ESTACIONES.	Tren de México a Paso del Norte.	Tren de Paso del Norte a México.
		Horas.	Horas.
1,938	Tierra Blanca.....	6.27	7.15
1,953	Mesa.....	6.55	6.50
1,970	PASO DEL NORTE, llega.....	7.25 Llega.	6.20 P. M. Sale.

ADVERTENCIAS.

1.ª Para saber cuál es el precio de pasaje de una Estación á cualquiera otra de la línea, basta sacar del Itinerario la distancia en kilómetros que hay entre ambas y multiplicar el número que resulta por la cuota que debe pagarse por kilómetro, según la clase del pasaje. Esas cuotas son: 3 centavos por kilómetro en 1.ª clase; 2 centavos en 2.ª y 1½ centavos en 3.ª clase. Ejemplo: Se quiere saber el valor del pasaje de México á San Juan del Río, y como la distancia al último punto es de 191 kilómetros, resulta que este número multiplicado por 3 centavos dará: \$ 4.75 centavos en 1.ª clase; \$ 3.82 centavos en 2.ª multiplicado por 2 centavos; y \$ 2.86 centavos en 3.ª clase, multiplicado por 1½ centavos; cantidades que en efecto representan el valor del pasaje, sin incluirse el 2 p^o de recargo por contribución del timbre que también se cobra por la Empresa.

2.ª En las Estaciones marcadas con R. hay Restaurant, donde cuesta un peso desayuno, almuerzo ó comida.

3.ª En Irapuato se traspordan los pasajeros que van á Guadalajara, en Silao los que se dirigen á

Guanajuato, y en Torreón ó Nazas *Siling* (kilómetro 1,156), los que van á Piedras Negras por el Ferrocarril Internacional Mexicano.

4.ª Solo los pasajeros que viajan en 1.ª clase tienen derecho á ocupar de día ó de noche los carros Pullman, pagando la cuota correspondiente, según las tarifas especiales siguientes:

TARIFAS DE CARROS PULLMAN.

ESTACIONES.	Precio por cama	Cuota por sala privada.
De México á Silao ..	\$ 2.00	\$ 7.00
Lagos.....	2.50	9.00
Zacatecas.....	3.00	10.00
La Colorada.....	3.50	12.00
Guzmán.....	4.00	14.00
Calvo.....	4.50	16.00
Mapimi.....	5.00	18.00
Jiménez.....	6.00	22.00
Chihuahua.....	7.50	28.00
Paso del Norte.....	9.00	34.00

TARIFA DE ASIENTO EN CARRO PULLMAN.

Por cualquiera distancia (durante el día hasta las diez de la noche) que no pase de 200 kilómetros, el precio es de medio centavo por kilómetro, sin admitirse menos de 25 centavos.

De 200 kilómetros á 250 inclusive	\$ 1.00
„ 250 „ „ 300 „	1.25
„ 300 „ „ 350 „	1.50

ITINERARIO

DEL TREN LOCAL DE MÉXICO Á LEÓN.

Kil.	ESTACIONES.	Tren	Tren
		de México á León.	de León á México.
		Horas.	Horas.
		Salé.	Llega.
	México, sale...	7.25 A. M.	7.00 P. M.
12	Tlalnepantla...	7.43	6.40
18	Barrientos....	7.35	6.30
21	Lechería.....	7.58	6.25
27	Cuautitlán....	8.08	6.15
36	Teoloyucan...	8.20	6.00
47	Huehuetoca..	8.35	5.45
52	Nochistongo..	8.50	5.30
62	El Salto.....	9.07	5.12
80	Tula.....	9.40	4.40
91	San Antonio..	10.05	4.13
108	Prieto.....	10.32	3.47
118	Leña.....	10.51	3.27
122	Marqués.....	10.59	3.21
130	Nopala.....	11.12	3.07
138	Dañú.....	11.28	2.50
152	Polotitlán....	11.55	2.25
161	Cazadero.....	12.10 P. M.	2.10
172	Palmillas.....	12.30	1.48
191	SAN JUÁN DEL Río. R. llega.	1.10	1.10
	San Juan del Río, sale....	1.30	12.50
204	Chicontepec..	1.50	12.28

Kil.	ESTACIONES.	Tren	Tren
		de México á León.	de León á México.
		Horas.	Horas.
216	Aborcado....	2.10	12.08 P. M.
241	Hércules.....	2.45	11.30
246	QUERÉTARO..	2.55	11.22
264	Mariscala....	3.23	10.52
279	Apaseo.....	3.45	10.30
292	CELAYA.....	4.06	10.08
310	Guaje.....	4.33	9.40
333	SALAMANCA... 5.03	5.03	9.04
344	Chico.....	5.25	8.47
353	IRAPUATO....	5.40	8.32
369	Villalobos....	6.03	8.07
383	SILAO, llega...	6.25	7.45
	Silao, sale....	6.45	7.20 P. M.
402	Trinidad.....	7.12	6.54
416	LEÓN, llega...	7.30 P. M.	6.35
		Llega.	Salé.

NOTA.—Al llegar el tren de León, hay wagones urbanos que trasportan á los pasajeros á la plaza principal por 10 centavos.

Veáse para precios de pasaje la advertencia primera del Itinerario anterior.

ITINERARIO

DEL RAMAL DE IRAPUATO Á GUADALAJARA.

*Distancia de México á Irapuato,
358 kilómetros.*

ESTACIONES.	Distancias desde	Distancias desde
	Irapuato.	Guadalajara.
	Kil.	Kil.
IRAPUATO		259
Cuitzeo	23	236
PÉNJAMO	49	210
Villaseñor	64	195
Cortés	84	175
LA PIEDAD	91	168
Patti	111	148
YURÉCUARO	125	134
Negrete	146	113
LA BARCA	153	106
Limón	166	93
Ocotlán	179	80
Poncitlán	196	63
Atequiza	218	41
La Capilla	226	33
El Castillo	235	24
GUADALAJARA	259	

NOTAS.—La línea de Irapuato á Guadalajara se puso al servicio público el 21 de Mayo de 1888, desde cuya fecha los trenes de pasajeros hacen viajes diariamente como sigue:

Trenes rumbo á Guadalajara.

Salen de Irapuato á las 8 y 40 minutos de la mañana.

Llegan á Guadalajara á las 6 de la tarde.

Trenes rumbo á Irapuato.

Salen de Guadalajara á las 8 de la mañana.

Llegan á Irapuato á las 5 y 20 minutos de la tarde.

Los trenes rumbo á Guadalajara conectan en el empalme de Irapuato con los trenes de pasajeros número 51 de México á Paso del Norte, y número 54 de León á México.

Los trenes rumbo á Irapuato conectan en el empalme de esta población con los trenes de pasajeros número 52 de Paso del Norte á México, y número 53 de México á León.

ITINERARIO

DEL RAMAL DE SILAO Á GUANAJUATO
Y VICE-VERSA.

Tren de Silao á Guanajuato.		ESTACIONES.	Tren de Guanajuato á Silao.	
Mañana.	Noche.		Mañana.	Noche.
Kil. Sale.	Sale.		Llega.	Kil.
8.05	7.00	Silao	7.10	6.15
18 8.59	7.45	Martín	6.25	5.30
23 9.10	8.05	Guanajuato ..	6.05	5.10
Llega.	Llega.		Sale.	Sale.

ITINERARIO

DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO
DE TORREÓN Á
PIEDRAS NEGRAS Y VICE-VERSA.

Distancia de México á Torreón por el Ferrocarril Central, 1,136 kilómetros.

Kil.	ESTACIONES.	Tren de Torreón á Piedras Negras.	Tren de Piedras Negras á Torreón.
		Horas. Sale.	Horas. Llega.
	TORREÓN.....	8.30 A. M.	4.30 P. M.
22	Matamoros....	9.05	3.57
40	Colonia.....	9.35	3.35
53	Hornos.....	9.55	3.18
64	Mayran.....	10.10	3.04
76	Bola.....	10.30	2.45
89	Pozo.....	10.50	2.30
102	Rafael.....	11.10	2.10
118	Mimbres.....	11.35 A. M.	1.45
138	Paila.....	12.08 P. M.	1.20
162	Carmen.....	12.45	12.45
183	Pastora.....	1.18	12.08 P. M.
	Jaral, llega....	1.55	11.30
205	JARAL, sale....	2.25	11.00 A. M.
230	Sauceda.....	3.08	10.20
257	Venadito.....	3.55	9.35
280	Reata.....	4.37	9.00
292	Espinazo.....	4.58	8.37
313	Joya.....	5.32	8.05
325	Baján.....	5.55	7.45

Kil.	ESTACIONES.	Tren de Torreón á Piedras Negras.	Tren de Piedras Negras á Torreón.
		Horas.	Horas.
345	Gloria.....	6.30	7.10
360	Castaño.....	6.57	6.46
	Monclova, lle- ga.....	7.30	6.15
378	MONCLOVA, sa- le.....	8.00	5.40 A. M.
383	Estancia.....	8.12	5.25
396	Adjuntas.....	8.45	4.59
418	Hermanas....	9.40 P. M.	4.15
428	Bahuarte.....	10.07 P. M.	3.50 A. M.
444	Obayos.....	10.45	3.15
459	Aura.....	11.20	2.35
473	Baroterán....	11.50	2.02
484	Soledad.....	12.25 A. M.	1.35
499	Sabinas.....	1.00	1.00
501	Balbach.....		
512	Blanco.....	1.30	12.35 A. M.
534	Peyotes.....	2.14	11.53
549	Leona.....	2.45	11.20
564	Allende.....	3.16	10.50
576	Nava.....	3.40	10.25
602	Rosa.....	4.39	9.30
610	Fuente.....	4.46	9.15
616	PIEDRAS NE- GRAS.....	5.00 A. M. Llega.	9.00 P. M. Sale.

NOTA.—Las cuotas que se pagan en esta línea, son: 4 centavos por kilómetro en 1ª cla-

se; 3 por idem en 2^a, y 2 centavos también por kilómetro en 3^a. Estas cuotas multiplicadas por el número de kilómetros que recorra el viajero, dan el precio de pasaje en la clase respectiva; agregándose además un 2 p% por contribución del timbre.

ITINERARIO

de El Paso á Benson, Nogales
y Guaymas.

FERROCARRIL SOUTERN PACIFIC.

ESTACIONES.	Distancias desde El Paso.
EL PASO, TEXAS	—
Deming	141 kilóms.
Lordsburg	238 "
Dragoon Summit	389 "
BENSON	419 "

Los Trenes de esta linea llegan á El Paso á las 9 y 30 minutos de la mañana, tiempo del Pacifico.

FERROCARRIL DE SONORA.

Kil.	ESTACIONES,	Tren de Benson á Guaymas.	Tren de Guaymas á Benson.
		Sale. Horas.	Llega. Horas.
	BENSON, sale..	8.00 A. M.	6.10 P. M.
24	Contention...	9.15	4.45
46	Huachuca. ...	10.45	3.15
94	Crittenden R..	1.20 P. M.	1.00 P. M.
124	Calabazas ...	2.55	11.05 A. M.
	Nogales, llega.	3.50	10.20 Sale.
144	NOGALES, sale.	6.00	8.00 Llega
151	Encinal.	6.45	7.15
160	Aguazarca. ...	7.25	6.35
175	Cibuta.	8.00	5.57
184	Casita.	8.25	5.20
209	Imuris.	9.40	4.25
217	Pierson.	10.05	3.45
228	Magdalena ...	10.50	3.10
246	Santa Ana. ...	11.43 P. M.	2.00
269	Llano.	12.45 A. M.	12.45 A. M.
294	Puerto.	1.47	11.40
307	Querobabi. ...	2.18	11.03
330	Posa.	3.15	10.05
350	Carbó.	4.20	9.10
384	Pesqueira. ...	5.48	7.25
397	Zamora.	6.22	6.52
	Hermosillo, He- ga.	7.25	5.40 Sale.

Kil.	ESTACIONES.	Tren	Tren
		de Benson á Guaymas.	de Guaymas á Benson.
		Horas.	Horas.
423	HERMOSILLO,		
	sale	8.20	4.45
441	Willard	9.07	4.00
464	Torres	10.15	3.03
495	Moreno	11.30 A. M.	1.35
519	Ortiz	12.30 P. M.	12.30 P. M.
527	Santa Rosa ..	1.12	11.47
535	Maytorena ...	1.35	11.25
555	Batamotal ...	2.10	10.50
567	GUAYMAS, lle-		
	ga	2.50	10.10 A. M.
		Llega.	Sale.

NOTA.—Conecta en Nogales con los ferrocarriles de Atchison, Topeka y Santa Fé, y con el Souterhn Pacific.



INDICE.

	Págs.
Al lector	111
CAPITULO I.—Reseña histórica del Ferrocarril Central Mexicano. —Importancia de este Ferrocarril.—Concesiones otorgadas.—Conclusión de los tramos en que está dividido.—Línea de Tampico á San Luis Potosí y Aguascalientes.—Línea de Guadalajara y el Pacífico.—Movimiento de pasajeros y carga en varios años.—Productos.—Beneficios que ha producido al país esta vía ferrea.—Cualidades características de la Empresa.—Colaboradores principales.	1
CAPITULO II.—Descripción general de la línea. —La línea considerada en globo.—Terrenos habitados por salvajes.—Línea internacional.—Puntos que toca.—Zona que comprende.—Elementos de riqueza que encierra.—Censo total.—Sección de Irapuato á Guadalajara y el Pacífico.—Valor de las producciones de todos los Estados que atraviesa este Ferrocarril.—Principales alturas sobre el nivel del mar.—Líneas que tiene en explotación la Empresa.—Tramos que quedan por construir	19
CAPITULO III.—Tramo de México á Querétaro. —Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Noticias sobre todas las Estaciones de él	31
ESTADO DE MEXICO	35
Tlalnepantla	36
Cuautitlán	37
Huelmetoca. Obras del Desagüe	38
ESTADO DE HIDALGO	39
Ciudad de Tula	41
Llano del Cazadero	43
ESTADO DE QUERÉTARO	45
Ciudad de SAN JUAN DEL RÍO	46

Kil.	ESTACIONES.	Tren	Tren
		de Benson á Guaymas.	de Guaymas á Benson.
		Horas.	Horas.
423	HERMOSILLO,		
	sale	8.20	4.45
441	Willard	9.07	4.00
464	Torres	10.15	3.03
495	Moreno	11.30 A. M.	1.35
519	Ortiz	12.30 P. M.	12.30 P. M.
527	Santa Rosa ..	1.12	11.47
535	Maytorena ...	1.35	11.25
555	Batamotal ...	2.10	10.50
567	GUAYMAS, lle-		
	ga	2.50	10.10 A. M.
		Llega.	Sale.

NOTA.—Conecta en Nogales con los ferrocarriles de Atchison, Topeka y Santa Fé, y con el Souterhn Pacific.



INDICE.

	Págs.
Al lector	111
CAPITULO I.—Reseña histórica del Ferrocarril Central Mexicano. —Importancia de este Ferrocarril.—Concesiones otorgadas.—Conclusión de los tramos en que está dividido.—Línea de Tampico á San Luis Potosí y Aguascalientes.—Línea de Guadalajara y el Pacífico.—Movimiento de pasajeros y carga en varios años.—Productos.—Beneficios que ha producido al país esta vía ferrea.—Cualidades características de la Empresa.—Colaboradores principales.	1
CAPITULO II.—Descripción general de la línea. —La línea considerada en globo.—Terrenos habitados por salvajes.—Línea internacional.—Puntos que toca.—Zona que comprende.—Elementos de riqueza que encierra.—Censo total.—Sección de Irapuato á Guadalajara y el Pacífico.—Valor de las producciones de todos los Estados que atraviesa este Ferrocarril.—Principales alturas sobre el nivel del mar.—Líneas que tiene en explotación la Empresa.—Tramos que quedan por construir	19
CAPITULO III.—Tramo de México á Querétaro. —Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Noticias sobre todas las Estaciones de él	31
ESTADO DE MEXICO	35
Tlalnepantla	36
Cuautitlán	37
Huelmetoca. Obras del Desagüe	38
ESTADO DE HIDALGO	39
Ciudad de Tula	41
Llano del Cazadero	43
ESTADO DE QUERÉTARO	45
Ciudad de SAN JUAN DEL RÍO	46

Puente de San Juan del Río.....	50
Cañada de Querétaro.....	51
Fábrica de Hércules.....	53
Acoeducto de Querétaro.....	54
CIUDAD DE QUERÉTARO.....	55
EL SITIO DE QUERÉTARO. Efemérides de los acontecimientos más notables que tuvieron lugar durante él.....	68
CAPITULO IV.—Tramo de Que- rétaro á Irapuato. —Indicaciones ge- nerales.—Descripción sinóptica del tramo. —Descripción particular.—Estaciones.....	77
Santa María del Pueblito.....	80
ESTADO DE GUANAJUATO.....	80
Pueblo de Apaseo.....	82
CIUDAD DE CELAYA.....	84
VILLA DE SALAMANCA.....	90
VILLA DE IRAPUATO.....	95
CAPITULO V.—Tramo de Irapua- to á Guadalajara. —Indicaciones gene- rales.—Descripción general del tramo.—Des- cripción particular.—Diversas noticias sobre todas las Estaciones.....	99
VILLA DE PÉNJAMO.....	103
ESTADO DE MICHOACÁN.....	106
CIUDAD DE LA PIEDAD CABADAS.....	107
Río Grande ó de Lerma.....	109
ESTADO DE JALISCO.....	110
Ciudad de la Barca.....	111
Lago de Chapala.....	112
CIUDAD DE GUADALAJARA.....	114
CAPITULO VI.—Tramo de Ira- puato á Silao y Guanajuato. —In- dicaciones generales sobre este tramo.—Des- cripción en sinopsis de él.—Descripción particular. Estaciones que comprende....	135
CIUDAD DE SILAO.....	138
Mineral de Marfil.....	140
CIUDAD DE GUANAJUATO.....	141
MINERAL DE GUANAJUATO.—Noticias históri- cas y estadísticas relativas á él, desde 1548 hasta la época actual.....	153

CAPITULO VII.—Tramo de Silao á León y Aguascalientes. —Indica- ciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.....	161
CIUDAD DE LEÓN.....	164
CIUDAD DE LAGOS.....	174
ESTADO DE AGUASCALIENTES.....	175
CIUDAD DE AGUASCALIENTES.....	177
CAPITULO VIII.—Tramo de Aguascalientes á Zacatecas y To- rreón. Indicaciones generales.—Descri- ción general del tramo.—Descripción parti- cular.—Estaciones comprendidas en él.....	187
Ciudad de Rincón de Romos.....	189
ESTADO DE ZACATECAS.....	190
Ruinas de la Quemada.....	191
Villa de Guadalupe.....	195
CIUDAD DE ZACATECAS.....	196
Mineral y población del Fresnillo.....	203
ESTADO DE DURANGO.....	207
El Cerro del Mercado.....	207
Estación de Torreón.....	211
CAPITULO IX.—Ferrocarril In- ternacional Mexicano de To- rreón á Piedras Negras. —Indica- ciones generales.—Reseña histórica y des- cripción general del Ferrocarril Internacio- nal.—Descripción particular.....	213
ESTADO DE COAHUILA.....	218
Los Ferrocarriles de Coahuila.....	218
Estación de Paila. Ciudad de Parras.....	222
Monclova.....	223
Sabinas. Criaderos de carbón de piedra.....	225
Villa de San Juan de Allende.....	226
Piedras Negras.....	226
Puente Internacional.....	227
Precios de pasaje por esta vía.....	227
Conexión del Ferrocarril Internacional con el Southern Pacific.....	228
Distancias á varias ciudades de los Estados Uni- dos por esta vía.....	228

CAPITULO X.—Tramo de Torreón á Chihuahua y Paso del Norte.—	
Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Estaciones	229
VILLA LERDON	232
ESTADO DE CHIHUAHUA	235
Tribus bárbaras: sus costumbres, su religión, etc., etc.	236
Jiménez	241
Puente sobre el río Conchos	242
Puente sobre el río San Pedro	242
CIUDAD DE CHIHUAHUA	243
Villa de Paso del Norte	249
Conexiones del Ferrocarril Central con varias líneas americanas	251

APENDICE.

PRONTUARIO alfabético del Reglamento de Ferrocarriles vigente	253
VOCABULARIO de voces técnicas usadas en los ferrocarriles	259
PESOS y MEDIDAS métrico-decimales, con sus equivalencias	263

ITINERARIOS.

ITINERARIO de México á Paso del Norte y vice-versa	265
REGLAS para sacar el valor del pasaje á cualquier punto de la línea	270
TARIFAS de carrós Pullman	271
ITINERARIO del tren local de México á León	272
Id. de Irapuato á Guadalajara	274
Id. de Silao á Guanajuato	275
Id. del Ferrocarril Internacional Mexicano de Torreón á Piedras Negras	276
Id. de El Paso á Benson, Nogales y Guaymas	278

HOTEL OSEGUERA.

MORELIA.

ESQUINA DE LA CALLE NACIONAL Y PLAZA DE LA PAZ.

Este magnífico establecimiento, que quedó al servicio público desde Setiembre de 1886, es el más céntrico de la ciudad. Tiene hermosa vista para el Zócalo, Palacio de Gobierno y calle Nacional. A la amplitud, aseo y ventilación de sus habitaciones, que están lujosamente amuebladas, reúne la circunstancia de tener un elegante Salón de Recreo, un bien servido *Restaurant*, Cantina, Billares, Baños de *Regadera*, *Rusos* y *Tibios*. Las tranvías pasan frente al edificio del Hotel.

No obstante que está montado á la altura de la época, y que llena por lo tanto todas las exigencias del buen gusto, los precios de las habitaciones son bastante módicos. ®

El *Restaurant* ha mejorado notablemente su servicio, bajo la dirección de un entendido cocinero francés.

CAPITULO X.—Tramo de Torreón á Chihuahua y Paso del Norte.—	
Indicaciones generales.—Descripción general del tramo.—Descripción particular.—Estaciones	229
VILLA LERDON	232
ESTADO DE CHIHUAHUA	235
Tribus bárbaras: sus costumbres, su religión, etc., etc.	236
Jiménez	241
Puente sobre el río Conchos	242
Puente sobre el río San Pedro	242
CIUDAD DE CHIHUAHUA	243
Villa de Paso del Norte	249
Conexiones del Ferrocarril Central con varias líneas americanas	251

APENDICE.

PRONTUARIO alfabético del Reglamento de Ferrocarriles vigente	253
VOCABULARIO de voces técnicas usadas en los ferrocarriles	259
PESOS y MEDIDAS métrico-decimales, con sus equivalencias	263

ITINERARIOS.

ITINERARIO de México á Paso del Norte y vice-versa	265
REGLAS para sacar el valor del pasaje á cualquier punto de la línea	270
TARIFAS de carrós Pullman	271
ITINERARIO del tren local de México á León	272
Id. de Irapuato á Guadalajara	274
Id. de Silao á Guanajuato	275
Id. del Ferrocarril Internacional Mexicano de Torreón á Piedras Negras	276
Id. de El Paso á Benson, Nogales y Guaymas	278

HOTEL OSEGUERA.

MORELIA.

ESQUINA DE LA CALLE NACIONAL Y PLAZA DE LA PAZ.

Este magnífico establecimiento, que quedó al servicio público desde Setiembre de 1886, es el más céntrico de la ciudad. Tiene hermosa vista para el Zócalo, Palacio de Gobierno y calle Nacional. A la amplitud, aseo y ventilación de sus habitaciones, que están lujosamente amuebladas, reúne la circunstancia de tener un elegante Salón de Recreo, un bien servido *Restaurant*, Cantina, Billares, Baños de *Regadera*, *Rusos* y *Tibios*. Las tranvías pasan frente al edificio del Hotel.

No obstante que está montado á la altura de la época, y que llena por lo tanto todas las exigencias del buen gusto, los precios de las habitaciones son bastante módicos. ®

El *Restaurant* ha mejorado notablemente su servicio, bajo la dirección de un entendido cocinero francés.

EL PARAISO.

GRAN DULCERÍA MORELIANA

ESTABLECIDA EN 1860.

UNICA PREMIADA CON MEDALLA DE PRIMERA CLASE EN LA
EXPOSICION DE MICHOACAN EN 1877.

Especialidad en los Guayabates

Y DEMÁS

DULCES BATIDOS Y CUBIERTOS.

VARIADO SURTIDO DE FRUTAS

DE PASTA DE ALMENDRA.

Frutas Garapiñadas, Secas y Prensadas.

DEPOSITO

DE

Aves artificiales de pluma,

Excelente chocolate, diversas clases.

Primorosas bateas.

LEGÍTIMO CAFÉ DE URUAPAN.

MORELIA.—PORTAL DE ITUREBIDE LETRA Y.

Ignacio Martínez.

BOTICA Y DROGUERIA

De Tacuba

DE

J. E. BUSTILLOS.

MEXICO.—CALLE DE TACUBA NUMS. 7 Y 8. — MEXICO.

CORREO, APARTADO 7.—TELEFONO 190.

Inmenso surtido de drogas y
productos
químicos y medicinas de Patente.

Perfumería fina.

EFFECTOS PARA CERILLEROS,
COHETEROS, PINTORES,
DULCEROS Y FOTÓGRAFOS.

Teniendo magníficas relaciones en Europa la casa,
está siempre al tanto de las nuevas producciones mé-
dicas y las recibe con toda oportunidad, pudiendo
por lo mismo, ofrecer todos los articulos de su ra-
mo de **CALIDAD SUPERIOR Y SIEM-
PRE PUROS.**

Fosfato de cal gelatinoso de Bustillos.—Jarabe de
Hipofosfito de cal de Bustillos.—Jarabe de Rábano
lodado de Bustillos.—Jarabe de Papaya de Bustillos.
—Remedio infalible para los callos.—Nitrato de pla-
ta, cloruro de oro

E INFINIDAD DE ESPECIALIDADES.

CIGARROS
y
PUROS HABANOS.

J. M. GASTON Y COMP.

ALERE FLAMMAM
TELÉFONO 452.—CALLE DE GANTE NUM. 7.—APARTADO 424
MEXICO.

ÚNICOS AGENTES en la República
Mexicana de las acreditadas mar-
cas

“Las Delicias de Cuba,”

“La Hidalguía”

y “El Negrito Libre.”

Magníficos cigarros, suaves y de
excelente aroma, elaborados con el
mejor tabaco de la Vuelta-Abajo.

Son hechos expresamente para el
buen gusto de los fumadores mexi-
canos.

UNICO DEPOSITO:

NÚM. 7.—CALLE DE GANTE.—NÚM. 7.

GUERIN & COMP.

Casa establecida en 1848.

PARAGÜERIA, BONETERIA, GUANTERIA,
LENCERIA Y EFECTOS DE ZAPATERIA.

Exposición permanente en los altos

Confecciones, Modas y Donas.—Surtido renovado por cada Paquete.

MEXICO.

Segunda de Plateros núm. 9, bajos y altos.

PARIS.

41. Rue Meslay.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR.

CASA DE COMISIONES.

Vapores correos de la Compañía Trasatlántica.

ANTES A. LOPEZ Y COMPAÑIA.
La Compañía Trasatlántica Española ha fijado provisionalmente e siguiente itinerario para sus salidas de Vapores:

Días.	Salidas fijas cada mes.	Días.	Salidas fijas cada mes.
10.	De Cádiz, procedente de Barcelona y demás puntos del Mediterráneo para Las Palmas de Canarias, San Juan de Puerto Rico y Habana.	28.	De Veracruz para Progreso, Habana, San Juan de Puerto Rico, Cádiz y Barcelona.
20.	De Santander, procedente de Liverpool y el Havre, y por combinación con otras líneas, de Hamburgo, Amberes, Burdeos y puertos españoles del Norte para la Coruña, San Juan de Puerto Rico y Habana.	4, 14 y 24.	De Habana para New York, en combinación con los que llegará de Veracruz los días 2, 12 y 22.
30.	De Cádiz, procedente de Barcelona y demás puertos del Mediterráneo, para San Juan de Puerto Rico y Habana.	4, 14 y 24.	De New York para la Habana, en combinación con los que salen de allí los días 10, 20 y último de cada mes para Progreso y Veracruz.
		19.	De Habana para Santiago de Cuba, Cartagena, Colón, Sabana, Puerto Cabello y La Guayra, regresando por Santiago de Cuba á la Habana.

- 10, 20 y último de cada mes. De Habana para Progreso y Veracruz, en combinación con los vapores de la línea de New York.
8. De Veracruz para Progreso, Habana, Coruña, Santander, Liverpool y Havre.
18. De Veracruz para Progreso, Habana, Cádiz y Barcelona.

Los vapores que salen de Veracruz los días 8, 18 y 28 de cada mes, haciendo escala en Progreso, tomarán carga y pasajeros para New York con trabordo á los vapores de la misma Compañía que salen de la Habana para dicho puerto los días 4, 14 y 24.

Desde 1.º de Mayo á 30 de Setiembre los vapores que salen de la Habana para Cádiz y Barcelona hacen escala en Santander.

EN COMBINACION CON OTRAS LINEAS.—El vapor que sale de Veracruz el día 8 toma carga para puertos del Norte de España, para Burdeos, Amberes y Hamburgo, y carga y pasajeros para Santiago de Cuba, Colón, Cartagena, Sabana y la Guayra. —El vapor que sale de Veracruz el 18 toma carga para Sevilla y puertos españoles del Mediterráneo, y carga y pasajeros para Nuevitas, Givara, Santiago de Cuba, Ponce, Mayagüez y San Juan de Puerto Rico. —Las cargas de embarque se reciben al costado de los vapores hasta las dos de la tarde del día anterior al de salida. Los efectos nacionales que se consignen á los Agentes de la Compañía para su exportación serán embarcados **LIBRES DE COMISION.** La Compañía tiene abierta póliza de seguros para las mercancías y metales que se embarquen en sus vapores, á tipos de seguro muy moderados. — Para más informes dirigirse á los *Sres. Martínez Hermanos, Agentes en Veracruz, y en esta capital al que suscribe.* — *José T. Guerra, calle de Jesús Nazareno n. 2.*

- 28 ó 29. De Habana para Nuevitas, Givara, Santiago de Cuba, Ponce, Mayagüez y San Juan de Puerto Rico, regresando á la Habana por los mismos puertos, Port-au-Prince (Hayti).

FERRETERIA Y MERCERIA.
DE LA PALMA.

G. LOHSE Y COMPAÑIA, SUCESTORES.

MEXICO.

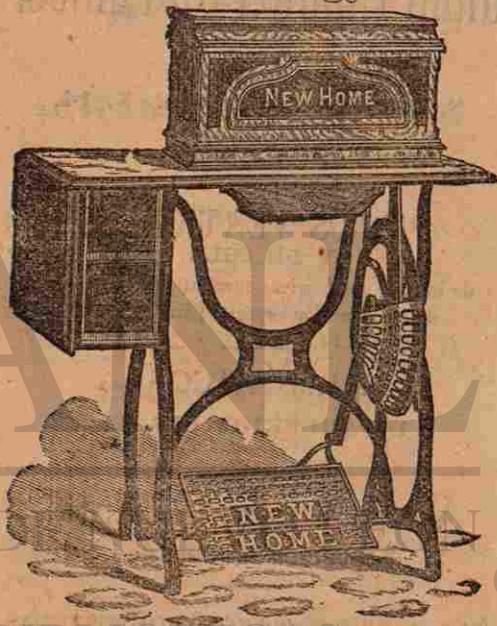
CALLE DE LA PALMA NUMEROS 9, 10 Y 11.



Gran depósito de útiles para imprenta. Tipos americanos de las mejores fundiciones. Tipos escoceses. Viñetas, Guardas de combinación. Interlineas. Cortadores para idem y para tarjetas. Componedores. Garnituras y tinas. Cajas americanas para tipos. Adornos. Filetes de latón. Tinta de colores y negras. Rodillos para dar tinta á mano. Cuadrados circulares. Reglas de madera y cuñas económicas de hierro.

Prensas de presión y solas para dar tinta voluntaria.

La sin rival Máquina.



AGENTES GENERALES EN LA REPUBLICA:
G. Lohse y Compañia, Sucesores.
 ÚNICO DEPÓSITO EN LA CAPITAL:
 Núm. 8.—Calle del Refugio.—Núm. 8.
 MEXICO.

A. Wagner y Levien

GRAN FABRICA DE PIANOS.

ALERE FLAMMAN
N. 14. - Calle de Zuleta. - N. 14.
- MEXICO. -

**PIANOS VERTICALES
Y DE COLA,**

de las mejores fábricas europeas y americanas,
de construcción especial para este país.

**ARMÓNICOS
DE SUPERIOR CLASE.**

**Ventas con Garantía
A precios moderados.**

**ALQUILER DE PIANOS, COMPOSTURAS
Y AFINACIONES.**

**Depósito de toda clase de material
Para composturas de pianos.**

**GRAN
REPERTORIO
DE MUSICA**

DE

A. WAGNER Y LEVIEN.

Coliseo Viejo, 15. - México. - Coliseo Viejo, 15.

Surtido completo de toda clase de

MUSICA IMPRESA,
Estranjera y del país.

INSTRUMENTOS DE MUSICA,

de latón, madera, etc., y todos los efectos del ramo.

Editores de "La Aurora," publicación
musical la más aceptada y conocida en Mé-
xico

Precios Equitativos.

JUGUETERIA DEL LIRIO.

Eugenio Raynaud.

Juguetes de todas clases para niños y niñas de todas edades.

Efectos de Mercería fina y entrefina.

AL Artículos de gusto y de lujo.

ÚLTIMAS NOVEDADES.

Precios sumamente cómodos.

NUMERO 10.—ESPIRITU SANTO.—NUMERO 10.

MÉXICO.

TALLER DE GRABADOS.

Guillermo R. Pastrana.

CALLE DEL ESPÍRITU SANTO, LETRA F.
MEXICO.

Timbres blancos y húmedos; sellos y prensas con fechas para cancelar; placas profesionales, grabados sobre marfil, carey, etc.

Monogramas recortados de plata u oro para carteras, libros, mancuernas, guarniciones, etc.

Timbrados de papel.

Troqueles para medallas.

Sellos de goma de todas clases.

Rondelas de seguridad recortadas y engomadas.

CALLE DEL ESPÍRITU SANTO, LETRA F.

RELOJES LONGINES

PREMIADOS EN TODAS LAS EXPOSICIONES.

Los que suscribimos, ÚNICOS AGENTES para la venta de los

AFAMADOS RELOJES LONGINES

en toda la REPÚBLICA MEXICANA, ofrecemos al público un magnífico surtido de ellos. En prueba de su excelente calidad

Garantizamos por cinco años todo RELOJ LONGINES, desde el precio de 7 pesos 50, que salga de nuestro Establecimiento.



Para evitar falsificaciones, cada reloj lleva grabada en en el interior de las tapas y en el registro, la adjunta MARCA DE FABRICA, y á la vez el nombre de

LONGINES

grabado sobre la máquina.

MUY IMPORTANTE.

Las cajas de los

RELOJES LONGINES

de oro ó de plata, llevan siempre el quinto correspondiente á la ley del metal. ®

ZIVY & HAUSER, SUC.

LA ESMERALDA.

Gran Joyería y Relojería.

2ª de Plateros 7 y Espíritu Santo 10.

Gran Cristalería.

PRIMERA DE PLATEROS N. 1.
MÉXICO.

E. Hillebrand & Comp.

Actualmente estamos recibiendo, por cada vapor, un buen surtido de

OBJETOS DE LUJO,

de Paris, Londres, Viena, Alemania y Estados Unidos.

TODAS LAS NOVEDADES

EN

ARTÍCULOS DE FANTASÍA

podemos ofrecerlas á nuestra clientela y al público en general á

Precios muy bajos.

IMPRESA Y LIBRERÍA
DE
AGUILAR E HIJOS.

1.ª de Sto. Domingo 5.

ESQUINA DE STA. CATALINA Y ENCARNACION
MEXICO

Gran surtido de libros de educación, religión, jurisprudencia, ciencias, historia, literatura y variedades.

Especialidad en libros Elementales y de Instrucción.

Se hacen impresiones de todas clases: Libros, Folletos, Estados, Tarjetas, Esquelas, etc.; todo con PRONTITUD Y ES-MERO y á PRECIOS BARATÍSIMOS.

Encuadernación y fábrica de libros en blanco.

Esta casa se encarga de hacer cualquier rayado, pues cuenta con máquinas á propósito para servir cualquier pedido.

AGUILAR E HIJOS.

1.ª DE STO. DOMINGO 5.

ESQUINA DE LA ENCARNACIÓN Y STA. CATALINA
Apartado del Correo 125.

LA MAQUINA PARA COSER
NAUMANN.



La única que hace
LOS OJALES PERFECTOS.

AGENTES GENERALES

En la República:

ROBERTO BOKER Y COMP.

4.—PUENTE DEL ESPÍRITU SANTO.—4.

MÉXICO.

ROBERTO BOKER Y COMP.

4.—PUENTE DEL ESPÍRITU SANTO.—4.
MEXICO.

FERRETERIA
Y
MERCERIA.

El surtido mas completo de
MAQUINARIA PARA AGRICULTURA
EN LA REPÚBLICA.

Piezas de refacción de todas las Má-
quinas que en esta casa se venden.

GRAN DEPOSITO

DE CARROS,

GUAYINES

Y COCHES FINOS

En el Callejón de Betlemitas, 8.

MÉXICO.

AGENCIA DE CRÉDITOS.

6.—ESCALERILLAS.—6.
Apartado de Correo, 507.
Teléfono número 425.

COMPRA Y VENTA
DE BONOS, CERTIFICADOS, ESCRITURAS, ACUERDOS, SALDOS, &c., CONTRA EL GOBIERNO FEDERAL.

GESTIONES SOBRE LIQUIDACIÓN,
RECONOCIMIENTO Y CONVERSION DE TODA CLASE DE CRÉDITOS CONTRA EL ERARIO NACIONAL.

ENTEROS DE CRÉDITOS
para operaciones de terrenos baldíos y de desamortización.

Compra y venta de fincas rústicas y urbanas.—Cambios y descuentos.
Imposiciones de dinero.

ÚNICO DEPÓSITO DE LOS ESQUISITOS PUROS DE VERACRUZ,
"LA COMPETENCIA."

Monroy y Morales,
COMISIONISTAS.

304

305

AL MANANTIAL.

Gran fábrica francesa de dulces y pasteles.

BAJOS DE PORTACELI NUM. 9.
MÉXICO.

EDUARDO VAMPRATE.

Única dulcería que por su gran realización renueva continuamente su surtido con DULCES NUEVOS Y FRESCO.—Las ventas por mayor hacen la especialidad de esta casa.—Sus precios son los más cómodos.—Se empaquetan para todos los puntos de la República.

PARA HACER REGALOS

hay un inmenso surtido de cajitas de todos tamaños, exquisita colación y dulces de todas clases, á precios siempre baratos. ®

VENTAS POR MAYOR Y MENOR.

SEEGER, GUERNSEY y Ca,
 IMPORTADORES, EXPORTADORES Y COMISIONISTAS.

Calle de San Agustín Num 5.
 MEXICO.

ALERE
 VER **MAQUINARIA**

Y TODA CLASE DE
 INSTRUMENTOS DE AGRICULTURA
 á precios sumamente bajos.

PAPEL, TINTA

PRENSAS DE IMPRIMIR.

Importacion de toda clase de Efetos
 en condiciones ventajosas.

SURTIDO COMPLETO
 de
MUESTRAS Y CATALOGOS.

Muebles y útiles para Colegios.

Deseamos establecer correspondencia.

SANTIAGO C. LOHSE, Comisionista.

Nº 12 -Calle de S. Agustín.—Nº 12.

Frente á la Biblioteca Nacional.

IMPORTADOR DE TODA CLASE DE MAQUINARIA.

Máquinas de vapor.—Turbinas.—Máquinas de aserrar.—Molinos para harina.—Trapiches.—Máquinas para las fábricas de lana y algodón.—Fuelles de rotación para fundiciones y para ventilar minas.—Máquinas é instrumentos para la agricultura.—Bombas de incendio y para casas.—Todo lo concerniente á ferrocarriles.—Prensas hidráulicas.—Limpia-dores de trigo.—Máquinas de trillar.—Moto-res de animales.—Máquinas para elaborar ma-deras, etc., etc.

Gran surtido de ferretería.

Herramientas para artesanos y para las mi-nas.—Cañería de fierro y accesorios para va-por, gas y agua.

Gran taller de construcción,

SITUADO EN LA 4.^a DE LA PROVIDENCIA NÚN. 1.

Bombas hidráulicas para extraer agua á cual-quier profundidad.—Bombas para pozos ó norias, de 3 á 6 varas de profundidad, mo-vidas á mano, garantizando la extracción de 200 á 500 barriles de agua por hora.—Flechas, chumaceras, poleas y todo lo concerniente al ramo de maquinaria.—Movimiento de trasmisión. ®

Dirigirse á **SANTIAGO C. LOHSE, calle de San Agustín núm 12, frente á la Biblioteca Nacional.**

LA PLUMA DE ORO.

STATIONERY AND MATERIAL FOR OFFICES.
ESQUINA DE VERGARA Y CINCO DE MAYO.
CORNER OF VERGARA STREET AND CINCO DE MAYO.

A. QUINTERO Y COMP.
MEXICO.

Este elegante y moderno establecimiento, cuyas importaciones periódicas de Europa y Estados Unidos son de lo más variado y del mejor gusto, tiene una existencia constante de efectos de Faber, Perry, Filadelfia, Novelty Manuf Comp., Eagle Pen's, Hachette y Comp. y otros, los cuales vende á precios equitativos.

En surtido de PAPELERÍA no tiene competidor, cuya variedad en clases merece su especial atención.

Large stock of cartes de visite and business cards. Jype writers Pocket books and card cases Cyclostyles, Stereoscopic Slides Views of landscape and other Scenery, Chromos, Engravings and a great variety of objects of interest.

NUEVO METODO

(FONETICO, ANALITICO, SIN TETICO)

Para la enseñanza simultanea de la
lectura y escritura.

COMPUESTO PARA LAS ESCUELAS PRIMARIAS

POR

D. CLAUDIO MATTE.

Obra enteramente nueva, siendo por consiguiente diversa en su sistema de enseñanza del *Libro Primero de Mantilla* y de los demás silabarios conocidos hasta hoy.

Está escrita según las modernas teorías y la práctica acostumbrada en Alemania y Suiza, en donde el *Sistema objetivo* ha dado tan buenos resultados, y adornada por consiguiente con multitud de grabados abiertos expresamente para ella, representando animales, objetos de constante uso, muñecos, etc., así como modelos de elegante escritura inglesa, pues no debe olvidarse que con esta obra se enseña á leer y escribir simultaneamente con rapidez y facilidad sin cansar la memoria del niño.

La obra ha sido adoptada por los mejores profesores de la capital y propuesta á la Escuela Normal de México.

Para precios y condiciones de venta ocúrrase á la

Librería de "La Enseñanza,"

DE NABOR CHAVEZ, ®

PORTAL DEL AGUILA DE ORO-NUMERO 7 (APARTADO 331).

NOTA.—Esta casa ofrece como especialidad sus libros elementales de hermosa edición y precio barato.

ANTIGUA DROGUERIA
DE MANRIQUE

Calle de Manrique núm. 5.

V. ADAM Y Cía.

Medicinas de Patente legítimas.

Gran surtido de todas las
especialidades más en voga.

Drogas, Colores y Barnices.

Productos Químicos
para la Medicina, Fotografía
y las Artes.

Aceites, Gomas, Esencias y
Extractos Medicinales.

Medicinas Homeopáticas de Paris,
New-York, Leipzig.

Papel Albuminado y Tarjetas.
Surtido renovado constantemente.

MEXICO.

FOTOGRAFIA
MAYA Y COMP.

Calle de Vergara número 7.

MEXICO.

La única Casa donde se
hacen los preciosos

Retratos Esmaltados

A Precios Módicos, [®]

así como también

AMPLIFICACIONES DIRECTAS.

FERRERIAS

DE LA ENCARNACION, GUADALUPE, ZAQUALTIPAN, APULCO, LA TRINIDAD Y LOS REYES,

EN EL ESTADO DE HIDALGO.

**Y FUNDICION Y TALLER
DE LAS DELICIAS, EN LA CIUDAD DE MEXICO.**

Existencias considerables de diversas piezas de fierro colado, tales como *bancas, columnas, parrillas, arados, reses, tacos, etc., etc.*

TERRA DULCE DE ZIMAPAN de todas dimensiones, igual en clase al tan renombrado de Nertuga. Se construye maquinaria de todas clases, garantizando su perfeccion y utilidad en su aplicacion.

Las Corporaciones Municipales, los Ingenieros, Contratistas, Herreros, Carroceros, Constructores, Hacendados, Mineros, etc., etc., de toda la Republica, haran bien en ponerse en contacto con el empresario de esta

GRAN INDUSTRIA NACIONAL.
Calle de Zuleta número 5.—MEXICO.

Ricardo Honey.

“EL IDEAL”

“La Patria.”

“EL FENIX.”

“LA AGUILA DE ORO.”

Nota de precios sin timbre.

SUBLIMES, en cajetilla de 16 cigarros y en cajas de 12 cajetillas, 87 cs. c/.
ELIGANTES, en cajetilla de 16 cigarros, en cajas de 16 cajetillas, 65 cs. c/.
IDEAL HEBRA (blancos y negros), 14 cigarros en cajetilla á 48 por \$1. 4 p/8 descuento.
IDEAL ESTILO HABANO, 18 cigarros en cajetilla á 48 por \$1. 4 p/8 descuento.
IDEAL ESTILO HABANO, 14 cigarros en cajetilla á 60 por \$1. 4 p/8 descuento.
IDEAL ESTILO HABANO, 24 cigarros en cajetilla á 36 por \$1. 4 p/8 descuento.
FENIX, 17 cigarros en cajetilla á 48 por \$1. 4 p/8 descuento.
AGUILA DE ORO, 20 cigarros en cajetilla á 48 por \$1. 4 p/8 descuento.
ESPECIALIDAD TABACO HEBRA PARA PIPA.

No se recibe sin Timbre pedido alguno que no pase de CINCUENTA PESOS.

DESPACHO Y FÁBRICA:

2.ª CALLE DE MESONES NUMERO 30.

C. PRADO,

AGENTE COMISIONISTA.

CALLE DE S. BERNARDO N. 16.
MEXICO.

Apartado del correo núm. 455.

Esta casa se encarga de toda clase de comisiones y con especialidad de la venta de semillas, ganados, grasas y de toda clase de frutos de la tierra caliente, para lo cual cuenta con vastas relaciones y una larga experiencia en negocios de este género.

El tiempo que lleva de establecida dicha casa y el crédito de que goza por la honradez y eficacia con que sirve á sus favorecedores, son la mejor garantía que puede ofrecer al público.

MEXICO.—SAN BERNARDO NÚM. 16.

**EL
BUEN GUSTO.**

Gran almacén de novedades.

J. Flores Gonzalez y Cía.

1. — **Espíritu Santo.** — 1.
MEXICO.

GRAN SURTIDO DE

Confecciones,

Modas,

Sombreros para Señoras y niños,

Perfumería,

Alhajas,

Bonetería,

y toda clase de artículos de fantasía, de lujo y de buen gusto.

PRECIOS BARATOS.

Importación directa de Europa.

CIGARROS DE LA HABANA.

8-BALVANERA-8.

En esta casa hallarán los fumadores de buen gusto un completo surtido de cigarros de las más acreditadas fábricas de la Habana.

Todos los meses se renueva la existencia.

Ventas por mayor y menor á precios sumamente cómodos.

El que suscribe es el único agente de las acreditadas marcas

“Pedro Murias,” “Mazzantini”
Y “BASE BALL CLUB.”

Se suscriben billetes á números fijos de las Loterías que se hacen en Madrid, la Habana y Luisiana.

Diríjense los pedidos á

PEDRO ROMANO,

APARTADO DEL CORREO NÚM. 238.

CALLE DE BALVANERA NUM. 8.

MÉXICO.

ENGLISH SPOKEN.

MAN SPRICHT DEUTSCH.

KUNHARDT & ROSE.

Apartado núm. 134.

comerciantes é importadores de toda
clase de efectos de lencerías

PORTAL ALLENDE NÚMEROS 9, 10 y 11, FRENTE Á LA UNIVERSIDAD.

GUADALAJARA.—(MÉXICO.)

VENTAS AL MENUDO EN LA TIENDA “AL PIANO DE COLA.”

ON PARLE FRANÇAIS.

GRAN BOTICA

DE LA
SANTISIMA TRINIDAD

(ESTABLECIDA EN 1802.)

Y
FABRICA DE ACEITES

DE

M. OCAMPO Y CORTÉS

Farmacéutico.

GUADALAJARA, SANTA TERESA LETRA A.

La Botica más antigua y acreditada de esta ciudad.— Siempre se encuentra un surtido completo de

Drogas puras y recientes.

Medicinas de Patente legítimas.

Productos químicos.

Perfumeria fina, etc., etc.

Recibidos directamente de las principales casas de Europa y los Estados-Unidos.

— El despacho se hace á todas horas del día y de la noche, con el mayor cuidado posible y siguiendo todas las reglas del arte, á fin de evitar un error. Los pedidos al por mayor se ejecutan violentamente y poniendo especial

atención en el empaque de las mercancías, para lo cual se cuenta con una persona muy práctica dedicada exclusivamente á este objeto.

FABRICA

de toda clase de aguas gaseosas:

**Simple, de Vichy,
Carlsbad, etc.**

Oxígeno puro á todas horas

Y en el momento mismo que se pida.

**FABRICACION EN GRANDE DE ACEITES
MEDICINALES
Y PARA LA INDUSTRIA.**

ACEITE DE RICINÓ,

DE NUEZ, DE AJONJOLÍ, DE CACAHUATE,
ROSADO, DE ESTRAMONIO, ETC.

Teniendo por corresponsales á las principales casas de Paris, Londres, Nueva York y San Luis Missouri, se hacen los pedidos que se deseen, cobrando una módica comisión.

MEDICAMENTOS PUROS, [®]

NUEVOS Y BARATOS.

CALLE DE SANTA TERESA LETRA A.

GUADALAJARA.

EDUARDO COLLIGNON.—CARLOS STÖRZEL.

ED. COLLIGNON & COMP.

CALLE ADUANA 10.

Guadalajara.—Jalisco.—(Mexico.)

Importación y Exportación
COMISIÓN.

ALMACEN DE EFECTOS
EXTRANJEROS Y DEL PAIS.

BANCO.

BOTICA ALEMANA DE JUAN JAACKS.

CALLE DE SAN FRANCISCO.—GUADALAJARA.

DISPENSING CHEMIST.

PURE DRUGS.

English spoken.

FOILET ARTICLES.

Man spricht deutsch.

AUGOODS DIRECTLY IMPORTED

CARTE SUIZO.

BRANCA HERMANOS.

PASTELERIA, NEVERIA Y DULCERIA.

Con un magnífico y bien atendido

SALON PARA FAMILIAS.

AL ESTILO DE LA CAPITAL.

ESQUISITOS Y LEGÍTIMOS VINOS Y LICORES
Y UN SALON DE BILLARES.

PORTAL DE FRENTE AL PALACIO DE GOBIERNO NUM. 5.
GUADALAJARA.

BOTICA DE JESUS ASENCIO,

Profesor en Farmacia
DE LA ESCUELA MEDICO-FARMACEUTICA DE JALISCO,
Establecida en 1878.

CALLE DE PALACIO NÚMERO 11½.
GUADALAJARA.

Sumo cuidado y limpieza en el despacho, de día y de noche.—Importación directa y en grande escala, de las principales fábricas de Europa y Estados Unidos.—Depósito general de las medicinas de patente Francesas, Inglesas y Americanas de más fama.—La casa no expende medicinas que no estén en perfecto estado y frescas.—Única agencia para la República de las afamadas TINTURAS DE ASENCIO para teñir negro y castaño el pelo.—Fabricación en grande de aguas gaseosas, simple, de Vichy, Carlsbad y limonadas purgantes y gaseosas.

30 litros de oxígeno cada 8 minutos con el aparato de Limousin. Es la casa que por la gran práctica puede suministrar más oxígeno que ninguna otra.

JULIO COLLIGNON & COMP.,
INGENIEROS.

FUNDICION, DEPOSITO Y TALLER
PARA MÁQUINAS.

Calle de Loreto núm. 96-100.

En frente del Jardín de Escobedo,
GUADALAJARA.

ARADOS
y toda clase de Maquinaria para
la Agricultura.

CARROS Y GUAYINES.
Contratamos é instalamos

MAQUINARIA PARA MINAS,
FÁBRICAS DE AZUCAR,
MOLINOS DE TRIGO, ETC.

SURTIDO DE PIEZAS DE REFACCION PARA
MAQUINARIA.

GRAN DROGUERIA

DE

LÁZARO PÉREZ É HIJO.

GUADALAJARA.—MEXICO.

Calle de Santa Mónica Núm. 4.

VENTAS AL POR MAYOR.

Importación directa de
Productos Químicos y Farmacéuticos.

SURTIDO COMPLETO DE

Drogas,
Medicinas de patente,
Perfumería fina,
Instrumentos de Cirujía,
Aguas minerales,
etc., etc., etc.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR.

Solicitan Catálogos y correspondencia.

Reciben en consignación y se encargan de la introducción en este mercado, de Novedades de verdadero mérito en los ramos de *Drogueria, Perfumería, Fotografía, Especialidades, Instrumentos Científicos,* Frascos de cristal y porcelana, Adornos y utensilios para bóticas, etc., etc.

SUCURSALES:

Botica de Lázaro Pérez, calle de Sta. Teresa 18.
Botica de Carlos Pérez, calle de Sto. Domingo 43.
Casas corresponsales en Londres, Paris, Leipzig,
Hamburgo, Nueva York y Filadelfia.

Fotografía Imperial Artística.

PREMIADA CON MEDALLA DE ORO EN LA
EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE PARIS.

PRIMERA DE ALONSO NUMERO 6.—GUANAJUATO.

ELEGANTE
y espacioso gabinete fotografico.

construido con todas las condiciones necesarias
para hacer TODA CLASE DE TRABAJOS
FOTOGRAFICOS sin defecto alguno en sus
luces y sombras.

Grandes y sin rival Cámaras

CON LAS QUE HACEMOS RETRATOS DESDE EL
TAMAÑO MÁS CHICO
HASTA EL DE DOS METROS EN CUADRO.

En la misma fotografia se venden

GRANDES VISTAS

TAMAÑO DE UN PLEGO ALBUMINADO.

COLECCION DE OCHO VISTAS: 20 PESOS.

Y todo lo concerniente al arte
PRECIOS EQUITATIVOS.

Primera de Alonso n. 6.—Guanajuato.

Martin Duhalde y Comp.

ALMACEN MEXICANO.

Querétaro. Cinco de Mayo Núm. 13.—Querétaro.

ANDRÉS G. ARIAS,
COMERCIANTE Y COMISIONISTA.

Gran surtido de abarrotes importados
directamente de
Europa y Estados Unidos.

DEPÓSITO
DE LOS MEJORES VINOS ESPAÑOLES Y FRANCESES.

Exposicion permanente
de
CRISTAL Y LOZA.

Vidrios planos de todos números.

Gran surtido de efectos nacionales.

DEPÓSITO DE PHONCILLO,
Azúcar,

AGUARDIENTE REFINO,
CAFÉ, ETC., ETC.

¡¡¡TODO BARATO!!! ¡¡¡BARATO!!! ¡¡¡BARATO!!!

VISITAR EL ALMACEN SIEMPRE ES CONVENIENTE.

INDICE DE ANUNCIOS.

	Págs.
CIUDAD DE MORELIA.	
Hotel Oseguera. Esquina de la calle Nacional y Plaza de la Paz.....	285
Ignacio Martínez Dulcería <i>El Paraíso</i> . Aves artificiales de pluma.....	288
CIUDAD DE MÉXICO.	
Diener y Rothacker. Gran relojería y joyería <i>La Perla</i> . 1.ª de Plateros número 14.....	286
Max A. Philipp y Comp. Mercería. Arados, Maquinaria. Carruajes. Molinos. Esquina del Empedradillo y 5 de Mayo.....	287
J. B. Bustillos. Botica y droguería. Tacauba núms. 7 y 8.....	289
José M. Gaston y Comp. Depósito de puros y cigarros habanos legítimos. Ganete núm. 7.....	290
Guerin y Comp. Paragüería. Bonetería. Modas y confecciones. Lencería y efectos de zapatería. 2.ª de Plateros núm. 9, bajos y altos.....	291
Compañía Tlasatlántica. (Antes Antonio López y Comp.) Despacho en México, Jesús Nazareno núm. 2.....	292 y 293
G. Lohse y Comp., Sucesores. Mercería y ferretería. Depósito de útiles para imprenta. La máquina de coser <i>New Home</i> . Calle de la Palma núms. 9, 10 y 11, y Refugio número 8.....	294 y 295
A. Wagner y Levien. Gran fábrica de pianos. Gran repertorio de música. Calle de Zuleta número 14 y Coliseo Viejo número 15.....	296 y 297
Eugenio Raynaud. Juguetería de <i>El Lirio</i> . Espíritu Santo núm. 10.....	298
Guillermo R. Pastrana. Taller de grabados. Espíritu Santo letra F.....	298

INDICE DE ANUNCIOS. 329

Págs.

Zivy y Hauser, Sucesores. Gran joyería y relojería <i>La Esmeralda</i> . Relojes <i>Longines</i> premiados en todas las Exposiciones. 2.ª de Plateros 7 y Espíritu Santo 10.....	299
E. Hillebrand y Comp. —Gran Cristalería. 1.ª de Plateros número 1.....	300
Aguilar é Hijos. —Imprenta, librería, encuadernación y fábrica de libros en blanco. 1.ª de Santo Domingo número 5 y esquina de la Encarnación y Santa Catalina.....	301
Roberto Boker y Comp. La máquina para coser <i>Naumann</i> . Gran ferretería y mercería. Maquinaria para la agricultura y carruajes de todas clases. Puente del Espíritu Santo núm. 4 y callejón de Betlemitas número 8.....	302 y 303
Monroy y Morales. Agencia de créditos. Depósito de puros <i>La Competencia</i> . Escalerillas 6.	304
Eduardo Vamprate. <i>El Manantial</i> . Fábrica francesa de dulces y pasteles. Bajos de Portacoli núm. 9.....	305
Soeger, Guernsey y Comp. Comisionistas. Maquinaria de agricultura. Útiles para imprenta. Muebles. Calle de San Agustín número 5.....	306
Santiago C. Lohse. Depósito de maquinaria de todas clases. San Agustín núm. 12.....	307
A. Quintero y Comp. <i>La Pluma de Oro</i> . Papelería. Esquina de Vergara y Cinco de Mayo.....	308
Nuevo método para la enseñanza simultánea de la lectura y escritura. Librería de Nabor Chavez, Portal del Aguila de Oro núm. 7....	309
V. Adam y Comp. Droguería. Calle de Manrique núm 5.....	310
Maya y Comp. Fotografía. Calle de Vergara núm. 7.....	311
Ricardo Honey. Depósito de fierro de todas clases. Zuleta núm. 5.....	312
J. Pugibett y Comp. Fábrica de cigarros de <i>El Ideal</i> y otras marcas. 2.ª de Mesones núm. 30.....	313

- C. Prado.** Agente comisionista. Calle de San Bernardo núm. 16..... 314
- J. Flores González y Comp.** *El Buen Gusto.* Bonetería. Modas y confecciones. Espíritu Santo núm. 1..... 315
- Pedro Romano.** Depósito de cigarros habanos. Balvanera núm. 8..... 316

CIUDAD DE GUADALAJARA.

- Kunkardt y Rose.** Comerciantes é importadores de toda clase de efectos de lencería. Portal de Allende núms. 9, 10 y 11..... 317
- M. Ocampo y Cortés.** Botica de la Santísima Trinidad. Fabricación de aguas gaseosas y aceites medicinales. Santa Teresa, letra A..... 318 y 319
- E. Collignon y C. Storz.** Almacén de efectos extranjeros y del país. Comisiones. Banco. Calle de la Aduana núm. 10..... 320
- Juan Jaacks.** *Botica alemana.* Laboratorio química. Medicinas puras. Calle de San Francisco..... 321
- Branca Hermanos.** *Café Suizo.* Portal frente al Palacio de Gobierno núm. 5..... 322
- J. Asencio.** Botica. Importación directa. Fabricación de aguas gaseosas. Calle de Palacio núm. 11..... 323
- Julio Collignon y Comp.** Ingenieros. Fabricación, depósito y taller para máquinas. Ermita núms. 96 y 100..... 324

- Lázaro Pérez é Hijo.** Gran Droguería. Instrumentos de cirugía. Santa Mónica núm. 1..... 325

CIUDAD DE GUANAJUATO.

- Martín Duhalde y Comp.** Fotografía imp. artística. Alonso núm. 6..... 326

CIUDAD DE QUERETARO.

- Andrés G. Arias.** Comerciante y Condicionista. Abarrotes. Vinos. Loza y cristal. Cinco de Mayo núm. 15..... 327
- Lista de escritos del Autor con sus respectivos precios..... 331 y 332**