

AÑO 1 — No. 1

Precio al público: \$ 5.00

MEXICO CITY SUBWAY GUIDE

STC M G U I A

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



BALDERAS



HIDALGO



PINO SUAREZ



ESTACIONES DE CORRESPONDENCIA



Para hacer la transferencia de una línea a otra dentro de las estaciones de correspondencia, sin necesidad de pagar nuevamente el boleto de entrada, deberá procederse de la manera siguiente:

- 1 Tomar el pasillo marcado por un letrero luminoso.
- 2 Tomar el acceso al andén, según la dirección deseada.

CORRESPONDENCE STATIONS

To transfer to another line inside the correspondence station, without paying new ticket, proceed as follow:

- 1 Walk through the passage indicated by a lighted sign
- 2 Follow the platform assigned to the place you want to go.



CORPORACION
Mexhogar, S. A.
EL MEJOR SERVICIO DE LA CIUDAD



*hay una tienda
mexhogar cerca
de su hogar:*



DIRECTORIO

Director General

Manuel Holguín Valenzuela

Gerente General

Lic. Sergio Muñozcano

Gerente de Ventas

Lic. Clemente Sandoval

Jefe de Redacción

Prof. Francisco Arturo Schroeder

Oficinas Generales

Florencia No. 18-202

México 6, D. F.

Teléfonos: 525-82-13 y 511-63-81

Arte y Formato

Studio Freelance, S. A.



STC M-GUIA: Es una publicación semestral editada por Producciones Creativas, S. A., autorizada como correspondencia de Segunda Clase por la Dirección General de Correos.

Los datos que aparecen en esta publicación se proporcionan únicamente como información, el editor no es responsable en caso de errores u omisiones y los problemas que de ellos resultaren.

Año I — No. 1 Junio de 1971.

Precio al público: \$ 5.00 Ejemplar

Derechos reservados conforme a la ley,
por PRODUCCIONES CREATIVAS, S. A.

Prohibida la reproducción total o parcial.

Impreso en México por Litografía "La Unión, S. A."
calle Wake No. 183, Col. Electricistas, México 16
D. F. Tel. 561-23-70

**¡GANE DINERO!
VENDIENDO PRODUCTOS**

AVON

Sea Representante AVON. Tenga su propio negocio sin hacer inversiones, vendiendo los famosos productos AVON.

Usted puede ganar hasta \$ 75.00 o más al día en sus horas libres. Recibe facilidades de crédito y una entrevista inmediatamente.

Escriba inmediatamente a:

AVON COSMETICS, S. A. de C. V.

Apartado Postal No. 591 México 1, D. F.

o a los teléfonos 548-55-56, 548-55-57 y 548-55-58 para informes.



"EL METRO"

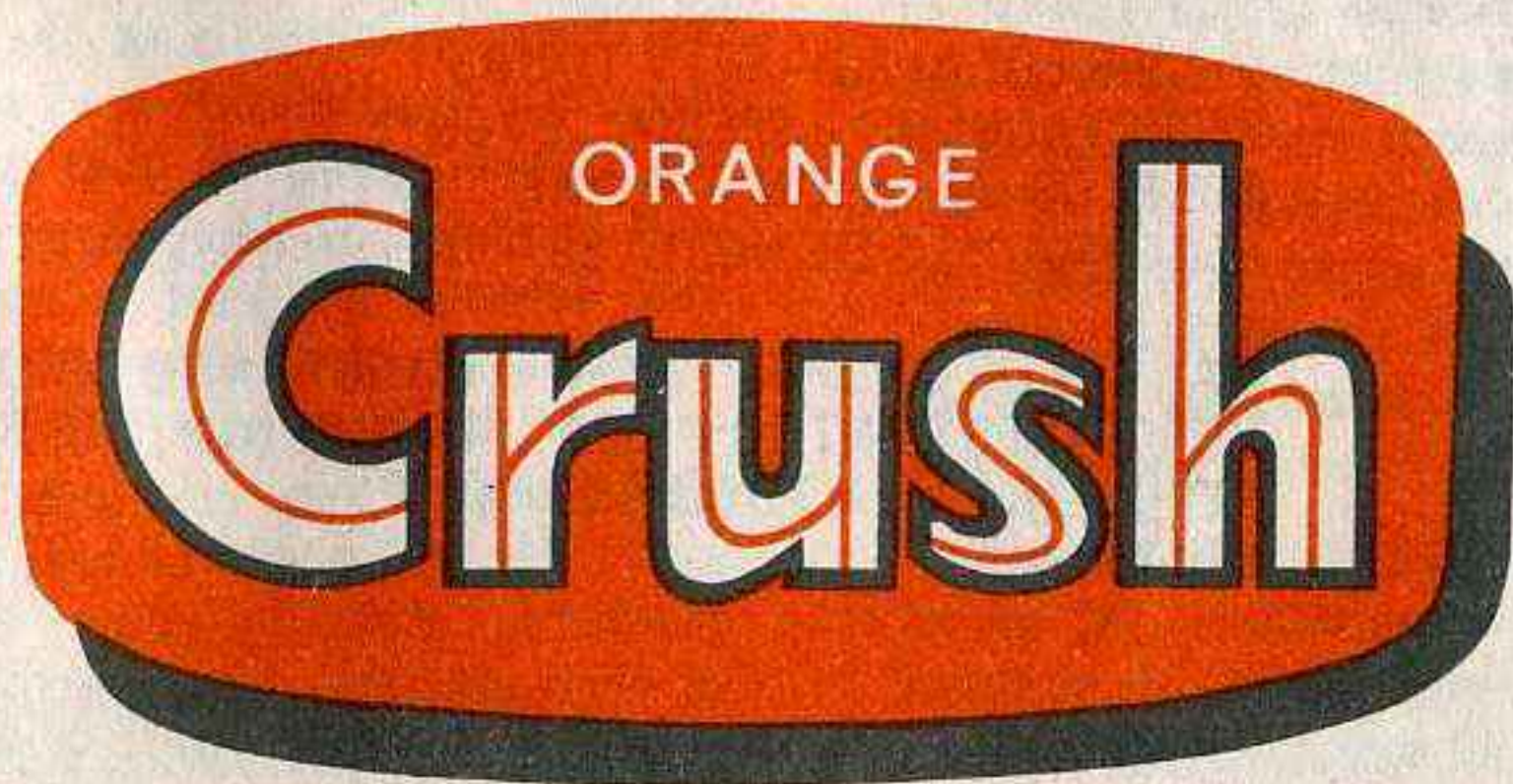
El constante crecimiento urbano de la Capital y zonas aledañas en las dos últimas décadas, conjuntamente a la desorbitada explosión demográfica, han creado multitud de problemas relacionados con el transporte masivo urbano. Estos problemas, propios de las grandes poblaciones en crecimiento, hacen imperiosa la necesidad de proveer a millones de gentes de un medio de transporte no solo eficiente y seguro, como lo es "El Metro", sino también, que sea propio y adecuado, al alcance económico de la población característica de nuestra metrópoli, donde imperan desigualdades culturales, sociales y económicas.

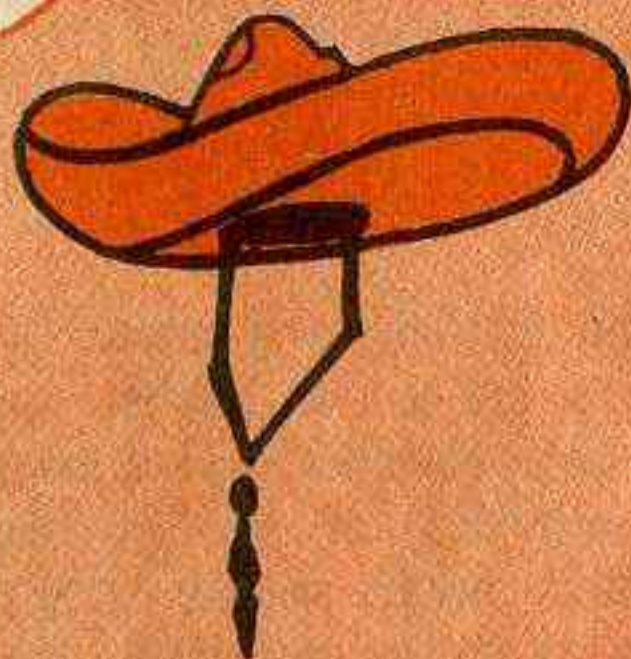
El Metro de la ciudad de México, planeado para el uso de las grandes masas que pueblan dentro del perímetro del Distrito Federal, viene a resolver el problema de transportación que aqueja a los ciudadanos que laboran para el desarrollo latente de la gran urbe.

Observando profundamente los indiscutibles beneficios que se han logrado con la instalación del Sistema de Transporte Colectivo, nuestra editorial se propuso publicar una Guía del Metro que sirva como orientación y manual a los usuarios nacionales y extranjeros, que ya suman un millón o más de personas diarias.

STC-M-GUIA cumple la parte informativa ampliamente, por su contenido de interés general, incluyendo tres planos individuales de cada línea, un plano general del área de servicios, 31 pequeños planos donde se describen gráficamente más de 400 lugares de interés, dentro de los servicios de cada estación; y como una aportación al conocimiento de nuestra patria, un ensayo histórico sobre el desarrollo del transporte en México, escrito por la brillante y culta pluma del historiador Lic. Francisco Arturo Schroeder.

.. por sabor





turismo pancho díaz

GRUPOS Y CONVENCIONES, S. A.

VIAJES LOCALES – CITY TOURS
ESPECTACULOS – SPECIAL EVENTS
BOLETOS DE AVION – PLANE TICKETS
RESERVACION DE HOTELES – HOTEL RESERVATIONS

MANEJO DE GRUPOS Y CON
VENCIONES DENTRO DE LA
REPUBLICA Y EN TODO EL
MUNDO.

GROUPS AND CONVENTIONS
IN AND OUT THE REPUBLIC

LIVERPOOL 162-B

Teléfonos: 528-74-98
528-75-97

EL TRANSPORTE PREHISPANICO

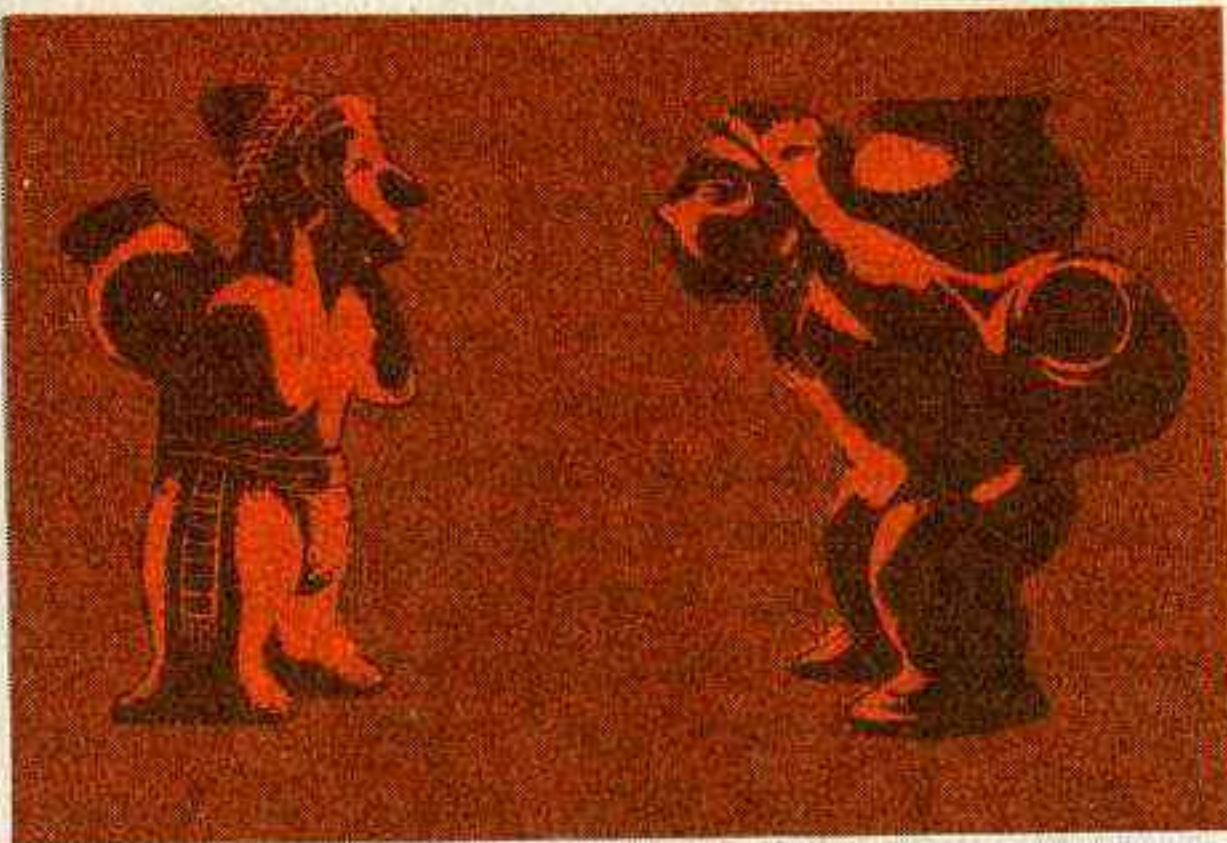


México, Nación que en el mapamundi tiene apariencia de un cuerno de la abundancia, se halla en el hemisferio occidental norte del globo terráqueo, justamente en la parte septentrional del Continente Americano. Es un maravilloso país con extensión territorial aproximada de dos millones de kilómetros cuadrados (1.972,547), incluyendo sus islas. Goza situación privilegiada, pues está entre el Océano Pacífico y el Golfo que lleva su nombre, poseyendo unos diez mil kilómetros lineales de costas, distribuidos más o menos en 3,000 para el espléndido Golfo de Baja California, 3,500 que baña el Océano Pacífico y 3,500 que lamen las aguas del Golfo de México y el Mar Caribe.

La superficie de nuestro suelo patrio presenta relieves sumamente accidentados, pues está formada tanto por grandes llanuras costeras en ambos litorales, que suben del nivel del mar a 200 metros de altura, cuanto por escarpados sistemas montañosos además muy elevados, de 2,000 a 3,000 metros, con impresionantes picos hasta de 5,450 mts. (Popocatepetl) y 5,594 mts. (Citlaltépetl), así como inmensas planicies y mesetas que se extienden sobre los 1,000 y hasta 2,500 metros de elevación, la Ciudad y el Valle de Toluca, México, están a 2,680 m snm., no faltando fuertes depresiones como la del Balsas, que se hunden en tan dramática geografía, a través de la cual el hombre ha buscado y labrado caminos, sufrida y titánicamente, para salvar tales desigualdades, desde muy remotas edades hasta nuestros días, a fin de trasladarse y poder transportar toda clase de objetos, entre las poblaciones o ciudades que cubren el suelo nacional.

Importante es ver cuáles han sido los principales medios de transporte en las épocas prehispánica, virreinal y del México Independiente.

El transporte durante las culturas indígenas podemos resumirlo en la fuerza física humana, pues carecían de animales de carga y en la inteligencia de



que se valieron para ayudarse a llevar fardos o bloques pesadísimos. Por cuanto a la primera, refiere el insigne humanista FRANCISCO JAVIER CLAVIJERO (1731-1787), en su obra "HISTORIA ANTIGUA DE MEXICO", Méx. 1964, que la clase social más baja llamada "Tlamemes", prácticamente esclavos, eran hombres de carga, a los que "acostumbraban desde niños a ese ejercicio, en que debían emplearse toda su vida", generalmente servían a los "Pochtecas" (comerciantes) y cargaban 25 kilos sobre la espalda, con jornadas de 30 kilómetros aproximadamente, haciendo viajes de 400 a 500 kilómetros, "por montes y quebradas asperísimos", tengamos presente que

hoy día los pintorescos cargadores del mercado La Merced, fácilmente se echan a lomo bultos hasta de 100 kilos, si bien ya cuentan con carretillas de mano a las que apodan "diablos", indica CLAVIJERO que aquellos "tamemes" transportaban las mercaderías en livianas cajas hechas de cierta especie de cañas y cubiertas de cuero, llamadas "Petlacalli" (petacas), y que otra manera de transporte, muy usada, era la vía fluvial, así que piedras, maderas, pescado, semillas, frutos, flores, etc., se conducían por agua en canoas o piraguas, de las cuales aquí en el gran Lago de Tenochtitlán había más de 50,000 de diferente magnitud, para una población entonces de medio millón de habitantes, que se abastecían en el "Tianguis" o mercado diario, el cual "era mayor y general cada cinco días" (3, 8, 13 y 18, el año solar indígena contaba 18 meses de 20 días cada uno y cinco días nefastos o inútiles "nemontemi"), calcúlese el copioso acarreo que esto suponía, de toda clase de comestibles, mantas, joyas, plumas, animales, aves, peces, reptiles, multitud de objetos, etc., desde los centros de producción hasta los de distribución y consumo, con el consiguiente e interminable ir y venir de "trajineras" y "tamemes". Dice CLAVIJERO que hasta Axayácatl estuvo el "tianguis" en la plaza



Canoa en jade (Museo Nacional de Antropología)

frente al Palacio Real (esquina de las calles de Tacuba y Monte de Piedad, aprox.), "pero después que Tlatelolco entró en la corona de México, se pasó a aquella nueva parte de la gran capital", donde cobró fama, hay por cierto en el Museo Nacional de Antropología, Chapultepec, Sala Azteca, una maqueta interesantísima de este tianguis y en otra Sala, de las Culturas del Golfo, una preciosa miniatura olmeca tallada en jadeíta verde oscuro, de una canoa. Otro medio de transporte sobre agua, para navegar en los ríos, eran las balsas de troncos fuertemente atados. En relación al ingenio para desplazar bloques muy pesados, recurrían según deduzco de la "CRONICA MEXICANA", escrita hacia 1598 por don HERNANDO ALVARADO TEZOSOMOC, comentada por MANUEL

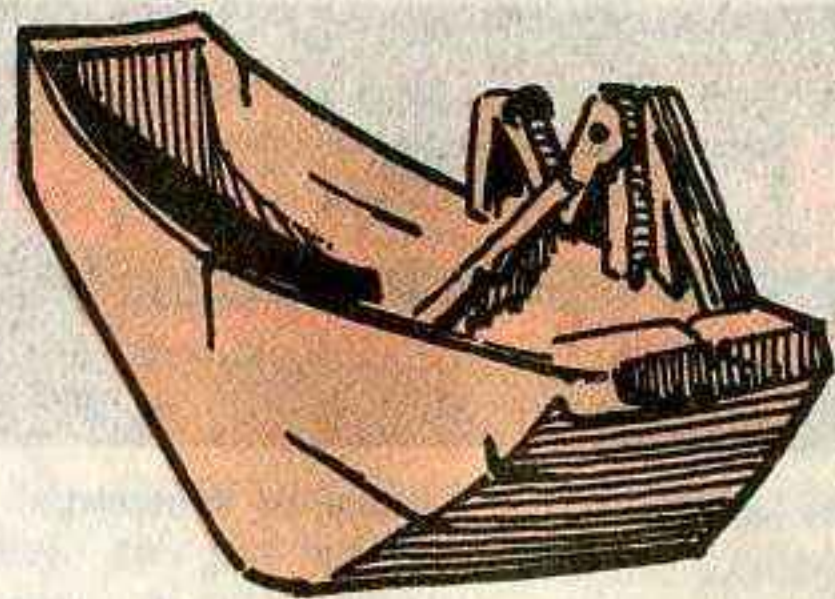
OROZCO Y BERRA, Méx. 1944, al sistema de poner el bloque sobre una plataforma de "carretoncillos" o rodillos (troncos de árbol alineados, sueltos, descortezados y pulidos), para que al jalar el fardo cientos o miles de hombres con "maromas" (cuerdas de "ixtle"), se deslizara sobre los morillos e hiciera por

su peso y movimiento que éstos rodaran, logrando así regular avance, inmediatamente ponían delante del bulto los troncos que iba dejando atrás, operación que repetían sucesivamente hasta llegar al punto deseado, esto recuerda la técnica empleada también por los egipcios, hay que agregar que se ayudaban en la maniobra con pértigas o palos a guisa de palancas, para empujar el bloque sobre los morillos.

Los hombres prehispánicos sí conocieron la rueda y su uso, prueba de ello son los perritos de arcilla **sobre ruedas**", hallados en Tres Zapotes y en Pánuco, Veracruz, en Tenenepango y en Teotihuacán, Estado de México, en el Valle de Oaxaca, etc., cuyo objeto como expresa el Sr. FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ en su libro "EL JUGUETE POPULAR EN MEXICO", Méx. 1950, fue ser ofrendas en ritos funerarios. Cabe pensar que un concepto religioso aún ignorado les impidió usar la rueda para la función del transporte. Ejemplos del conocimiento perfecto que tuvieron del círcu-

lo o circunferencia, son los "Tlachteamalácatl" o anillos de los juegos de pelota y el hermoso "Disco de Chinkultic", Chiapas.

Los códices hablan de los medios de traslado de personas y cosas, la "Tira de la Migración" del Pueblo del Sol, expone la búsqueda de la tierra deseada y el consiguiente andar de las tribus, representadas por cuatro "Teomamas" (cargadores del dios), que mudan a lomo propio sus deidades u objetos sagrados, en "ayates" cuyas puntas pasan sobre los hombros y anudan en el pecho, auxiliándose en el esfuerzo con las manos y según explica el Sr. ROMAN PIÑA CHAN, "UNA VISION DEL MEXICO PREHISPANICO", Méx. 1967, es "Tezcacoátl" quien encabeza la marcha, portando a "Huitzilopochtli", tal como lo hacen todavía las inditas con sus pequeños hijos, usando el rebozo. Ahora bien, para salvar lagos y lagunas, se sirven de canoas que accionan de pie con muy largos remos. El importante "Lienzo de Tlaxcala" en sus láminas 10, 11, 13, 30 y 41 muestra a los tamemes o mecapaleiros (de "mecapal", faja de cuero con cuerdas que se ponían sobre la cabeza, parte alta de la frente, para sostener hacia atrás el bulto liado en la espalda) y se ven cargando "Chiquigüites" o "Chundes" (cestos) con provisiones, o bien gruesos haces de lanzas, o



Canoa de madera hecha de una sola pieza. Longitud aproximada 6 metros. (Museo Nacional de Antropología)

escudos, o bultos y también llevan en parihuelas un venado atado y un cañón, hay tameme que soporta sobre su lomo un español, metido éste dentro de gran mecapal, curiosísimo; gráficamente los caminos se indican por dos líneas paralelas entre las cuales se advierten huellas de pies estilizadas, puede decirse que las distintas y distantes regiones que hoy forman la República Mexicana, estaban comunicadas por caminos. "Algunos empedrados, otros embaldosados y otros como simples trochas, según rigurosa jerarquización de necesidades", "rutas que al través de los años marcaron el sentido de nuestras modernas carreteras", conforme ilustra la "MEMORIA SEPTIEMBRE

1963 - NOVIEMBRE 1964" de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Méx. 1965.

Otro códice, "Entrada de los Españoles en Tlaxcala", enseña igualmente en varias escenas a indígenas llevando en brazos y manos grandes vasijas con viandas, un pavo, un ánade, forraje, una jaula con pequeñas aves, etc., o cargando a lomo con el mecapal cántaros y objetos pesados. Aún en la escultura precolombina se dejó plasmado este método, como en el magnífico "Adolescente Huasteco", que exhibe el transporte de otro ser, posiblemente un dios, sobre su espalda, por último, el "Vaso de Ratinlinxul", Guatemala, bella cerámica policromada del Viejo Imperio Maya, dado a conocer por el Sr. SYLVANUS G. MORLEY, ostenta un "Halach Uinic" (personaje de máximo rango), dentro de una especie de hamaca, la cual pende de un palo horizontal que cargan sobre los hombros dos sirvientes, uno delante y otro atrás. Los aztecas usaban andas (tablero colocado sobre dos varas de madera, paralelas, que portan dos o más hombres y sirve para conducir personas, imágenes o cosas), como aquellas de las que fue derribado el General mexica Cihuacatzin por Cortés, en la célebre Batalla de Otumba (1520).

El propio CLAVIJERO relata cómo trasladaron los

bergantines que mandó fabricar Hernán Cortés en Tlaxcala, hasta la Ciudad de Texcoco, para de ahí asediar por el Lago a la Gran Tenochtitlán: "Fabricó el primero el español Martín López; armolo para probarlo en el río de Zahuapan, al cual dieron con una presa la profundidad que exigía el vaso y hallándolo bueno construyeron los demás los tlaxcaltecas, haciéndoseles leve aquella carga que había de contribuir a la ruina de sus enemigos (los aztecas). 8,000 tlaxcaltecas llevaban sobre sus hombros la tablazón, herraje, velas, jarcias y cables de los bergantines (que eran trece); 2,000 iban cargados de víveres y 30,000 hombres armados iban en su guarda bajo el mando de tres jefes principales, Chichimécatl o Chichimecateuctli, Ayotécatl y Teotepil o Teotlipil".

No hay que olvidar, precisamente, que la fabulosa Capital del Imperio Mexica estuvo integrada, como un gran mosaico, por multitud de "Chinampas" (fajas de tierra contenidas por especie de red de cañas), que flotaban semihundidas en el agua, de modo que aquellos huertos o floridas parcelas eran móviles, pudiendo llevarse a remolque de canoa de una parte a otra de la Ciudad, a través de sus calles que las más eran canales o por la periferia de aquel inmenso Lago del que hoy, en el recuerdo, sólo se asemeja Xochimilco.

PRE-HISPANIC TRANSPORTATION

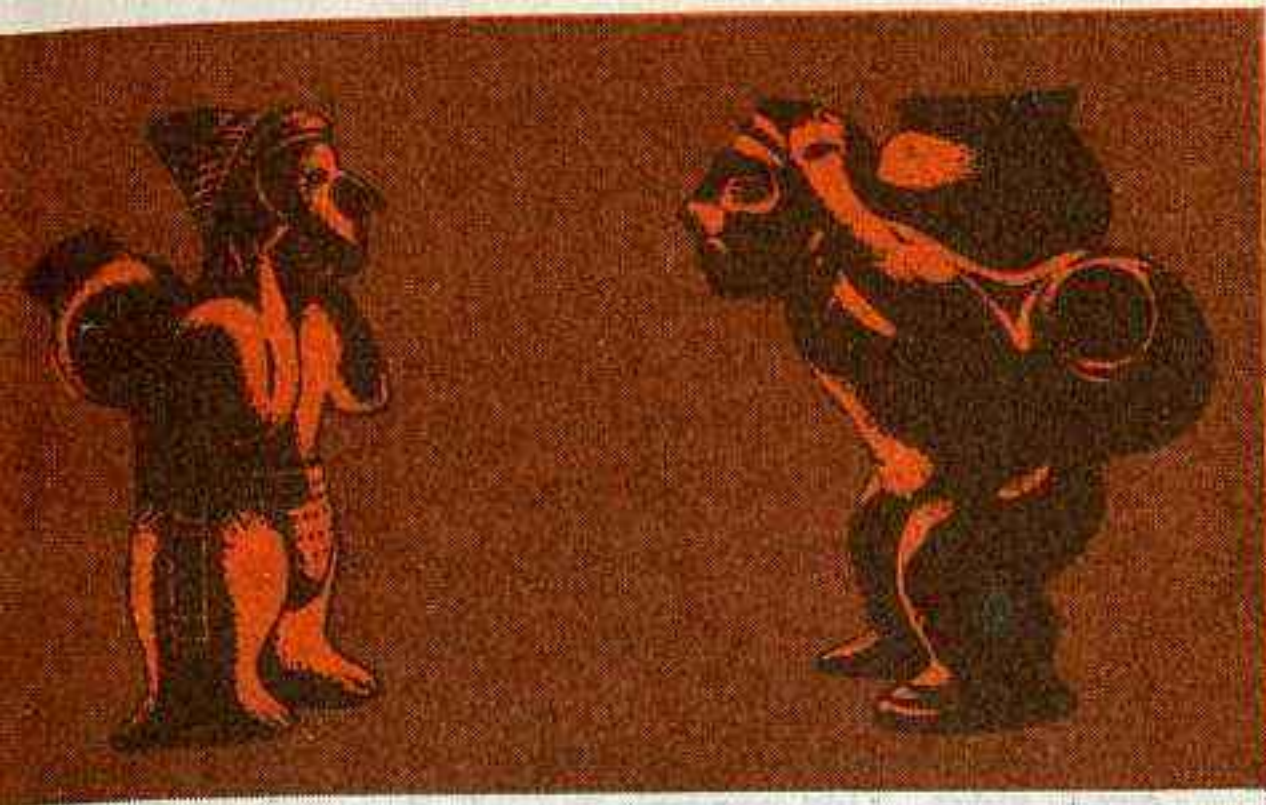


Mexico, a nation that on the world's map appears like a cornucopia, is located in the north-western hemisphere of the globe, exactly on the northern part of the American Continent. It is a wonderful country with a territorial extension of approximately two million square kilometers (1,972,547), including its islands. It enjoys a privileged situation, located as it is, between the Pacific Ocean and the Gulf that bears its name, with a shoreline of about ten thousand kilometers, distributed as follows: 3,000 to the splendid Gulf of Baja California, 3,500 bathed by the Pacific Ocean and 3,500 lapped by the waters of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea.

The surface of our land is very rugged, formed by large coastal plains on both shores, that rise from sea level up to 200 meters above; also, there are steep mountain chains, reaching from 2,000 to 3,000 meters in height, with impressive peaks that reach up to 5,450 meters (Popocatepetl) and 5,594 meters (Citlaltépetl), as well as enormous plains and plateaus that extend between the 1,000 and 2,500 meter above sea level: the City and Valley of Toluca, State of Mexico, are at 2,680 meters above sea level. Sizable depressions are not lacking, such as that of the Balsas River, which sinks into a dramatic topography, through which man has searched and carved roads with tremendous suffering and titanic efforts in order to overcome such unevenness since remote times up to the present, so that he may travel from one place to another and he may carry all sorts of things between the towns or cities that cover the national territory.

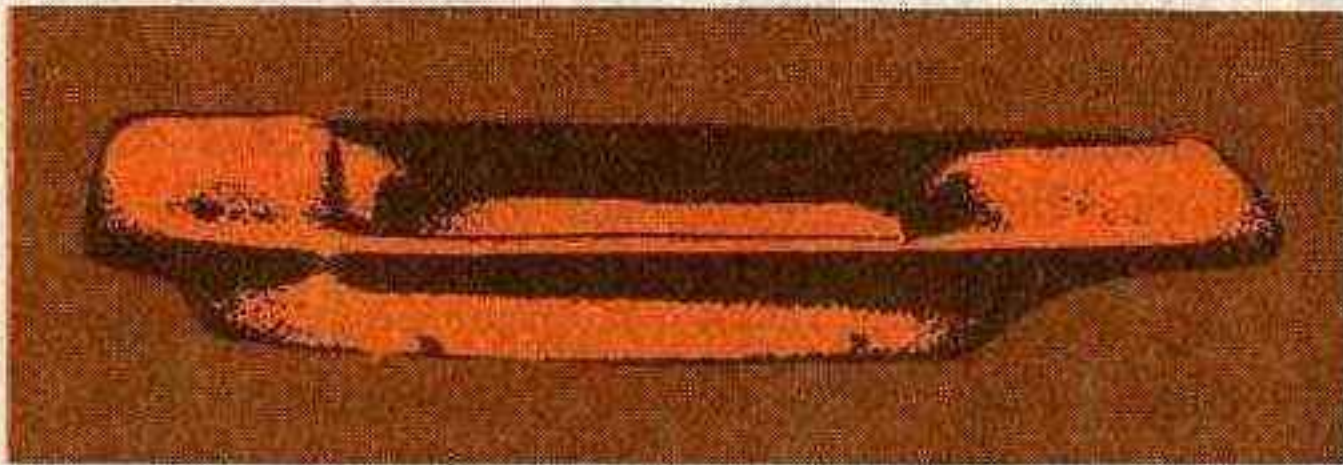
It is important to see which have been the main means of transportation in the pre-Hispanic, Viceroyal and Independent Mexico periods.

Basically, the only means of transportation used by the native Indian cultures was human physical strength as they are not aware of the existence of



beasts of burden and they very cleverly managed to carry and move bundles and very heavy blocks. As far as the physical strength is concerned, the famous humanist FRANCISCO JAVIER CLAVIJERO (1731-1787) tells us in his book "HISTORIA ANTIGUA DE MEXICO" (Old History of Mexico), Mexico, 1964, that the lowest social stratus in Mexico were the "Tlamemes", practically slaves, used as beasts of burden and they were "trained since infancy for this purpose, which was their lifelong carrier". They usually served the "Pochtecas" (traders), carrying 25 kilos on their backs, making trips of 400 to 500 kilometers in 30 kilometers stages over canyons and hills. Let's re-

member that nowadays the colorful stevedores of the "Merced" market easily carry on their backs up to 100 kilo bundles, even through they already have handcarts called "diablos". CLAVIJERO indicates that those "Tlamemes" transported the merchandise in light boxes made out of certain type of canes covered with leather, and called "Petlacalli" (petacas, suitcases). And, another means of transportation that was very used was the fluvial route; thus, stones, wood, fish, seds, fruits, flowers, etc., were taken by water in canoes or pirogues, of which there were more than 50,000 of different sizes, here in the great Lake of Tenochtitlan, for a population of half a million inhabitants at that time. They were supplied with provisions at the "Tianguis" or daily market, which was "bigger and general every five days" (3, 8, 13, 18; the natives solar year had 18 months with 20 days each and five unlucky or useless days "nemontemi"). Just imagine the abundant carrying that this meant, all sort of edibles, blankets, jewels, feathers, animals, fowl, fish, reptiles, a multitude of objetcs, etc. From the production centers to those of distribution and consumption, with the resultant and endless coming and going of the "trajineras" and "tamemes". CLAVIJERO says that up to the times of Axayacatl, the "tianguis" was located at the plaza



in front of the Palacio Real (Royal Palace) (at Tacuba and Monte de Piedad streets approximately), "but after Tlatelolco came under the Mexican crown, the "tianguis" was transferred to that new part of the city, "where it gained fame". As a matter of fact, there is a very interesting model of this "tianguis" at the National Museum of Anthropology, Aztec Hall, and in another Hall, that of the Gulf Cultures, there is an exquisite Olmec miniature of a canoe carved in dark green axestone. Another means of transportation on water for river navigation were the rafts made of strongly tied tree trunks. In connection with the ingenious methods for moving very heavy blocks, they resorted, according to what I deduce from the "CRONICA MEXICANA" (Mexican Chronicle), written in 1598 by don HERNANDO ALVARADO TEZOZOMOC,

commented by MANUEL OROZCO Y BERRA, Mexico, 1944, to the system of putting the blocks, over a platform of "carretoncillos" or rollers (tree trunks alined, loose, decorticated and polished), so that when pulling the load, hundreds or thousands of men with "maromas" ("ixtle" ropes), they should slide over the ridge bent and cause them to roll due to their weight an movement, hence achieving a regular advance. They immediately placed the trunks that were left behind in front of the parcel, repeating the same operation successively, so as to reach the desired point. This reminds us of the technique used by the Egyptians too, but we have to add that they also served themselves with rods or sticks in the maner of garnet tackles, to push the load over the ridge roll.

The pre-Hispanic men did know the wheel and its use, as a prove we have the little dogs on wheels made of clay, found in Tres Zapotes and in Panuco, Veracruz, in Tenenpango and in Teotihuacan, State of Mexico, in the Valley of Oaxaca, etc. Their purpose, as Mr. FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ expresses in his book "EL JUGUETE POPULAR EN MEXICO" (The Popular Toy in Mexico), Mexico, 1950, was that of presenting offerings in the funeral rites. We might think that a religious concept that is still ignored

prevented them from using the wheel for transportation purposes. As an example of the perfect knowledge they had of the circle or circumference, we have the "Tlachtemalacatl" or hoop poles of the ball game and the beautiful "Disco de Chinkultic" (Chinkultic Disk), Chiapas.

The codices make reference to the means of transportation for people and for things, the "Tira de la Migración" (The Migration Strip) of the Pueblo del Sol (town of the Sun). Shows the search of the desired land and the consequent wandering of the tribes, represented by four "Teomamas" (the God carriers), that transported their deities or sacred objects on "ayates", the tips of which rest over their shoulders and are tied on their chests, helping themselves with their hands in the effort; and, according to the explanation of Mr. ROMAN PIÑA CHAN. "UNA VISION DEL MEXICO PREHISPANICO" (A Vision of Pre-Hispanic Mexico). México 1967, it is "Tezcocoatl" the one that heads the march, carrying "Huitzilopochtli", just like the native women do today with their small children, by using the "rebozo" (shawl). Now, to pass through lakes and lagoons, they employed canoes that they operated standing up, using very long cars. The important "Lienzo de Tlaxcala" in its illustrations

10, 11, 13, 30 and 41, shows the "Tamemes" or "mecapaleros" (from "mecapal", leather band with strings that they place on their heads, in the higher parts of the forehead, to keep the load backwards tied to their back) and they are shown carrying "Chiquiguites" or "Chundes" (baskets) with supplies, or heavy bundles of spears, or shields, or parcels. They take in litters a deer tied to a cannon too, there is also a "tameme" that bears over his back a Spaniard who is inclosed in a big mecapal, it is very curious. Graphically, the roads are indicated by two parallel lines in between which we can notice stylized traces of foot prints. It can be said that the distant and different regions that form the Mexican Republic at this time, were communicated by roads, "some of cobbled stones, some paved and others simply rough roads, according to a rigorous hierarchization of the needs". "Routes that through the years, marked the direction of our modern highways", as it is illustrated in the "MEMORIA SEPTIEMBRE 1963 — NOVIEMBRE 1964" of the SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Mexico 1965.

Another code, "Entrada de los Españoles en Tlaxcala (The Entrance of the Spaniards to Tlaxcala), shows in various scenes, just as well, the natives

carrying in their arms and hands big vessels with food, a turkey, a duck, forage, a cage with small birds, etc., or carrying on their back with the mecapal, pitchers and heavy objects. Even in the pre-Columbian sculpture, this method was molded just as in the "Adolescente Huasteca" (Huastec Adolescent), that shows the transportation of another being, possibly a god, on his back. At last, the "Vaso de Ratinlinxul", "Guatemala, beautiful polichromed pottery of the Old Mayan Empire, discovered by Mr. SYLVANUS G. MORLEY, shows a "Halach Unic" (highest ranking personage), in a kind of hamac which is hung to a horizontal stick that two servants carry on their shoulders, one in the front and one in the back. The Aztecs used "andas" (a board over two parallel wooden sticks, that two or more men hold, and that served to take people, images or things), just like that from which the Mexica General Cihuacatzin was knocked down by Cortés, in the famous Otumba battle (1520).

CLAVIJERO himself tells us how the brigantines that Hernán Cortés had manufactured in Tlaxcala were transferred to the City of Texcoco and from there they took siege of Tenochtitlan through the Lake: "The

first one was made by the Spaniard Martín López; he assembled it in order to test it in the Zahuapan River. They dammed it to provide it with the necessary depth, and finding out it was right, the tlaxcaltecas built the others, finding it easy to build that burden that should contribute to the ruin of their enemies (The Aztecs). 8,000 Tlaxcaltecas carried the deck planks, the ironwork, the brigantine sails, the rigging and cordage of the brigs, that were thirteen, on their shoulders; 2,000 were loaded with food and 30,000 men under arms were on guard, under the command of three main chiefs, Chichimecatl or Chichimecateutli, Ayotecatl and Teotepil or Teotlipil".

We must remember, precisely, that the fabulous capital of the Mexica empire was built like a big mosaic, by a multitud of "Chinampas" (barely floating patches of earth contained within a framework of reeds), that floated on the water, and these orchards or flowery parcels were towed by a canoe from one part of the city to another through many canals or around the edge of that immense Lake, of which, today Xochimilco is only a pale memory of the canals.



no es lo mismo...

pantitichnables

PATENTE
E126281P
En Tram.

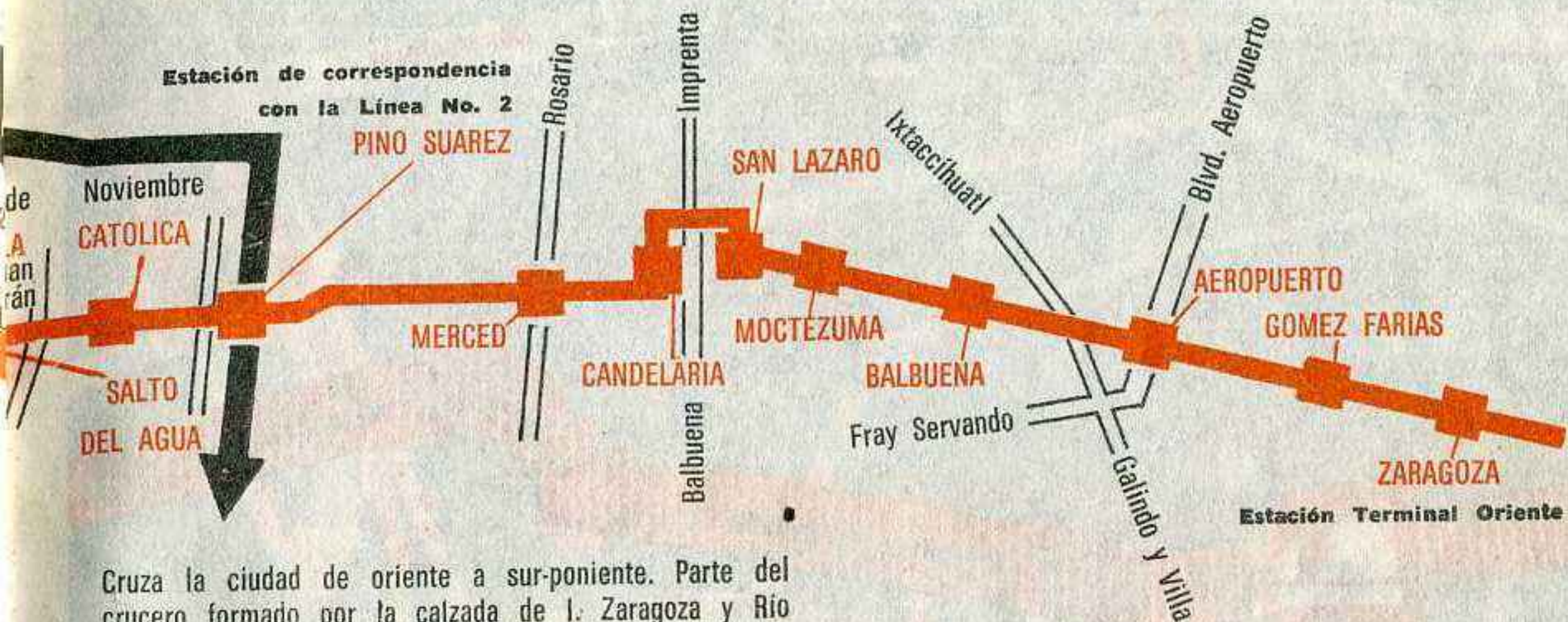
SON PANTALETAS DESECHABLES

A tu alcance en almacenes y farmacias de prestigio. ¡EXIGELA!

Ventas mayoreo 516 63 52

TRAZO GENERAL LINEA NO.1

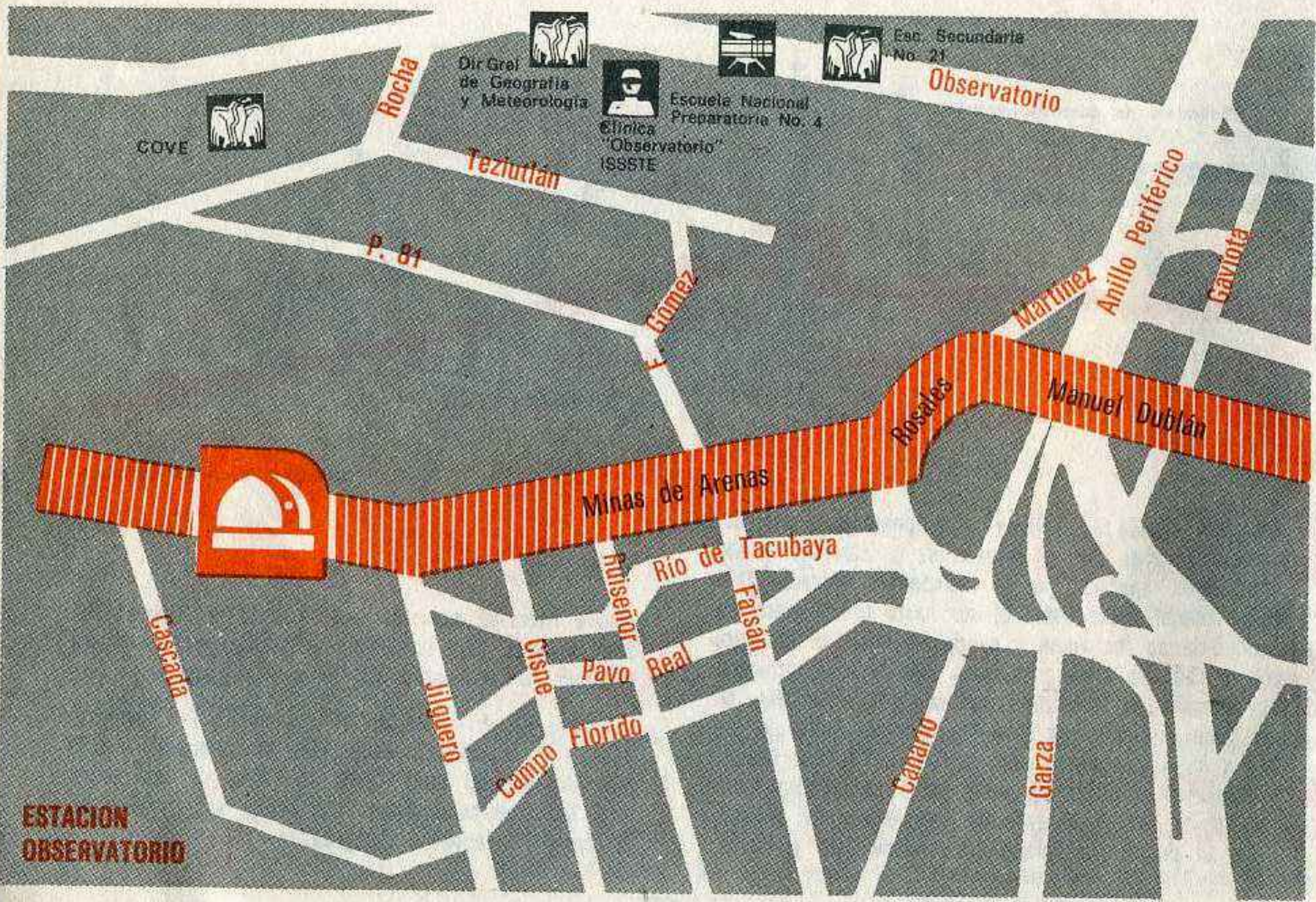




Cruza la ciudad de oriente a sur-poniente. Parte del crucero formado por la calzada de l. Zaragoza y Río Churubusco, continúa por la mencionada calzada, Emiliano Zapata; dobla hacia el sur hasta los terrenos de Candelaria de los Patos y se desvía hacia el poniente por la calle de Cárretones, pasa bajo la Nave principal del Mercado de la Merced, continúa por la Av. San Pablo, para proseguir por José Ma. Izazaga, Arcos de Bellem y Av. Chapultepec hasta la Glorieta de Las Flores; continúa en dirección sur-oeste por la Av. Pedro Antonio de los Santos, Calzada de Tacubaya y Av. Jalisco, hasta el cruce con Parque Lira; desde este punto se

desvía hacia el poniente por la calle de Manuel Dublán, pasando bajo las pistas del anillo periférico para terminar en los terrenos de "Minas de Arena".

La Línea No. 1 consta de 19 estaciones (18 subterráneas y 1 superficial) espaciadas en promedio a 850 Mts. Su longitud total es de 16.6 Km., de los cuales 15.5 Km. son subterráneos y 1.1 Km. superficiales en la terminal oriente de Zaragoza.



COVE

Rocha

Dir. Gen. de Geografía y Meteorología



Escuela Nacional Preparatoria No. 4

Clínica 'Observatorio' ISSSTE

Est. Secundaria No. 21

Observatorio

Teziutlán

P. 81

Gómez

Martínez

Anillo Periférico

Gaviota

Minas de Arenas

Rosales

Manuel Dublán

Río de Tacubaya

Fuiseñor

Faisán

Pavo Real

Florido

Cascaeta

Jilguero

Cisne

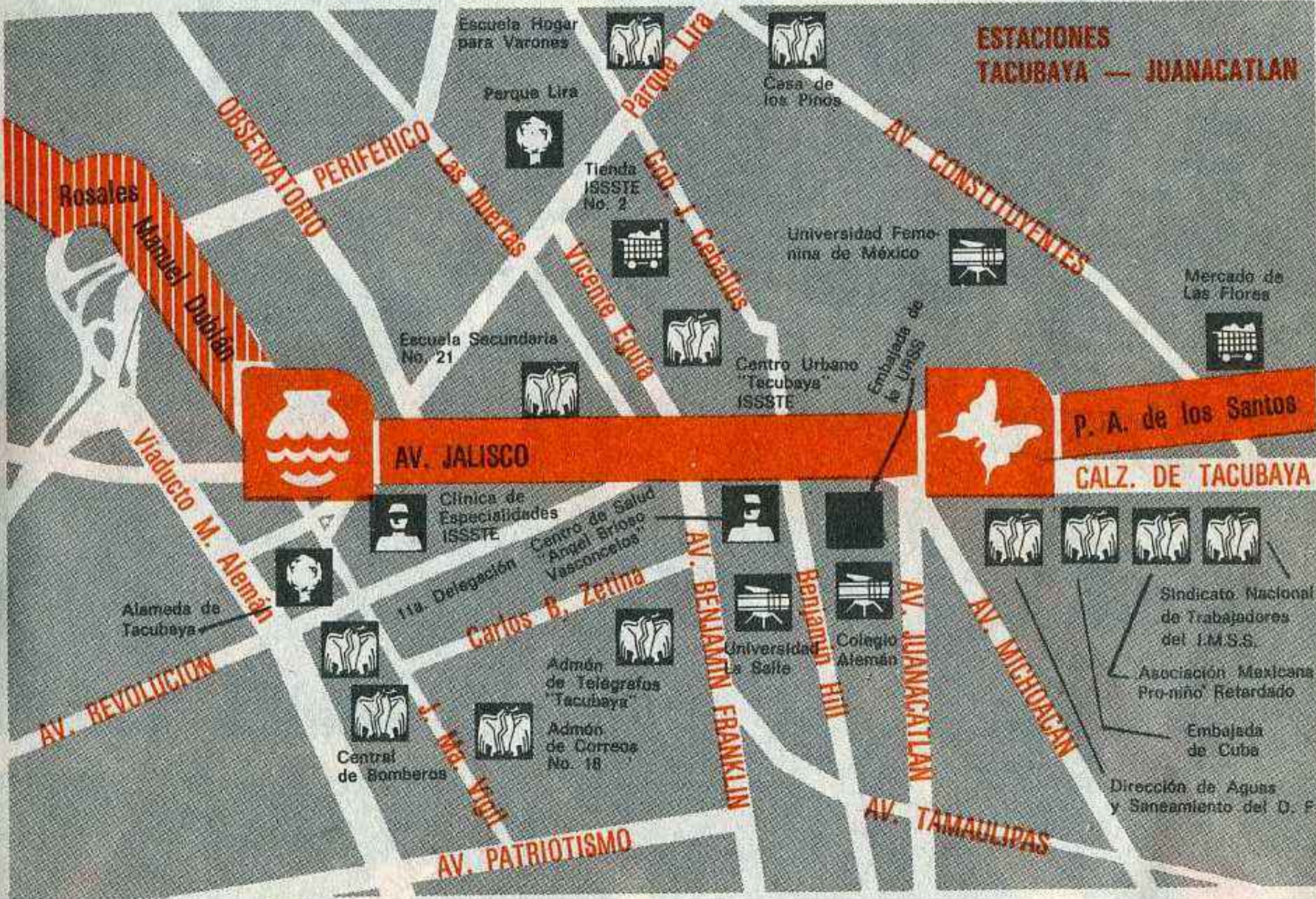
Campo

Canario

Garza

ESTACION OBSERVATORIO

**ESTACIONES
TACUBAYA — JUANACATLAN**



AV. JALISCO

P. A. de los Santos

CALZ. DE TACUBAYA

AV. PATRIOTISMO

AV. TAMAUlipAS

AV. BENJAMIN FRANKLIN

AV. JUANACATLAN

AV. MICHOACAN

Carlos B. Zetina

**Centro de Salud
'Angel Brisco
Vasconcelos'**

11a. Delegación

**OBSERVATORIO
PERIFENICO**

Parque Lira

AV. CONSTITUYENTES

Vicente Equije

Gob. J. Ceballos

Viaducto M. Alemán

Rosales

Manuel Dublán

AV. REVOLUCION

San Juan

Alameda de Tacubaya

Escuela Secundaria No. 21

Escuela Hogar para Varones

Parque Lira

Casa de los Pinos

Tienda ISSSTE No. 2

Universidad Femenina de México

Mercado de Las Flores

Centro Urbano 'Tacubaya' ISSSTE

Clinica de Especialidades ISSSTE

Admón. de Telégrafos 'Tacubaya'

Admón. de Correos No. 18

Universidad La Salle

Colegio Alemán

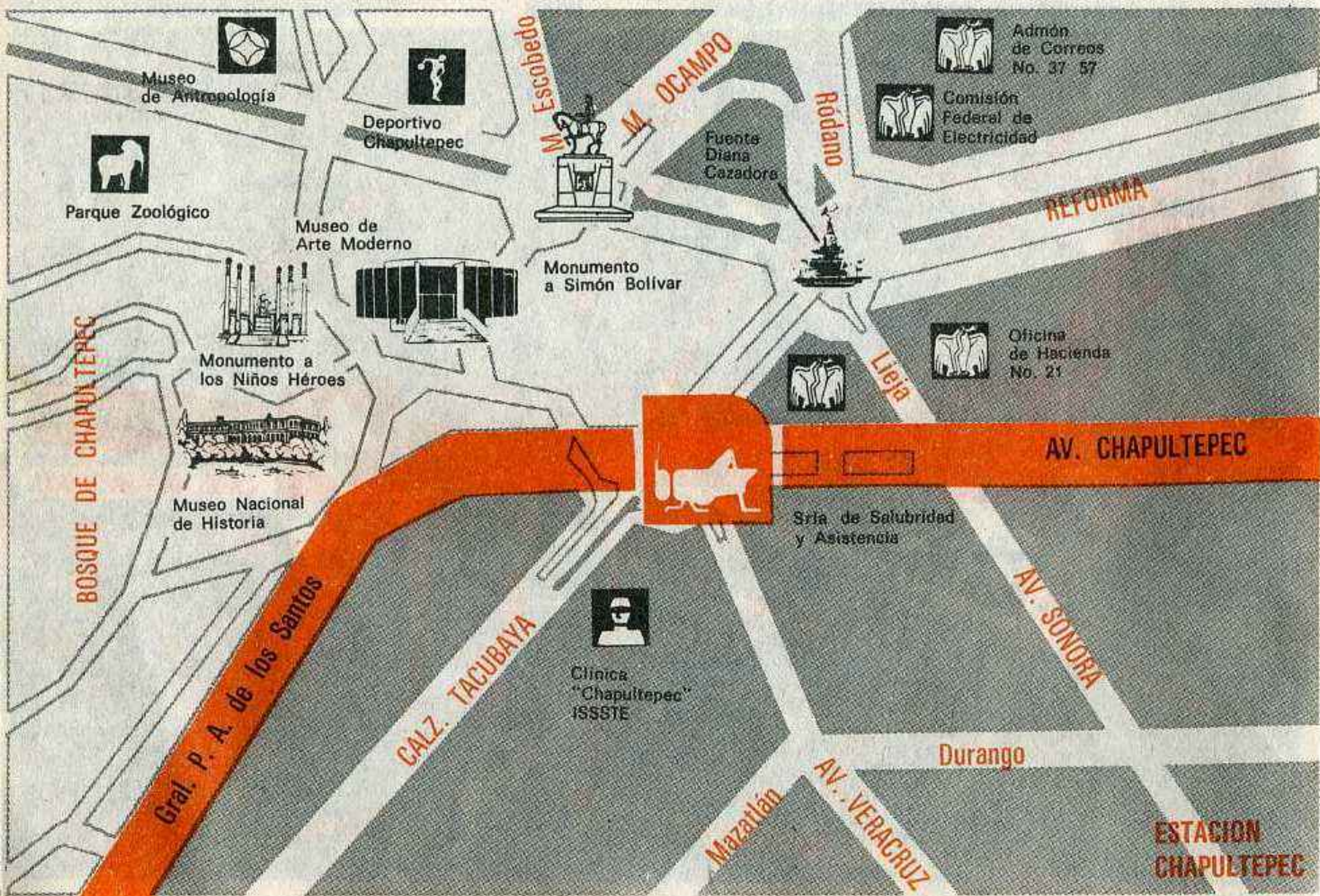
Sindicato Nacional de Trabajadores del I.M.S.S.

Asociación Mexicana Pro-'niño' Retardado

Embajada de Cuba

Dirección de Aguas y Saneamiento del D. F.





Museo de Antropología

Deportivo Chapultepec

Parque Zoológico

Museo de Arte Moderno

Monumento a Simón Bolívar

Monumento a los Niños Héroes

Museo Nacional de Historia

Fuentes Diana Cazadores

Admón. de Correos No. 37 57

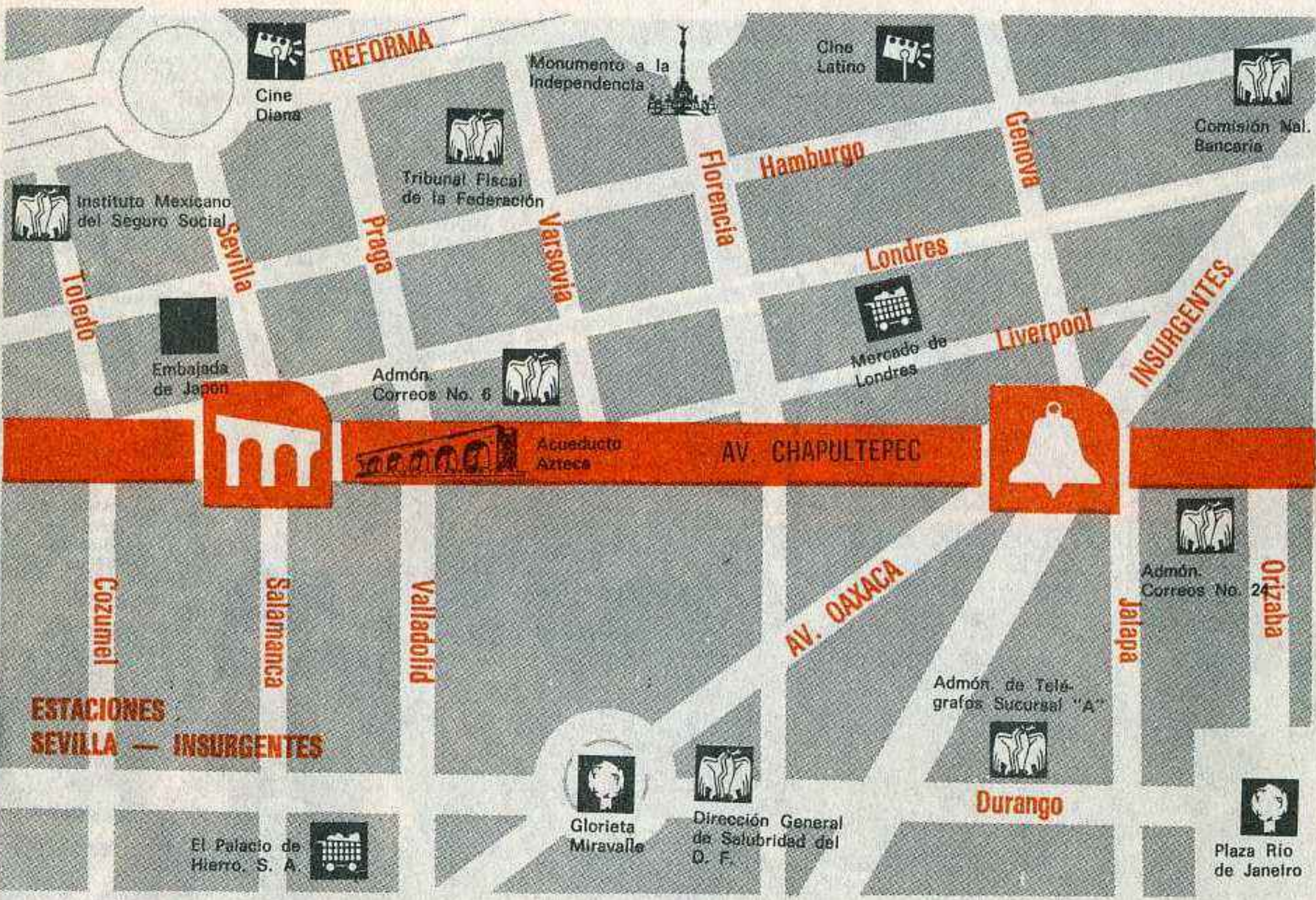
Comisión Federal de Electricidad

Oficina de Hacienda No. 21

Sria. de Salubridad y Asistencia

Clinica "Chapultepec" ISSSTE

ESTACION CHAPULTEPEC



REFORMA



Cine Diana

Monumento a la Independencia



Cine Latino



Comisión Nat. Bancaria



Tribunal Fiscal de la Federación



Hamburgo

Florencia

Genova

Toledo

Sevilla

Praga

Varsovia

Londres



Mercado de Londres

Liverpool

INSURGENTES

Embajada de Japon



Admón. Correos No. 6



Acueducto Azteca

AV. CHAPULTEPEC



Cozumel

Salamanca

Valladolid

AV. OAXACA

Jalapa

Orizaba

Admón. Correos No. 24



ESTACIONES SEVILLA — INSURGENTES

Admón. de Telégrafos Sucursal "A"



El Palacio de Hierro, S. A.



Glorieta Miravalle



Dirección General de Salubridad del D. F.



Durango

Plaza Rio de Janeiro



EPOCA VIRREINAL

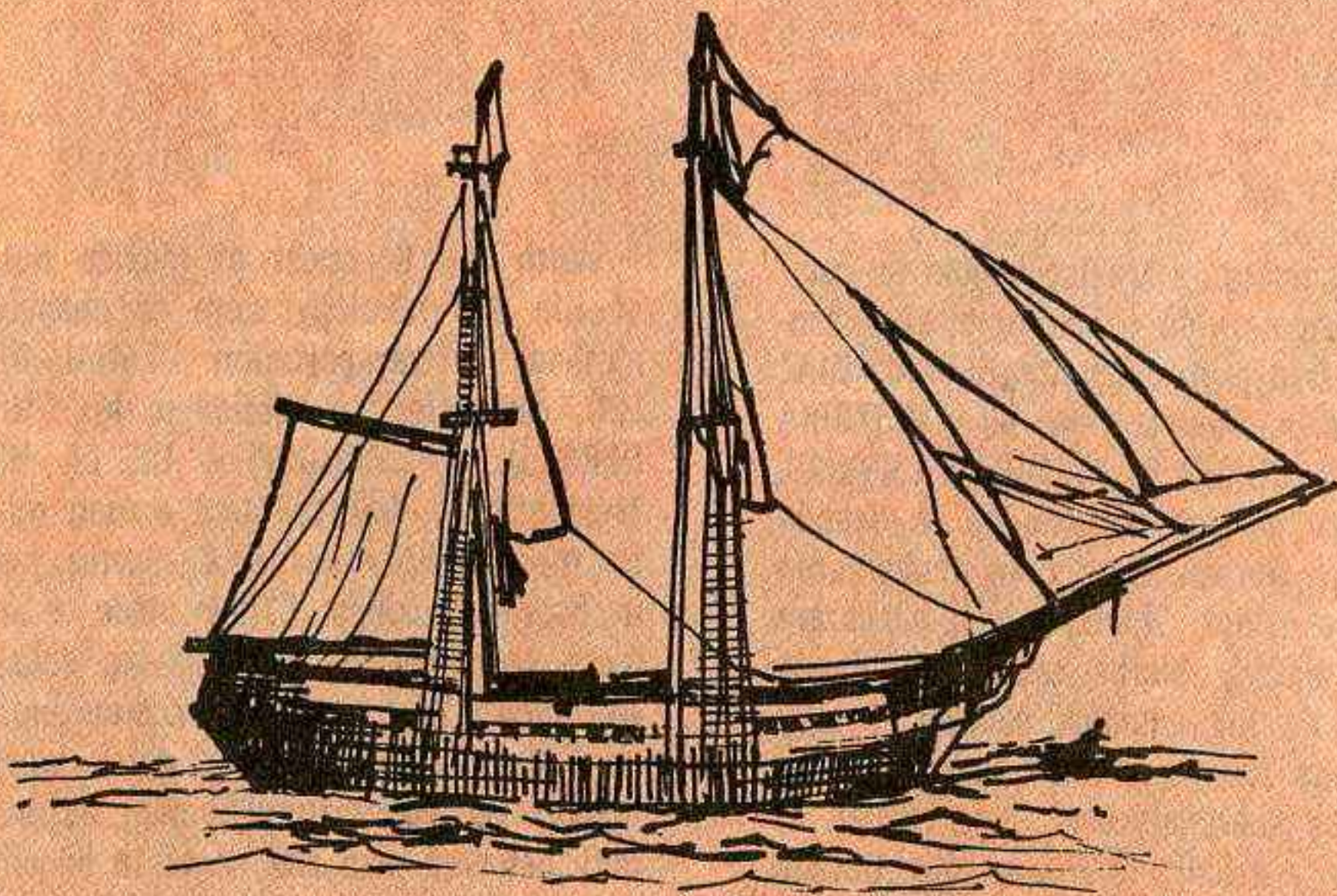


Al iniciarse la Conquista de México habían de cambiar no sólo el género de vida e ideología, sino también las formas de transporte. Cuenta BERNAL DIAZ DEL CASTILLO, soldado-cronista, en su "HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA", Méx. 1939, que entre los preparativos de la expedición capitaneada por Hernán Cortés se embarcaron caballos en todos los navíos, "hicieron una pesebrera y metieron mucho maíz y hierba seca", detallando clases y cualidades de los equinos, escasos y muy costosos, así como sus dueños, y a los que vieron los indígenas como seres sobrenaturales, pues creían al principio que hombre y caballo eran uno solo. Detalle trascendente fue el de la yegua castaña de Juan Sedeño que "parió en el navío". Muy ilustrativo resulta el "Biombo de la Conquista", anónimo, siglo XVII, en el Alcázar de Chapultepec, donde se miran los me-

VICEROYAL PERIOD



With the Conquest of Mexico not only the way of life and ideology were to change, but also the methods of transportation. BERNAL DIAZ DEL CASTILLO, chronicler — soldier in his "HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA", Mexico 1939, tells us that among other preparations for the expedition headed by Cortés, horses were taken in board all ships. "They made a stall and put in much corn and dry hay", giving details of the class and quality of the equines, scarce and very expensive, as well as their owners, which were seen by the indians as supernatural being, as in the beginning they believed man and horse to be one. An important detail was the chesnut mare of Juan Sedeño "which foaled on the ship". Very illustrating in the "biombo" (screen) de la Conquista". An anonymous painting of the seventeenth century, located in the Chapultepec



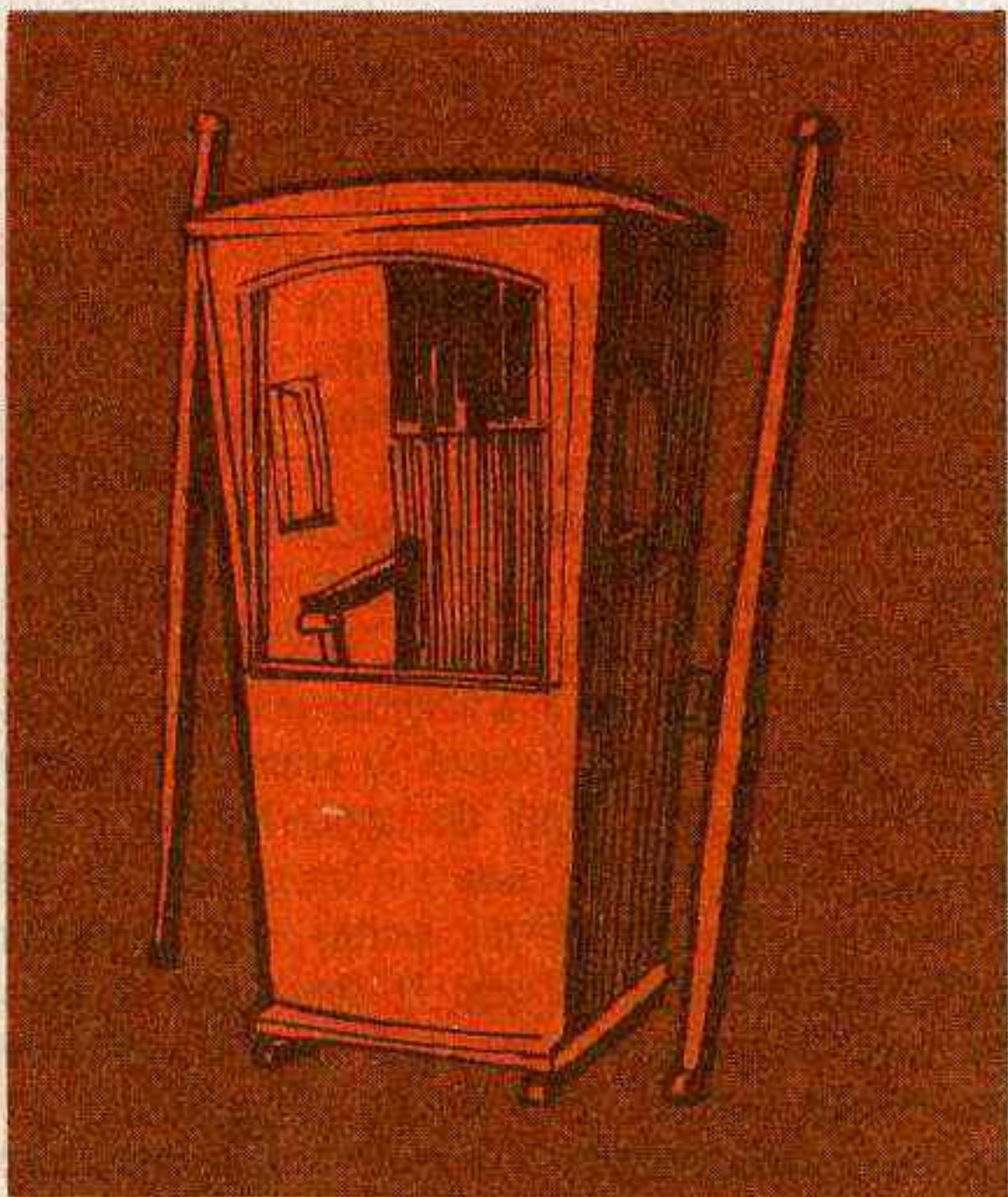
dios de transporte empleados durante la batalla por la Capital Azteca: canoas, bergantines, castillejos de asalto sobre ruedas, españoles en sus cabalgaduras,

Castle where the means of transport employed during the battle for the Aztec Capital are depicted: canoes, brigs, wheeled assault towers, Castellians on horse-

etc. Años más tarde, en 1541, el ya entonces Marqués del Valle, "regaló al pueblo de Santo Domingo Tlaquiltenango (Mor.)... para la cría: once lleguas, dos caballos enteros, siete novillas y dos novillos", según transcripción hecha por el R.P. AGAPITO MATEOS MINOS en sus "APUNTACIONES HISTORICAS DE XOXUTLA A TLAQUILTENANGO", Méx. 1923 y FRANCOIS CHEVALIER asevera en "LA FORMACION DE LOS GRANDES LATIFUNDIOS EN MEXICO", Revista "PROBLEMAS AGRICOLAS E INDUSTRIALES DE MEXICO" Vol. VIII Núm. 1, Méx. 1956, que "En la Nueva España se produjo una prodigiosa multiplicación del ganado y grandes rebaños trashumaban en busca de pastos. Esto originó la aparición de un tipo social característico: el hombre a caballo". Por otra parte recordemos al eximio Fray Sebastián de Aparicio (1502-1600), de quien se dice fue el introductor de la carreta y constructor del camino real de tierra adentro, México a Zacatecas. En cuanto a carruajes se fabricaron tan buenos y capaces aquí y en el Perú, que Felipe II por real cédula de 24 de noviembre de 1577 ordenó "que nadie pudiese pasar coche ni carroza alguna a las dichas Nuestras Indias, ni las hacer ni labrar en ellas ni en parte alguna dellas", "alegando que decaía el

back, etc. Year later, in 1541, the already then Marquis of the Valley "gave as a gift to the village of Santo Domingo Tlaquiltenango (Mor.)... for breeding: eleven mares, two stallions seven heifers and two steers". From the transcript by Father Agapito Mateo Minos in his "APUNTACIONES HISTORICAS DE XOXUTLA A TLAQUILTENANGO", Mex. 1923, and as FRANCOIS CHEVALIER affirms in "THE FORMATION OF THE GREAT LATIFUNDIAE IN MEXICO", in the Magazine "AGRICULTURAL AND INDUSTRIAL PROBLEMS OF MEXICO" vol. VIII No. 1, Mex. 1956, that "In New Spain there took place a prodigious multiplication of cattle and large herds roamed in search of greasy pastures. This brought forth the appearance of a distinctive social type: The man on horseback". On the other hand let us recall the worthy Friar Sebastian de Aparicio (1502-1600) who is considered to have introduced the use of carts and to have built the royal inland highway from Mexico to Zacatecas.

Concerning carriages it is most certain that these were built so well and capable here and in Perú, that Phillip II by royal decree of November 24, 1577 ordered: that no one may pass coach or carriage to Our Indies, not make them carve on them in any part of



ejercicio de los caballos", según ilustra el Sr. MANUEL ROMERO DE TERREROS Y VINENT en "LAS ARTES INDUSTRIALES EN LA NUEVA ESPAÑA", Méx. 1923,



said colony, alleging that the exercise of horses was running down", as illustrated by Mr. MANUEL ROMERO DE TERREROS Y VINENT in "LAS ARTES IN-

TREET en el hogar
TALCO DESODORANTE

por cierto que Don ARTEMIO DE VALLE ARIZPE en "EL PALACIO NACIONAL DE MEXICO", Méx. 1952, cita la cuarteta que el Negrito Poeta hizo a Don Juan de Acuña, Marqués de Casa Fuerte (1658-1734), cuando estrenó una carroza llena de oro y sedas:

"Esa estufa, Juan, advierte,
que sobre eje de oro jira,
es el carro de la muerte
que te conduce a la pira."

"Impresionóse a tal grado (el Virrey) que mandó regalar el lujoso coche al Sagrario para que en él llevasen el Santísimo a los enfermos".

Las sillas y guarniciones de los caballos eran igualmente:

"Ricos jaeces de libreas costosas
de aljófara, perlas, oro y pedrería,
son en sus plazas ordinarias cosas".

como "lo celebró Bernardo de Balbuena en su Grandeza Mexicana", y en el inventario del Conde de Regla aparece: "Una silla de montar, de mujer, de terciopelo carmesí con galón de plata, su freno, cabezadas y

pasa a la pag. 41

DUSTRIALES EN LA NUEVA ESPAÑA" (The Industrial Arts in New Spain), Mexico 1923, by the way, DON ARTEMIO DE VALLE ARIZPE in "EL PALACIO NACIONAL DE MEXICO" (The National Palace of Mexico), Mexico 1952, quotes the quatrain that the Negro Poet made for Don Juan de Acuña, Marquis of Casa Fuerte (1658-1734), when he inaugurated a carriage full of gold and silks:

"Hark, John, that your stove
Which on a golden axle rolls
Carries Death above
And will reduce you to coals."*

"The Viceroy was so impressed that he ordered the luxurious coach to be given to the Sacrarium in order that the Holy Sacrament to taken to the ill.

The saddles and harnesses for the horses were also. "Rich trappings of costly livery, pearls, gold and jewels, being in their places ordinary things" as noted by Bernardo de Balbuena in his "Grandeza Me-

*From Spanish: "Esa estufa, Juan, advierte,
que sobre eje de oro jira,
es el carro de la muerte
que te conduce a la pira."

to the page 41

AV. INSURGENTES

Liverpool

Viena

Millan

Lisboa

Versalles

Bruselas

Roma

Abraham Gonzalez

Turn

BUCARELI

Enrico Martinez

AV. CHAPULTEPEC



Instituto Nal. de Antropología e Historia



Córdoba



Escuela Secundaria No. 18

Merida

Centro de Salud Dr. Manuel Encortría



Frontera

Admon. de Telégrafos Sucursal "J"



Morelia

Sria. de Industria y Comercio



AV. CUAUHTEMOC

Oficina Federal de Hacienda No. 22

Dr. Claudio Bernard

Dr. Lavista



Arca México

Niños Héroes

Dr. Río de la Loza

Escuela Secundaria No. 23



Consultorio No. 8 S.S.A.



Admón. Correos No. 61



Sria. de Gobernación



ESTACION CUAUHTEMOC

Oficina Federal de Hacienda No. 7



ET.I.C. No. 9 Artes Gráficas





Escuela Vocacional No. 3

BALDERAS ESTACION DE CORRESPONDENCIA LINEA No. 3

Pugibet

Gral. Prim

E. Martinez

BALDERAS

Biblioteca México

Escuela de Artesanos y Diseño

Servicio Militar Nacional

Escuela Vocacional No. 2

Dirección Nat. del Registro Federal de Electores

Revillagigedo

Luis Moya

Centro de Salud Dr. Eliseo Ramírez S.S.A.

TOLSA

ARCOS DE BELEM

Mercado Juárez

BUCARELI

AV. CHAPULTEPEC

Comisión Nacional de los Textos Gratuitos

Televisión

Centro Escolar Revolución y Biblioteca Anexa

Río de la Loza

CUAUHTEMOC

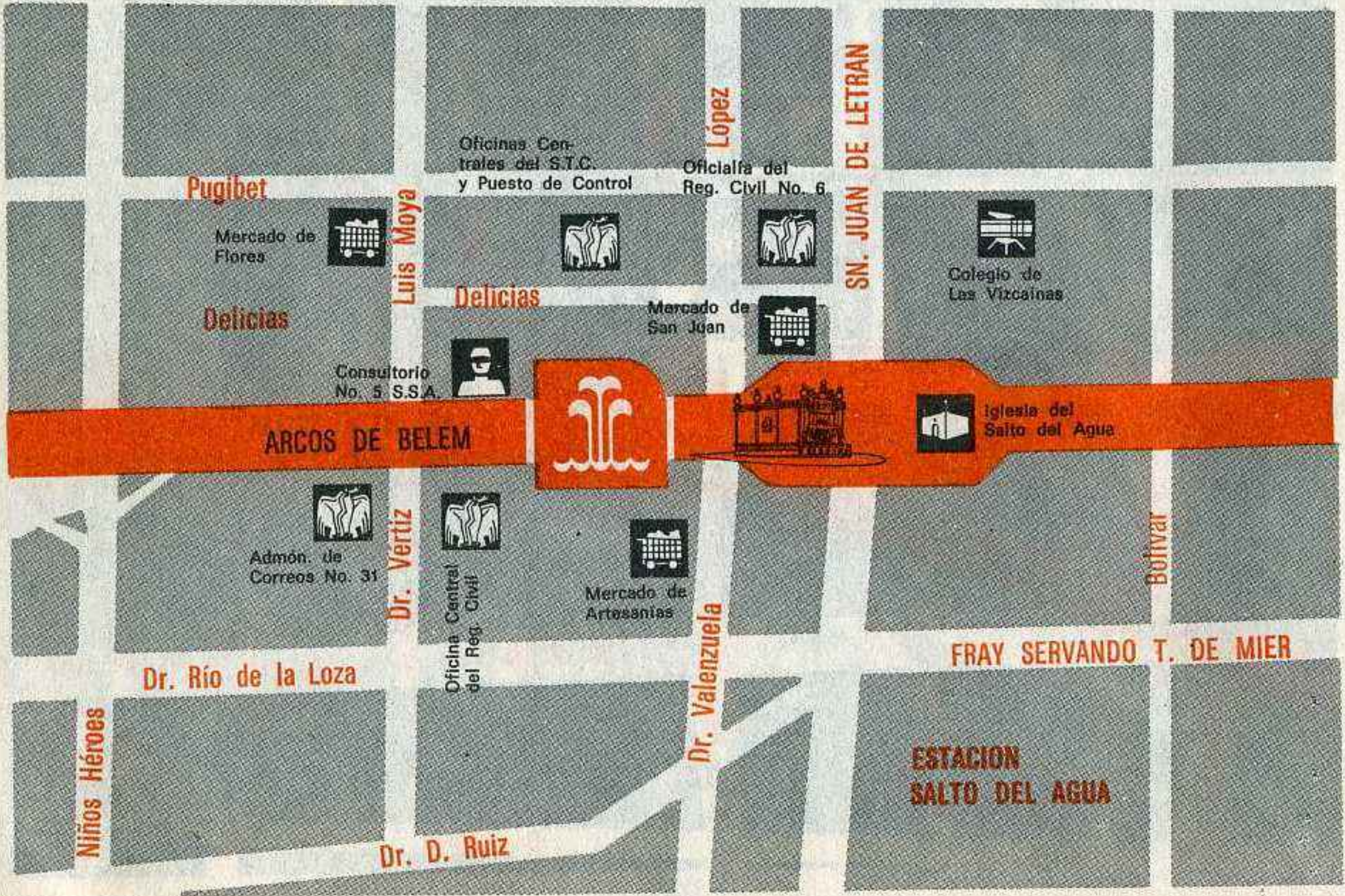
Dr. Carmona

Dr. Lucio

Niños Héroes

Dr. Lavista

Dr. D. Ruiz



Pugibet

Mercado de Flores



Delicias

Consultorio No. 5 S.S.A.



ARCOS DE BELEM



Iglesia del Salto del Agua

Admón. de Correos No. 31



Dr. Vertiz



Oficina Central del Reg. Civil

Mercado de Artesanías



Dr. Rio de la Loza

FRAY SERVANDO T. DE MIER

ESTACION SALTO DEL AGUA

Niños Héroes

Dr. D. Ruiz

Dr. Valenzuela

Botívar

López

SN. JUAN DE LETRAN

Oficinas Centrales del S.T.C. y Puesto de Control



Oficialía del Reg. Civil No. 6



Mercado de San Juan



Colegio de Las Vitcainas



San Ignacio

Vizcainas

Bolívar

Regina



Oficina Federal de Hacienda No. 4 y 18

Dirección Gral de Servicios Médicos del D. F.



San Jerónimo

J. Ma. Izazaga



Igualdad



Esc. Secundaria No. 7

Admón. de Correos No. 28

Netzahualcóyotl

I. la Católica

Depto. de Asuntos Agrarios



Clinica "5 de Febrero" ISSSTE

ESTACION ISABEL LA CATOLICA

5 de Febrero



ESTACION PINO SUAREZ
CORRESPONDENCIA LINEA No. 2

I. la Católica

Biblioteca
"Rubén Darío"

5 de Febrero

20 DE NOVIEMBRE

PINO SUAREZ

Línea No. 2

Topacio

San Pablo

J. Ma. Izazaga

Hospital
Juárez

Netzahualcóyotl

Casa de Protec-
ción Social No. 1

Medico Militar

Jesús María

Oficietas del
Reg. Civil No. 4

Mercado de
San Lucas

Iglesia de
Tlaxcoaque

FRAY SERVANDO T. DE MIER

Hospital
Homeopático

Dirección Gral.
de Policía y
Tránsito del D. F.

SAN ANTONIO ABAD

Chimalpopoca



2a. Delegación

Mercado de la Merced



Parque Deportivo Venustiano Cerranza

San Pablo



Centro de Salud Dr. Luis E. Rutz S.S.A.



Gral. Rocha

Rosario

CALZ. BALBUENA

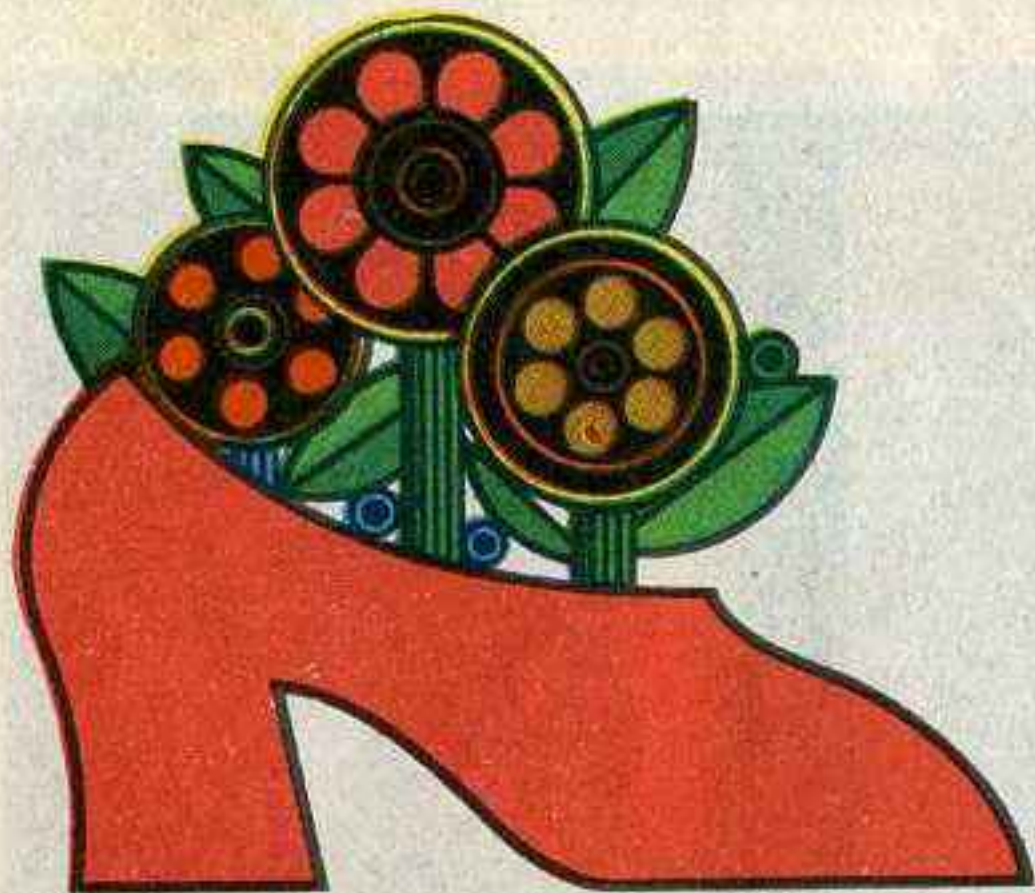
FRAY SERVANDO T. DE MIER

ESTACION MERCED

Oficina Federal de Hacienda No. 2



Cuartel General de Bomberos



EL TACONAZO



ZAPATOMATICA, S.A.
Fray Servando, esq. Circunvalación

CHITON, S.A.
Chiapas, esq. Tonalá

CALZADO PORTALES, S.A.
Libertad 10, esq. Calzada de Tlalpan

CALZAMATICA TACUBA, S.A.
Calzada México - Tacuba 844

CALZAMATICA PRADO, S.A.
Av. Ermita Ixtapalapa 54

CALZAMATICA FRAY SERVANDO, S.A.
Chimalpopoca No. 394, esq. La Viga

ZAPATERIA CUAUTHEMOC, S.A.
20 de Noviembre 82-B y C

PLA, S.A.
Pino Suárez No. 27

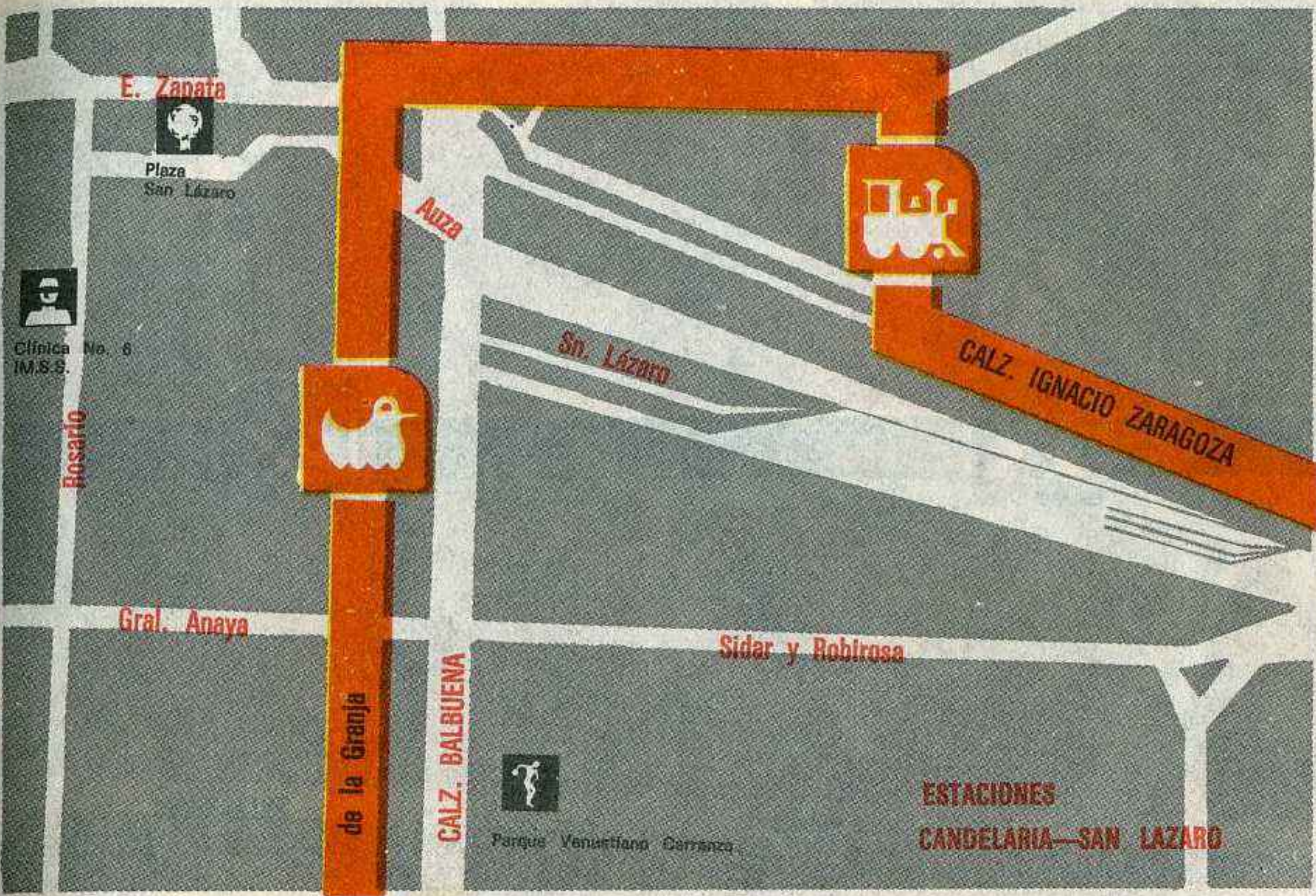
CORRE, S.A.
Corregidora No. 88

LA SEDE, S.A.
20 de Noviembre, esq. Mesones

EL TACONAZO, S.A.
Soledad 85, esq. con Limón

CALZAMATICA, S.A.
Gante No. 12, esq. 16 de Sept.

CALZAMATICAS EL TACONAZO, S. A.
FRAY SERVANDO, ESQ. CIRCUNVALACION





Hospital Infantil
de la Col. Moctezuma

Fco. Espelapela

Emilio Carranza

Ixtlaccihuatl



Admón. Correos
No. 9



CALZ. IGNACIO ZARAGOZA



Fco. del Paso y Troncoso

Rivera Campas

Portilla

Cecilio Rubelo

ESTACIONES
MOCTEZUMA—BALBUENA

BLVD. PUERTO AEREO

Sta. Cruz
Aviación



CALZ. IGNACIO ZARAGOZA



Jardín
Balbuena

Col. Gómez Farías

GALINDO Y VILLA

Col Federal

Universidad Nat.

Asistencia

Gobernación

Gobierno del D. F.

Relaciones Ext.

Estadística

ESTACIONES
AEROPUERTO — GÓMEZ FARIAS

Economía

Cuatro Arboles

Stria. del Trabajo

Bañeario Bohia



Bañeario Américas



Bañeario Agua Caliente



Santos Dumont

Aviación Civil

Talleres del S.T.C. "Metro"



CALZ. IGNACIO ZARAGOZA



Ignacio Zaragoza

C. 47

Col. Puebla

ESTACION ZARAGOZA

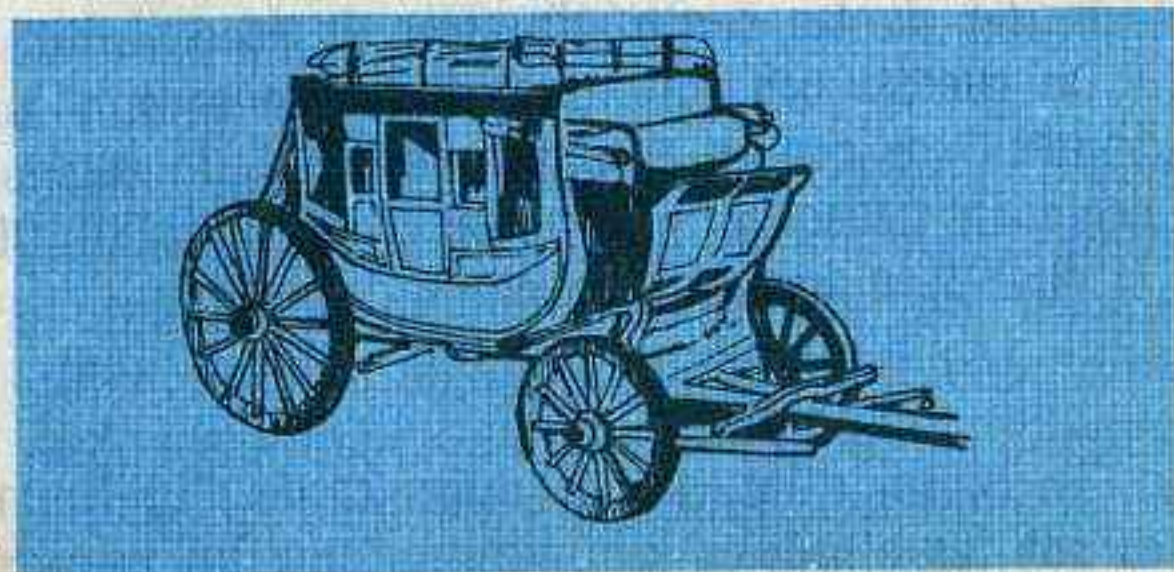
AV. 8

Cd. Deportiva Magdalena Mixhuca Sección Oriente



riendas con sobrepuestos de plata y en el de la Condesa de Xala: Una silla vaquera bordada de oro, plata y seda, galápago de terciopelo rosado, herraje muy superior", hay que tener presente la tradición imperante, desde el siglo XVI, en que se usaban estribos en forma de T, de hierro forjado, con primorosos arabescos y espuelas de vistosas rodajas, incrustadas "con plata y oro, en dibujos originales que demuestran el espíritu de la raza", hechas en Amozoc, Puebla, famosas hasta la fecha. Los trenes de mulas, que todo lo transportaban, eran el medio más usual, como

xicana", and in the inventory of the Count of Regla there appears: "A riding saddle, for women, of crimson velvet with silver tassels, its bridle, halters



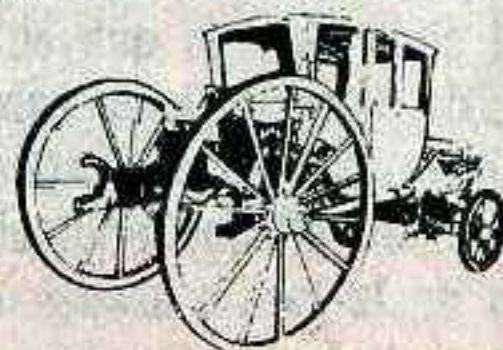
and reins with silver overlace" and in that of the Countess of Xala: "a rancher saddle embroidered in gold, silver and silk, a matelet of pink velvet and very superior fittings", it has to be borne in mind that since the sixteenth century, it became traditional to use stirrups in chapes of forged iron with exquisite arabesques and surmounted with fancy disks, incrustated "with gold and silver in original designs which show the racial spirit", made at Amozoc, Puebla, with are famous even today. Mule trains that transported everything were the most common means, like the one

TREET en el amor
TALCO DESODORANTE

aquél que trajo el Segundo Duque de Alburquerque, en 1702, a retaguardia, "Veinticuatro mulas de repostería, con los frenos y cabezadas de plata, plumeros y cubiertas de las cargas, de color de fuego bordadas y las cuerdas con que venían liadas de seda, y los barrotes con que se apretaban de plata", lo anterior conforme transcribe y comenta el Sr. ROMERO DE TERREROS en su obra mencionada.

En cuanto a las vías de comunicación "Lo cierto es que los españoles sólo transformaron las veredas prehispánicas en caminos de herradura" y cuando el Barón de Humboldt estuvo en México, hacia 1803, escribió: "sobre la Mesa Central se viaja en coche de cuatro ruedas, en todas direcciones, desde la Capital hasta Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote; pero a causa del mal estado actual de los caminos, no se ha establecido carreteo para el transporte de los géneros y se prefiere el uso de acémilas, de modo que millares de caballos y mulos en largas recuas, cubre los caminos de México", según relata Don ANTONIO PEREZ ELIAS quien agrega: "Tan solo para el transporte de mercancías entre Mé-

brought by the second duke of Alburquerque in 1702, trailing "Twenty four fancy mules with reins and halters of silver, plumes and covers for the loads, the color of fire with silk rope fastenings and tightening bars of silver", all this as transcribed and commented by Mr. ROMERO DE TERREROS in his already mentioned work.



Regarding roads "actually the Spaniards only transformed pre-hispanic trails into horse trails" and when Baron Von Humboldt was in Mexico around 1803 he wrote: "on the central plain one travels by coach of four wheels in all directions from the capital to Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara and Perote; however due to the poor state of the roads, carting has not been established to convey articles and products and it is preferred to use beats so that many thousands of horses and mules in long drover cover the roads of Mexico", as told by Don

xico y Veracruz —el camino más transitado— se empleaban más de 70 mil mulas”, en “LOS CAMINOS MEXICANOS”, edición de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, Méx. 1964.

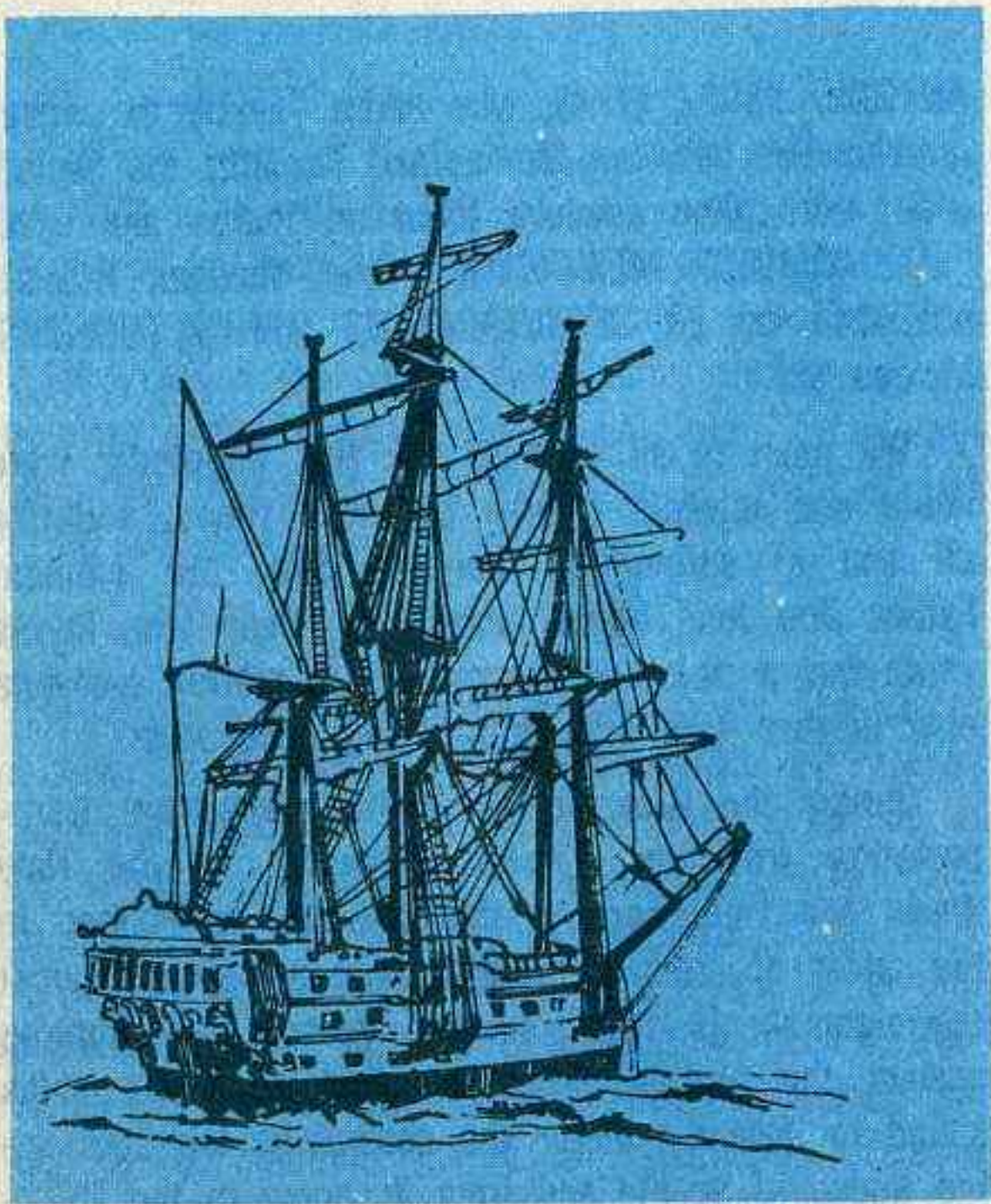
Debemos en justicia decir que los arrieros fueron la noble e intrépida figura de esos tiempos, sufridos y honrados sin límites, como el egregio Cura Don José María Morelos y Pavón, quien en su juventud se dedicó a la arriería, mestizo como casi todos los de aquel duro y abnegado oficio.

Durante la dominación hispana el transporte marítimo de la Península Ibérica con el Nuevo Mundo y de éste al Lejano Oriente, se desarrolló en medio de vicisitudes y grandes dificultades, la lucha contra los elementos naturales en aquellas dudosas embarcaciones y la lucha contra los corsarios. Del Puerto de Cádiz salían los navíos para el de Veracruz, controlados por la Casa de Contratación de Sevilla y de Acapulco a las Filipinas, si bien la Nao de China a su regreso arribaba en algunas ocasiones a la Barra de Navidad. En el último tercio del siglo XVI se enviaba

ANTONIO PEREZ ELIAS, who adds: “solely to convey merchandise between Mexico and Veracruz the busiest road more than seventy thousand mules are used, “LOS CAMINOS MEXICANOS” (The Mexican Roads), published by LA SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, Mexico 1964.

We must in all fairness say that muleteers were noble and intrepid figures of those times, enduring all and of unlimmited honesty, like the eminent Father Don José María Morelos y Pavón who in his youth was a muleteer, a mestizo like merely everyone else in that hard and ungratifying occupation.

During the Hispanic domination, maritime transportation from the Iberian Peninsula to the New World and from here to the far east developed in the midst of great difficulties, and struggles against the elements in those dubious vessels and fighting against the pirates. From the Port of Cadiz, ships sailed to Veracruz under the control of the Contracting House of Sevilla and from Acapulco to the Philippines, even if the boat of China when returning sometimes touched shore at Barra de Navidad. In the last third of the sixteenth Century a yearly fleet sailed



de España a México una flota anual, custodiada por galeones de guerra y en 1638 se creó la Armada de Barlovento, con sede en Veracruz, para proteger la navegación en el Golfo y el Mar Caribe.

from Spain to Mexico guarded by war galleons and in 1638 the windward Navy was created with home base in Veracruz, to protect navigation in the Gulf and the Caribbean.

TREET[®] en los deportes
TALCO DESODORANTE

El contrabando por un lado y el tráfico ilegal de naves inglesas, francesas y holandesas con las colonias españolas, surtiéndolas de toda clase de mercancías, causaron irreparables daños a la mal llevada economía de la Madre Patria. El modelismo naval de la época está bien representado en dos bellos ejemplares que tiene el Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec (Línea N° 1, Estación Chapultepec), un navío de dos cubiertas artilladas con 42 cañones, hacia 1750 aproximadamente, Sala de los Virreyes y una corbeta con 24 piezas, fines del dieciochesco, Sala siglos XVIII y XIX, ambos para la navegación trasatlántica. De los primeros astilleros instalados en nuestro País nos habla el Ing. Don JESUS BRACAMONTES A. en su "TRADICION MARITIMA DE MEXICO", Méx. 1963, indicando que Hernán Cortés construyó en Huatulco, sobre las costas de Oaxaca, "los navíos que le sirvieron para sus expediciones de descubrimiento y conquista en la mar del sur y para abrir el tráfico comercial entre Perú y México". Para el segundo tercio del siglo XVIII se hicieron y aparejaron buques mercantes y militares en Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Acapulco y principalmente en Campeche.

Smuggling on one hand and illegal traffic of English, French and Dutch vessels to the Spanish colonies, supplying these with all sorts of merchandise caused irreparable damage to the badly managed economy of Spain.

Naval engineering of the period is well represented in two beautiful models at the National Museum of History at the Chapultepec Castle: one ship with two decks carrying 42 cannons, (approximately 1750) in the Viceroyal Hall, and a covett fitted with 24 pieces (late XVIII Century) at the XVII and the XIXth Century hall, both for transatlantic navigation. On the first shipyards installed in our country there is much material in the book "TRADICION MARITIMA DE MEXICO" (Maritime Tradition in Mexico), by Don JESUS BRACAMONTES A., engineer, Mexico 1693, which indicates that Hernán Cortés built at Huatulco, on the Coast of Oaxaca. The ships that served him in his expeditions of discovery and conquest in the south seas and to initiate commercial traffic between Perú and México". By the second third of the XVIIIth Century merchant and military ships were built and fitted out at Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Acapulco and mainly Campeche.

TRAZO GENERAL LINEA NO. 2

Cruza la ciudad de sur a nor-poniente, se inicia en los terrenos ubicados al noroeste del cruce formado por Taxqueña y Calz. de Tlalpan, continuando por esta última, San Antonio Abad y Pino Suárez, hasta el Zócalo;



SIMBOLOGIA DE ESTACIONES



Taxqueña



G. Anaya



Ermita



Portales



Nativitas



V. de Cortés



Xola



Viaducto



Chabacano



San A Abad Pino Suárez



Zócalo



Allende



Bellas Artes



Hidalgo



Revolución



San Cosme



Normal



Colegio Militar



Popotla



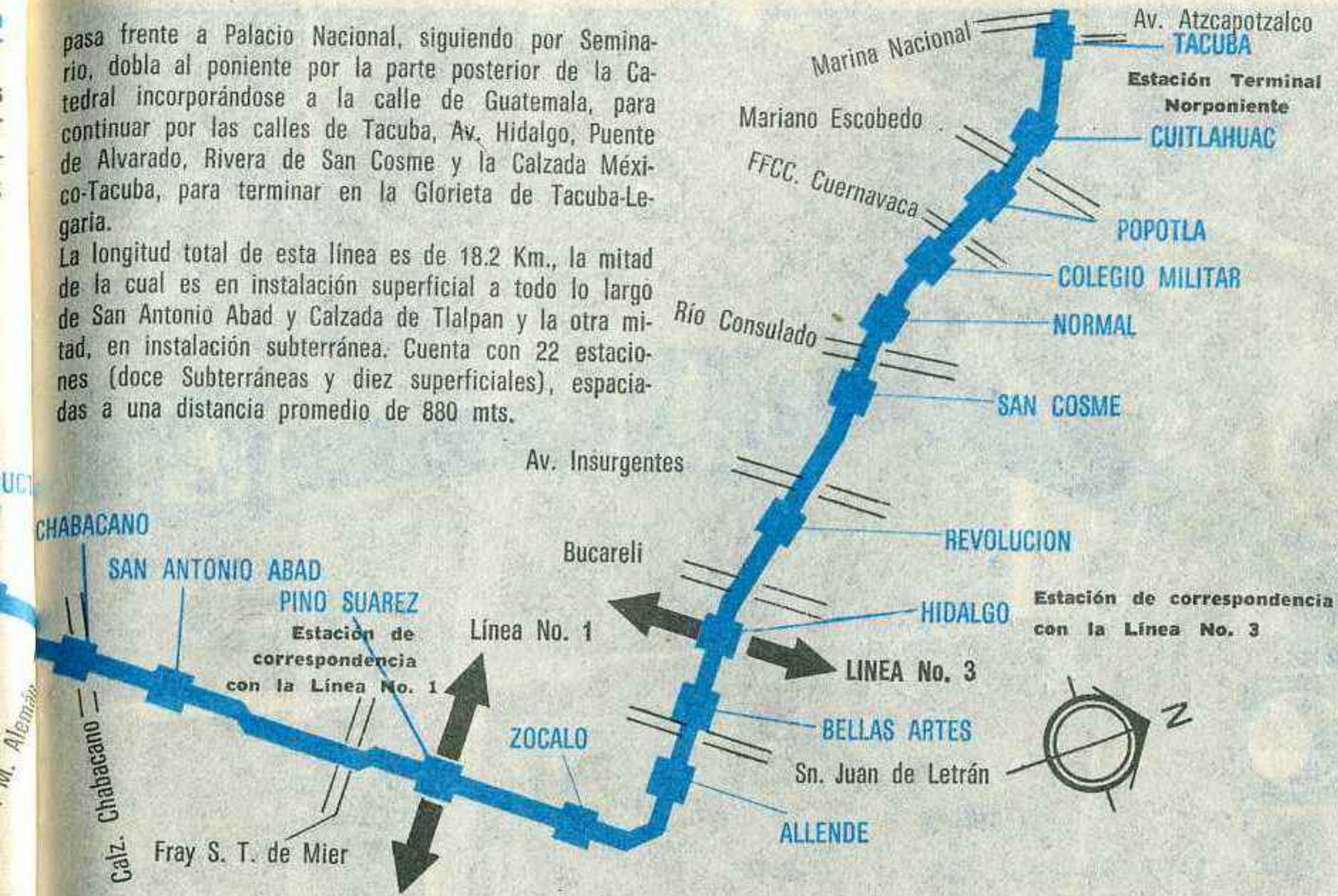
Cuitláhuac



Tacuba

pasa frente a Palacio Nacional, siguiendo por Seminario, dobla al poniente por la parte posterior de la Catedral incorporándose a la calle de Guatemala, para continuar por las calles de Tacuba, Av. Hidalgo, Puente de Alvarado, Rivera de San Cosme y la Calzada México-Tacuba, para terminar en la Glorieta de Tacuba-Legaría.

La longitud total de esta línea es de 18.2 Km., la mitad de la cual es en instalación superficial a todo lo largo de San Antonio Abad y Calzada de Tlalpan y la otra mitad, en instalación subterránea. Cuenta con 22 estaciones (doce Subterráneas y diez superficiales), espaciadas a una distancia promedio de 880 mts.



M. A. de Quevedo

Div. del Norte

Alberca Olímpica



Gimnasio Olímpico



Convento y Museo de Churubusco

Mercado Churubusco



Esc. Secundaria No. 49

Clínica de Especialidades ISSSTE Churubusco



Oficina Federal de Hacienda No. 16



Calz. de Tlalpan

Patinadores



Esc. Secundaria No. 34



Churubusco Country Club



Clínica ISSSTE Ermita

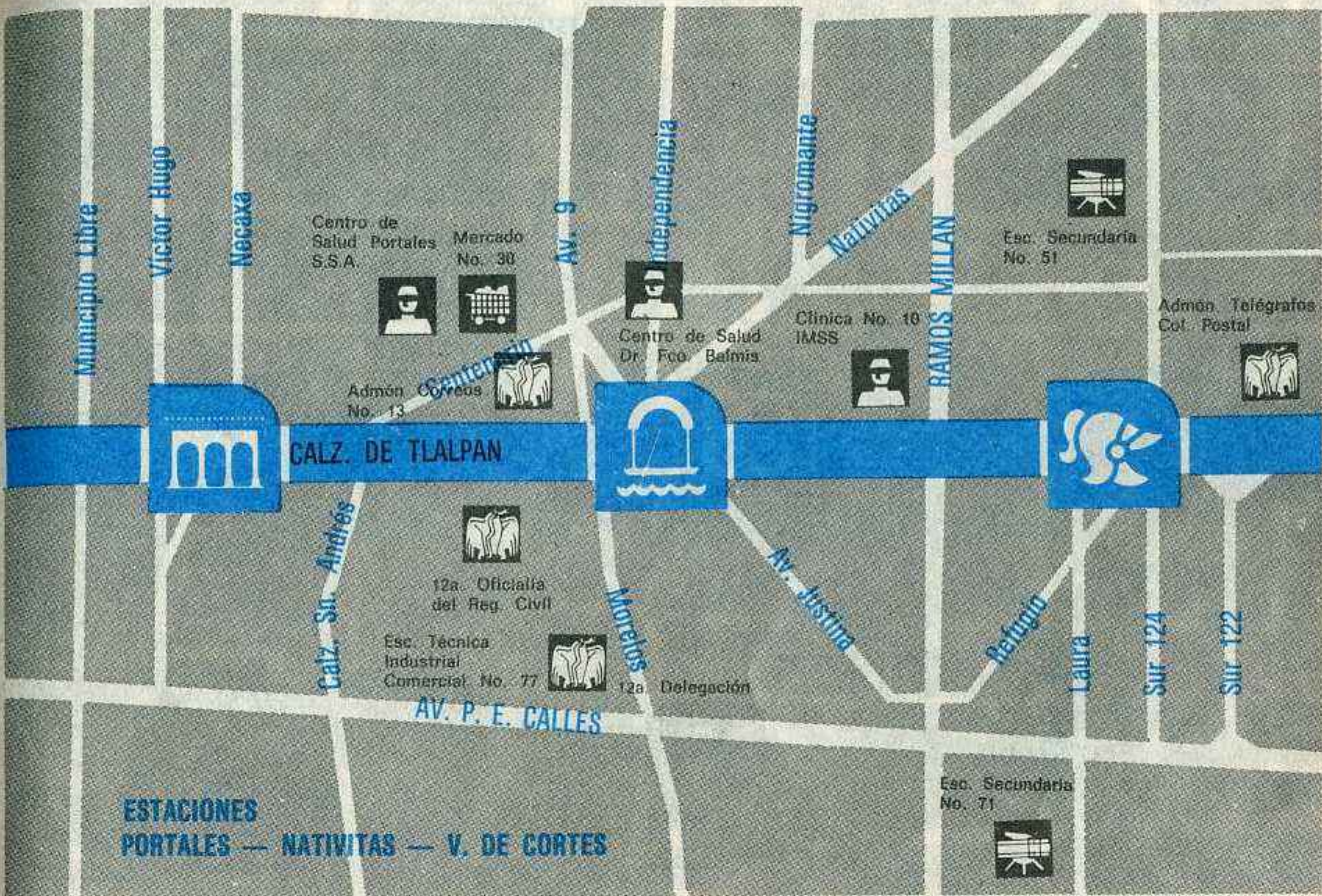


Calz. Ermita

ESTACIONES

TAXQUEÑA—GRAL. ANAYA

ERMITA





Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Bolívar

ESTACIONES
XOLA — VIADUCTO — CHABACANO

Xola

Toledo

Segovia

Distrito Sanitario No. 4, S.S.A.



Parque Alanos

I. la Católica

Fernando

Oficina Federal de Hacienda No. 1

Asturias

Alfonso XIII

VIAD. M. ALEMAN

Hernández Dávalos
J. Peón Contreras

Correspondencia



CALZ. TLALPAN



SN. ANTONIO ABAD



Napoleón

Centro de Salud Dr. José Ma. Rodríguez S.S.A.

Cuartel Gral. de Guardias Presidenciales

Galz. Américas

Mercado La Moderna

Castañeda

Urueta

Juana de Arco

Coruña

Tienda ISSSTE No. 7

Esc. Secundaria No. 59

AV. P. E. CALLES

Biblioteca Amado Nervo

CALZ. CHAVACANO



ESTACIONES
SAN ANTONIO ABAD — PINO SUAREZ
ESTACION DE CORRESPONDENCIA LINEA No. 1



Rep. del Salvador
5 de Febrero

Rep. del Salvador

Uruguay

Cableo de la Ciudad de México



20 DE NOVIEMBRE

V. Caranza

Depto. Federal del Distrito



Iglesia de Jesús



Nacional Monte de Piedad



TACUBA

Monte de Piedad

Rep. de Brasil

PLAZA DE LA CONSTITUCION



Colegio Nacional



Secretaría de Educación Pública



PINO SUAREZ

Rep. de Argentina



Museo de la Ciudad de México



Suprema Corte de Justicia de la Nación



Palacio Nacional



Museo de las Culturas

Secretaría de Hacienda y Crédito Público



Escuela Nat. Preparatoria No. 2

Museo Etnográfico y Ruinas Aztecas

Justo Sierra



Diurna

Sn. Ildefonso



Ex Antigua Aduana

Venezuela



Ex Escuela Nacional de Medicina

ESTACION ZOCALO

Corregidora

Correo Mayor

Academia



Escuela Nat. de Artes Plásticas "San Carlos"

Rep. de Guatemala

Carmen

Escuela Nat. Preparatoria No. 1 "Justo Sierra"



Tequila Pauza

BLANCO

*Sobre
exquisitas
mezclas*

MADERO



Palacio de Iturbide



Iglesia de la Profesa

F. Mata



Casa de los Azulejos

5 DE MAYO



Nati. Monte de Piedad

Palma

Motolinia

Biblioteca del Congreso



Oficina Coordinadora de Asuntos Algodoneros



Sria. de Agricultura y Ganaderia

Banco de México



Palacio de Minería



Condesa

Correo Central



TAGUBA



Casa de los Condes de Heras y Soto



Dirección Gral. de Asistencia Médica



Camara de Senadores



Telegrafos Nacionales

Marconi

Donceles

Rep. de Chile



Cámara de Diputados

ALLENDE




Sub-Secretaria Forestal y de la Fauna


ESTACION ALLENDE

Cuba

Escuela Vocacional No. 4



 Procuraduría General de la República

 Museo de las Artes Populares

 Departamento de Turismo

Banco de México S. A.



Armonía Correos No. 1



 Instituto Nal. Bellas Artes

A Peralta


AV. JUÁREZ



Hemiciclo a Benito Juárez

 Alameda Central

Dr. Mora

 Pincoteca Virreinal de San Diego

Monumento Carlos IV



AV. HIDALGO



PTE. DE ALVARADO



Teatro Hidalgo IMSS



Iglesia Sta. Veracruz



Iglesia de San Hipólito




Iglesia de San Fernando, Panteón y Jardín

Esc. Secundaria No. 11



Mina

 Esc. Técnica Industrial Comercial No. 5

PASEO DE LA REFORMA

Línea No. 3

Línea No. 7

ESTACIONES BELLAS ARTES — HIDALGO

I.S.S.S.T.E.



PLZ. DE LA REPUBLICA

Dirección Gral. de Conservación Suelo y Agua



Dirección Gral. de la Pequeña Propiedad Agrícola

Tienda ISSSTE No. 10



Escuela Nacional de Medicina Homeopática



Ponciano Arriaga

Edison

J. Ma. Iglesias

AV. INSURGENTES CENTRO

A. Herrera

Museo de San Carlos



Sadi Carnot

PTE. DE ALVARADO



SN. COSME

Buenavista

Sahagún

O. y Berra



Partido Revolucionario Institucional

Héroes Ferrocarrileros

Mina



Admón. Telégrafos Suc. "B" Estación Buenavista

Estación Central de los Ferrocarriles Nacionales de México

ESTACION REVOLUCION

MEXICO INDEPENDIENTE

La Insurrección de 1810, que tan penosamente conquistó la Independencia Política de México hasta 1821, así como las luchas fratricidas, principalmente la llamada de Tres Años o de Reforma (1858-1860) y las internacionales, Campaña de Texas (1836), Invasión Norteamericana (1846-1848) e Intervención Francesa (1862-1867), con resultados tan funestos para el País, no solo estancaron sino destruyeron, junto con el deterioro natural del uso y el tiempo, las pobres rutas carreteras, forzando así a una aventura azarosa, a quienes querían o necesitaban trasladarse de un sitio a otro del territorio nacional. Notables por su relato pintoresco y realista, son las Crónicas Mexicanas y Extranjeras de personajes ilustres, como don Melchor Ocampo, don Benito Juárez, don Antonio García Cubas, el poeta Manuel Gutiérrez Nájera, J. R. Poinsett, Frances Erskine Marquesa de Calderón de la Barca, John L. Stephens, entre otros, contenidas en dos volúmenes titulados "VIAJES EN MEXICO", Secretaría de Obras Públicas, Méx. 1964, con selección e introducción de XAVIER TAVERA ALFARO y MARGO GLANTZ, respectivamente. Por ellas advertimos los constantes peligros a que estaban sometidos los viajeros, tormentas, desbarrancamientos, roturas de los vehículos, asaltos y pillaje a granel, con la complicidad de las escoltas que siempre llegaban después

INDEPENDENT MEXICO

The uprising of 1810 which so painfully secured Mexico's political independence in 1821 and the civil struggles — especially the so called Three Year or Reform War (1858-1860) together with international struggles such as the Texas Campaign (1836), the American invasion (1846-1848), and the French intervention (1862-1867) — all with such dismal effects on the country — not only impeded improvement but, in league with the natural deterioration caused by time and use, destroyed the inadequate public roads and engaged those who wished to or had to travel from one place to another within the country in a hazardous adventure. The chronicles of illustrious Mexicans and foreigners such as Melchor Ocampo, Benito Juárez, Antonio García Cubas, the poet Manuel Gutiérrez Nájera J. R. Poinsett, Frances Erskine Marquee of Calderón de la Barca, and John Stephens, among others, are notable for their picturesqueness and realism. They may be found in two volumes entitled, "Viajes en Mexico", published in 1964 by the Department of Public Works, Mexico City and containing a selection and introduction by Xavier Tavera Alfaro and Margo Glantz respectively. In the book we learn of the constant dangers faced by travelers, storms, rolling into ditches, damaged vehicles, wholesale assault and looting with the complicity of convoys who never failed to arrive after such

de consumados los hechos y un sinnúmero de mortificaciones que iban desde el terrible traqueteo en aquellos desvencijados carruajes, pasando por hambre y sed, hasta la inhospitalidad más desagradable en mesones sucios y malolientes, salvo algunas excepciones, durante seis días que duraba el recorrido de Veracruz a México o de Morelia a Guadalajara, o doce días de la Capital a Lagos, de modo que si las gentes querían alguna comodidad, tenían que cargar con todo y colchón, frazadas y provisiones de boca. Dato al canto lo da CLAUDIO LINATI, artista-dibujante y aventurero que vino a estas tierras en 1826, al indicar: "El precio de un viaje en coche de México a Veracruz es, generalmente, de 250 pesos, más o menos mil francos" en el texto correspondiente a la Lámina 43, Coche de Colleras, de su obra "TRAJES CIVILES, MILITARES Y RELIGIOSOS DE MEXICO (1828)", Introducción, Estudio y Traducción del Dr. JUSTINO FERNANDEZ, UNAM. Méx. 1956.

La primera línea formal de Diligencias, grandes y fuertes armatostes sobre cuatro ruedas, de fabricación norteamericana, tiradas por 6 ó 7 caballos y que transportaban ocho personas más o menos, fue establecida en 1830 por tres empresarios de Nueva Inglaterra, habiendo adquirido el negocio 3 años después don Manuel Escandón y más tarde su socio don Anselmo Zurutuza, vasco, quien extendió la ruta original entre Veracruz y México (vía Jalapa), hasta el

incidents, and a host of other misfortunes which with rare exceptions included the terrible shakings of the rickety coaches of the time, hunger, thirst, and the most disagreeable lack of hospitality in dirty and foul smelling inns during the six day trip from Veracruz to Mexico City or from Morelia to Guadalajara or during the twelve day journey from Mexico City to Lagos. Thus, those who desired a certain amount of comfort were obliged to carry along mattresses, blankets, and food. Claudio Linati, artist and adventurer who came to these lands in 1826, corroborates this when he writes, "The price of a coach trip from Mexico City to Veracruz is approximately 250 pesos, about 1,000 francs", in the text accompanying Plate 43, **Coche de Colleras** in his book, "Trajes Civiles, Militares y Religiosos de México" (1828), introduction, study, and translation by Dr. Justino Fernández, National University of Mexico, Mexico City, 1956.

The first true stagecoach line, constituted by large, sturdy hulks of American manufacture set on four wheels, carrying approximately eight passengers and drawn by six or seven horses, was established in 1830 by three business men from New England. Three years later Manuel Escandón acquired the business and later it passed on to his partner, Anselmo Zurutuza, a Basque, who extended the original route between Veracruz and Mexico City (via Jalapa) to the Pacific through Guadalajara and San Blas. "In the country, at

Pacífico, por Guadalajara y San Blas. "Tuvo que crear, en el país, entonces sin caminos y en medio de las guerras civiles y el bandolerismo, postas, paraderos, lugares de descanso y fondas, facilitando el transporte de viajeros y correspondencia. Adquirió en propiedad el llamado Palacio Iturbide, en donde además del Hotel tenía las oficinas y cocheras de las Diligencias", según describe el DICCIONARIO PORRUA, 2ª Ed. Méx. 1965. El aficionado a estos carruajes puede admirar la miniatura de aquellas diligencias tipo "Concord" en el Castillo de Chapultepec, Sala siglos XVIII y XIX y en el Museo Histórico de Churubusco un vehículo original, de los que corrían de México a Cuernavaca en 1877, tipo español colonial, costaba el boleto \$4.50.

Interesantes datos sobre haber traído a México animales exóticos como posibles bestias de carga, los proporciona "LOS CAMINOS DE MEXICO", ya citado, al decir: "El mismo don Lucas Alamán, entonces ministro de Relaciones, de cuyo ministerio dependía el ramo de comunicaciones y transportes, informó: Se ha pedido un número competente de camellos, de cuya propagación se tiene ya experiencia. En 1833 llegaron a México, contratados con una empresa de Marsella, Francia, 20 camellos —6 machos y 14 hembras— enviados directamente desde Alejandría, Egipto. Se pensaba aclimatarlos para el transporte en los desiertos norteros". Igual sucedió con

that time without roads and in the midst of civil wars and banditry, he had to create posthouses, relay stations, resting places, and inns in order to facilitate the transportation of both, travelers and mail. He acquired the so called Palacio Iturbide which in addition to a hotel also housed the offices and carriages of the stagecoach line", according to the Diccionario Porrúa, Second Edition, Mexico City, 1965. Those interested in these carriages may see a miniature of a "Concord" type stagecoach in the eighteenth and nineteenth century rooms of Chapultepec Castle and an original vehicle in the Churubusco Historical Museum of the Spanish colonial type which ran between Mexico City and Cuernavaca in 1877. The ticket cost 4.50 pesos.

"Los Caminos de México", already mentioned, provides interesting information on the importation into Mexico of exotic animals to be used as possible beasts of burden, as follows: Lucas Alaman himself, then Minister of Relations, the ministry in charge of communications and transportation, declared that a certain number of camels had been ordered and that it was known how to breed them. In 1833 twenty camels arrived in Mexico, six males and fourteen females contracted in Marseilles, France and sent directly from Alexandria, Egypt. It was proposed to acclimatize them for transportation in the northern deserts". Some vicunas and llamas had been sent from Peru in the six-

algunas vicuñas y llamas enviadas en los siglos XVI, XVIII y XIX desde el Perú, para utilizarlas en tierra fría, habiendo perecido asfixiados en Acapulco, pero en el último intento hasta el Banco de Avío prestó tres mil pesos al efecto.

El caballo de hierro o ferrocarril, símbolo del progreso en la pasada centuria, se quiso establecer en nuestra Patria desde muy temprano, ya que don Francisco Arrillaga obtuvo la primera concesión en 1837, previos estudios de años anteriores, tengamos en cuenta que apenas en Inglaterra, 1812, George Stephenson fabricó coches de vapor llamados locomotoras que se corrieron por vez primera en 1825 y dos años después la Compañía de Minas de Saint-Etienne instaló el primer ferrocarril francés, pero múltiples dificultades entorpecieron la idea que cobra cuerpo hasta 1857 con la inauguración del primer tramo de México a Guadalupe, cuyo recuerdo dejó plasmado el Pintor Luis Coto en un lienzo de mérito denominado "LA VILLA DE GUADALUPE" (1859), si bien el Lic. SERGIO ORTIZ HERNAN en "LOS FERROCARRILES DE MEXICO", Sría. de Comunicaciones y Transportes, Méx. 1970, señala: "Lo cierto es que el 16 de septiembre de 1850 corrió la locomotora a lo largo de 13.6 kms. en el tramo de Veracruz a los llanos de El Molino". El primer ferrocarril de terminal a terminal fue el Mexicano de Veracruz, puesto totalmente en servicio el primero de enero de 1873 por

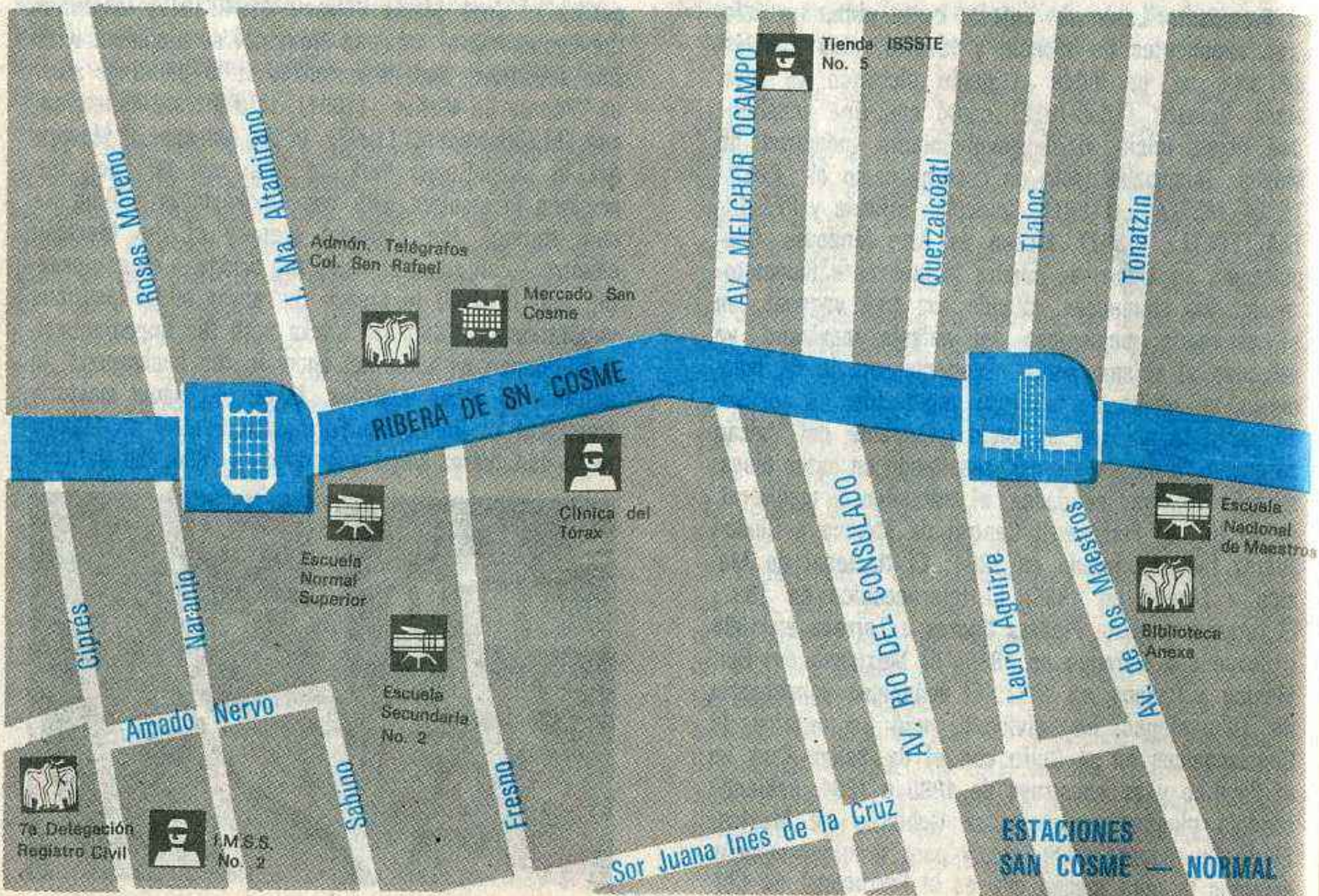
teenth, eighteenth, they died of the heat in Acapulco. However, in the last attempt the Banco de Avío lent three thousand pesos for this purpose.

The iron horse, or railroad train, the symbol of progress of the last century, was introduced in our country very early as Francisco Arrillaga studies had been made in preceding years. We must remember that scarcely in 1812 in England George Stephenson began the manufacture of steam trains called locomotive which ran for the first time in 1825. Two years later the St. Etienne Mining Company set up the first French railroad. Nevertheless, many difficulties prevented the idea from taking form until 1857 with the inauguration of the first section from Mexico City to Guadalupe. The memory of this so impressed the painter Luis Coto that he produced a maritorious canvas entitled, "La Villa de Guadalupe" in 1859. Lic. Sergio Ortiz Hernán, in "Los Ferrocarriles de México", published by the Department of Communications and Transport, Mexico City, 1970, points out: "It is true that on the 16th of September, 1850 the locomotive ran for a distance of 13.6 kilometers on the section from Veracruz to the plains of El Molino". The first railroad to run from terminal to terminal was the Mexicano de Veracruz line which was put into total service on the first of January, 1873 by President Lerdo de Tejada. These works were not only examples of science and technique but also of art. It is not surprising that the pictorial

el Presidente Lerdo de Tejada, estas obras no solo eran exponentes de ciencia y técnica, sino también de arte, no en balde el genio pictórico de José María Velasco (1840-1912) captó con fina sensibilidad aquel inicio al desenvolvimiento industrial de México, inmortalizándolo en cuadros como el "PUENTE DE METLAC" (1881), Colección privada y "EL CITLALTEPETL" (1897), Museo de Arte Moderno, Chapultepec, en ambos se admira la humeante locomotora de dos chimeneas, jalando sus tres vagones, en el escenario majestuoso del paisaje mexicano, ya salvando el abismo sobre el puente, alarde de ingeniería, en medio de lujuriosa vegetación, ya corriendo sobre la vía con el fondo imponente del Volcán coronado de nieves eternas, resaltando en estos óleos, además de otras calidades, el tratamiento magistral de la luz. El Ferrocarril Central de México a Ciudad Juárez fue inaugurado en 1884; El Nacional de México a Laredo en 1888; El Interoceánico en 1892; El Internacional de Piedras Negras a Torreón en 1888 y después a Durango en 1892; El Mexicano del Sur, México a Oaxaca, en 1892; El ambicioso y necesario de Tehuantepec, hoy olvidado, unió los puertos de Coatzacoalcos en el Golfo con el de Salina Cruz en el Pacífico y se construyó de 1880 a 1894, habiendo rendido pingües ganancias al Gobierno de México; El de Cuernavaca 1899, etc. y para terminar mencionaremos la obra magna que es el Ferrocarril de Chi-

genius of Jose María Velasco (1840-1912) captured the beginnings of Mexican industrial development with fine sensitivity and immortalized it in paintings such as "Puente de Metlac" (1881), in a private collection, and "El Citlaltepetl" (1897), in the Museum of Modern Art in Chapultepec Park. In both can be seen the smoking locomotive with two smokestacks pulling its cars through the majestic scenery of the Mexican country — side and crossing the bridge— an engineering feat in itself to breach the abyss midst luxurious vegetation or riding its tracks with the imposing volcano topped with eternal snow in the background. In addition to other qualities, these oils show masterly treatment of light. The Ferrocarril Central de México to Ciudad Juárez was inaugurated in 1884, the National





RIBERA DE SN. COSME

AV. MELCHOR OCAMPO

Quetzalcoatl

Tlaloc

Tonatzin

Ciprés

Naranja

Amado Nervo

Sabino

Fresno

AV. RIO DEL CONSULADO

Lauro Aguirre

Av. de los Maestros

Sor Juana Inés de la Cruz

ESTACIONES SAN COSME - NORMAL

Tienda ISSSTE No. 5

Admón. Telégrafos Col. San Rafael

Mercado San Cosme

Clinica del Torax

Escuela Normal Superior

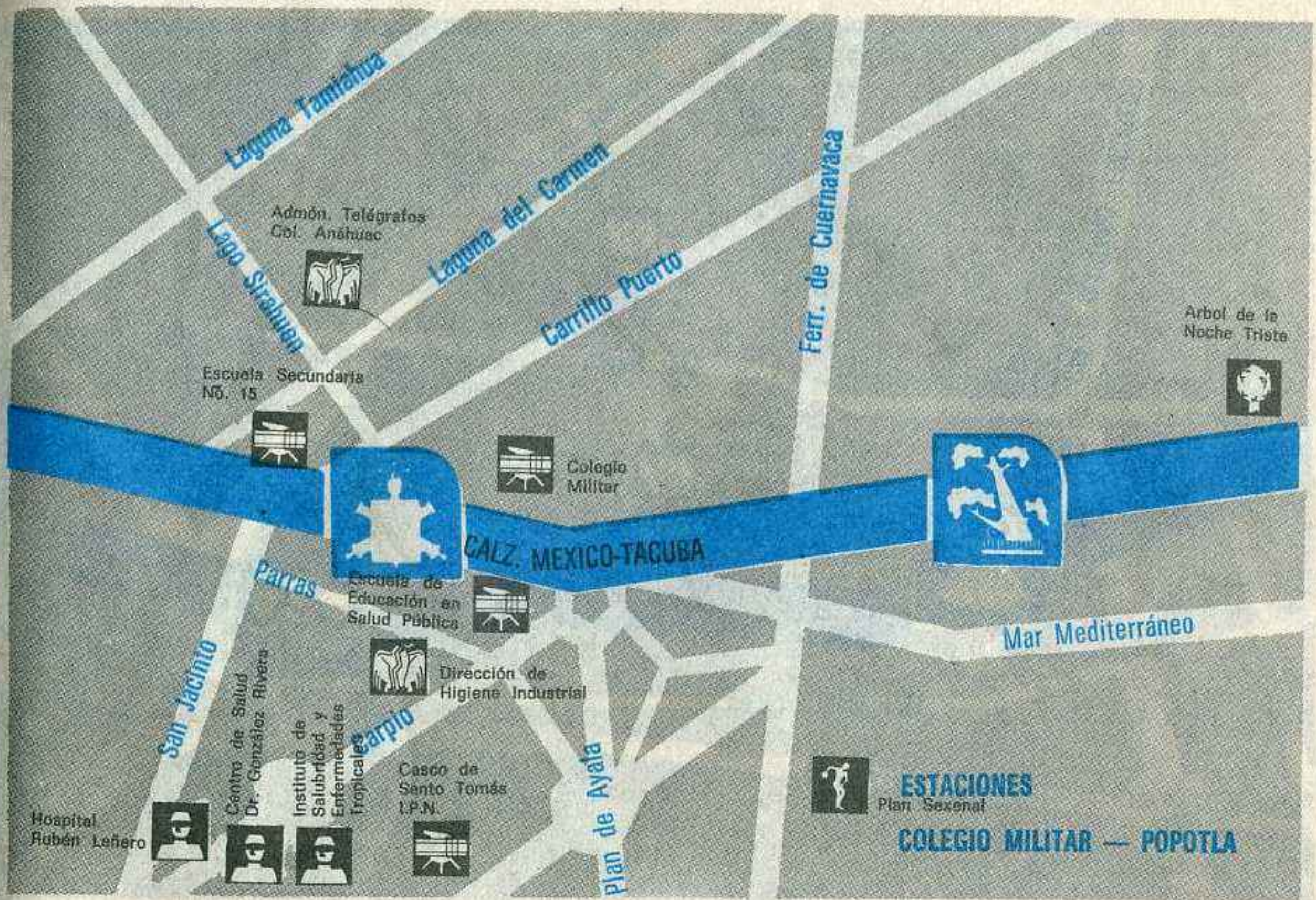
Escuela Secundaria No. 2

Escuela Nacional de Maestros

Biblioteca Anexa

7a. Delegación Registro Civil

F.M.S.S. No. 2



Laguna Tamiánua

Admón. Telégrafos
Col. Anáhuac

Lago Siraheuel

Escuela Secundaria
Nº. 15

Laguna del Carmen

Carrillo Puerto

Ferr. de Cuernavaca

Arbol de la
Noche Triste

CALZ. MEXICO-TACUBA

Parvas

Escuela de
Educación en
Salud Pública

Dirección de
Higiene Industrial

San Jacinto

Centro de Salud
Dr. González Riviera

Instituto de
Salubridad y
Enfermedades
Tropicales

Casco de
Santo Tomás
I.P.N.

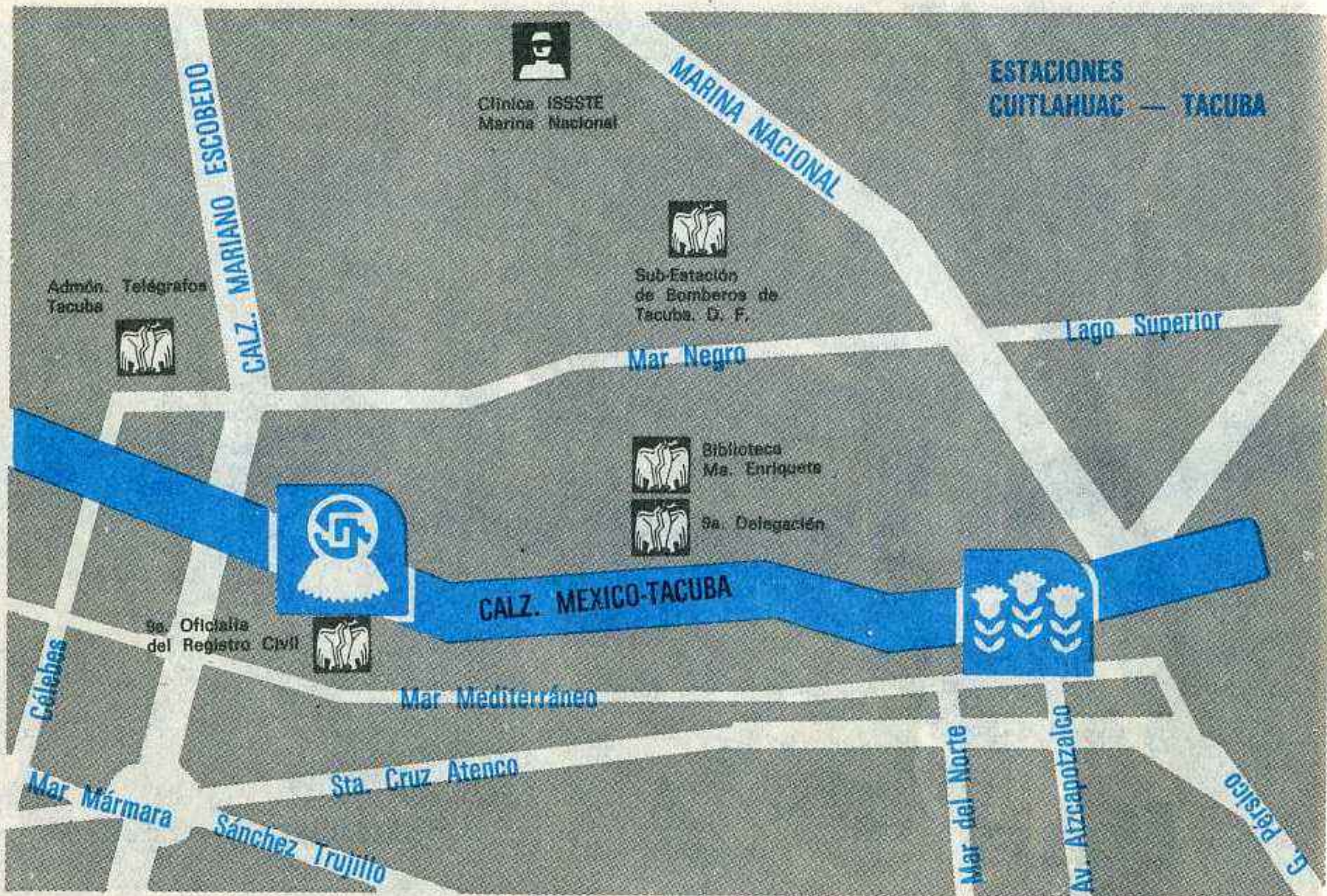
Mar Mediterráneo

Hospital
Rubén Leñero

Plan de Ayala

ESTACIONES
Plan Sexenal

COLEGIO MILITAR — POPOTLA



Clínica ISSSTE
Marina Nacional

ESTACIONES
CUITLAHUAC — TACUBA

Admón. Telégrafos
Tacuba

Sub-Estación
de Bomberos de
Tacuba, D. F.

CALZ. MEXICO-TACUBA

Biblioteca
Ma. Enriqueta

9a. Delegación

9a. Oficialía
del Registro Civil

Mar Mediterráneo

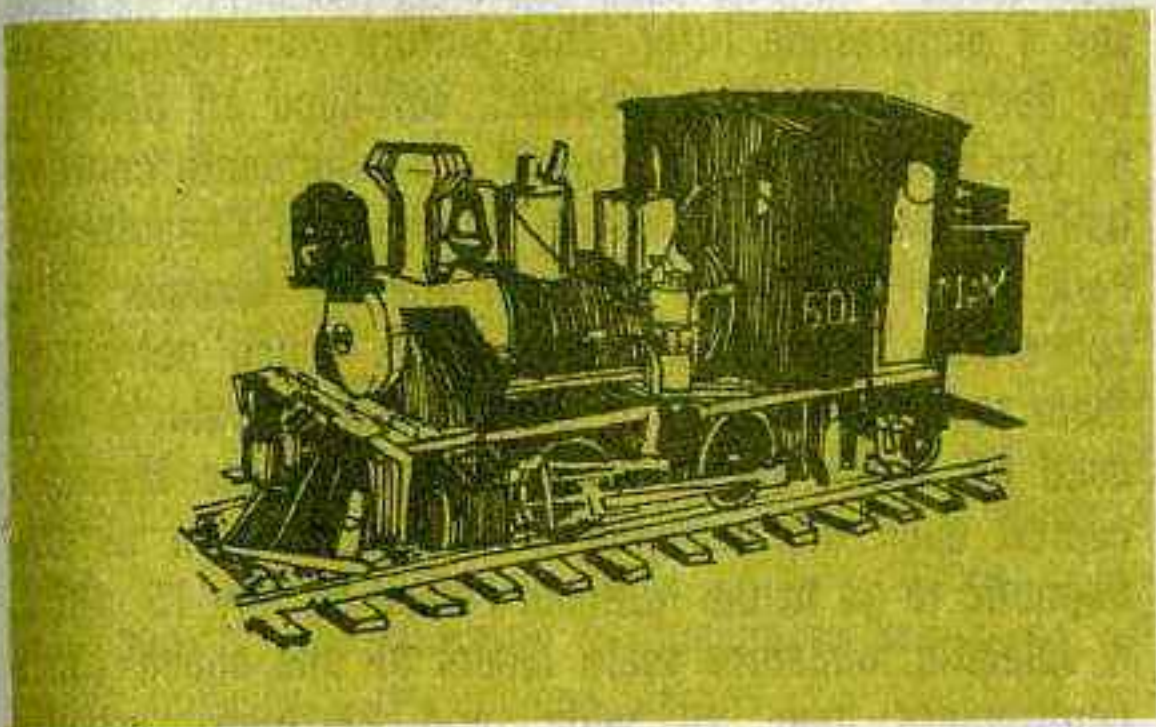
Sta. Cruz Atenco

Mar Marmara

Sanchez Trujillo

huahua al Pacífico, proyectado desde fines del siglo pasado y concluido hasta 1961, en que se inaugura, gracias al empeño de los gobiernos de don Miguel Alemán, don Adolfo Ruiz Cortines y especialmente de don Adolfo López Mateos. Si en la época porfiriana los ferrocarriles constituyeron el salto prodigioso del sistema de transportes, por su seguridad, rapidez, capacidad, confort, higiene y bajo precio al ser masivos, durante la revolución fueron uno de los medios de traslado más eficaces para las facciones en pugna y por tanto frecuentes objetivos de la artillería y bombas para volarlos, habiendo resentido pérdidas y daños incalculables.

Pero volvamos los ojos al transporte ciudadano. En el siglo XIX y principios de éste se usaron tanto los



de México to Laredo in 1888, the Interoceánico in 1892, the Internacional de Piedras Negras to Torreón in 1888 and later to Durango in 1892, and the Mexicano del Sur from Mexico City to Oaxaca in 1892. The ambitious and necessary Tehuantepec line, forgotten today, linked the ports of Coatzacoalcos on the Gulf with Salina Cruz in the Pacific, was constructed from 1880 to 1894, and produced fat profits for the Mexican Government. In addition to the Cuernavaca railroad of 1899 and in closing we shall mention the greatest of these, the line from Chihuahua to the Pacific, planned from the end of the last century and terminated in 1961 due to the efforts of the governments of Miguel Alemán, Adolfo Ruiz Cortines, and especially Adolfo López Mateos. In the Porfirian era the railroads represented a prodigious improvement in the transportation systems, offering safety, speed, capacity, comfort, cleanliness, and low fares made possible through volume. But during the Revolution the railroads were the most efficient means of transportation for enemy factions and as such were frequent targets for artillery and bomb attacks which caused incalculable losses and damage.

Now, let us take a look at city transportation. In the nineteenth century and the beginnings of the twentieth, wheeled carriages drawn by mules or horses, "toldillos" (covered hand chairs), and litters were all used. The last was a kind of berth with roof and cur-

carruajes sobre ruedas, tirados por mulas o caballos, cuanto los "toldillos" (silla de manos cubierta) y las literas (especie de andas con techo y cortinillas, cuyo lujo era una colchoneta para reposo y agrado del viajante que en ella se recostaba, en tanto que largas y fuertes varas laterales eran aseguradas a las mulas, una delante y otra atrás, que la cargaban y de vez en cuando zarandeaban con el susto mayúsculo del ocupante), la litera sirvió igual como transporte foráneo, Linati ilustra una en su libro ya mencionado, lámina 41.

Respecto de los coches de caballos, imagen de la época romántica, conviene apuntar que los había de muy diversos tipos, desde la "chispa", semejante al "new cabriolet" o "cab-chaise" ingleses, verdadera silla volante de dos asientos, sobre dos ruedas y tirada por una caballería, cuyo ejemplo podemos ver en la hermosa litografía de Carlos Nebel "PLAZA DE ARMAS DE VERACRUZ" (1830), en ella apreciamos también una pintoresca "litera", este cuadro lo reprodujo Pedro Gualdi en agradable óleo de tenue colorido, existente en la Sala siglos XVIII y XIX del Museo Nacional de Historia, Chapultepec. Los "landó" de cuatro ruedas, con capotas delantera y trasera convertibles, para usarlos descubiertos o cerrados, como el que utilizó don Benito Juárez al triunfo de la Restauración de la República, cuando entró a la Capital Mexicana el 15 de julio de 1867, para trasladarse al Palacio Nacional, mismo que se encuentra en el cobertizo del Alcázar

tains, provided with the luxury of a mattress on which the traveler comfortably rested in a supine position. Lengthy and strong side bars were fastened to the mules, one ahead and one behind, who often gave considerable fright to their passengers as they swayed to and fro in their amblings. The litter was also used for out-of-city travel, as is illustrated by Linati in Plate 41 of his aforementioned book.

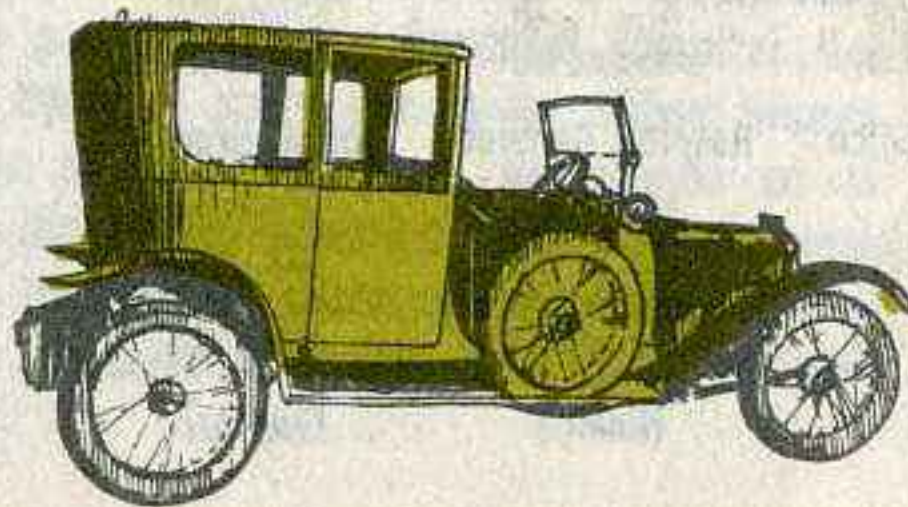
With regard to horse drawn coaches, the image of the romantic era, it must be pointed out that these were of several different types. There was the "chispa", similar to the "new cabriolet" or English "cab chair", a true two seat chair on two wheels drawn by horses, an example of which may be seen in the beautiful lithograph by Carlos Nebel, "Plaza de Armas de Veracruz" (1830). In this same lithograph we may see a picturesque litter. This picture was reproduced by Pedro Gualdi in a pleasant, soft-hued oil painting on exhibition in the eighteenth and nineteenth century halls of the National History Museum in Chapultepec Park. Also used were the four-wheeled landaus with convertible forward and rear hoods which permitted them to be used open or closed. Such a vehicle was used by Benito Juárez when he entered the Mexican capital upon the occasion of the Restoration of the Republic to go to the National Palace on July 15, 1867. A splendid miniature scale model of this coach (32.5 centimeters long, 16 wide, and 22 high) artfully

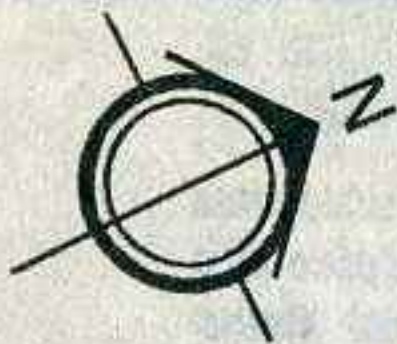
de Chapultepec y cuya espléndida miniatura (32.5 cms. largo, 16 ancho y 22 alto), a escala, produjo con extraordinario arte el señor don Eduardo Valverde.

Otro magnífico "landó" usado por los Presidentes de México, de 1910 a 1926 se halla en el Museo Histórico de Churubusco, éste fue construido por Rothschild & Fils, Paris, dichos vehículos eran tirados por 2 ó 4 equinos. La soberbia carroza imperial de Maximiliano de Hapsburgo, fue hecha en Milán por Césare Sala en 1864, y es una verdadera vitrina humana de 8 grandes cristales biselados, con asientos forrados de seda abullonada, borlas, etc. y en el exterior amocillos de bulto sobresalen de la tupida ornamentación barroca, toda en madera primorosamente tallada y dorada, las bocinas o tapones de los ejes son de plata, la movían 4 ó 6 corceles tordillo-palomo y obligado era un ostentoso vestuario para lacayos, palafreneros, postillones y aurigas. Está en el Castillo de Chapultepec. La elegante "berlina", cerrada, que estuvo al servicio de don Venustiano Carranza, con cupo para 4 personas, así llamada pues las primeras de su tipo se fabricaron en la ciudad de Berlín, por el Arq. Felipe Chiese, en el siglo XVIII. Los esbeltos "coupé" de dos asientos, también cerrados, hay varios en el Museo de Churubusco, dos finos de procedencia londinense uno, de Chicago otro, así como diversos coches, como el "guayín" de pasajeros e igualmente una regia carroza holandesa, de madera labrada con preciosas ho-

created by Eduardo Valverde can be seen in the Chapultepec Castle shed.

Another magnificent landau used by Mexican presidents from 1910 to 1926 may be found in the Churubusco Historical Museum. It was constructed by Rothschild & Fils of Paris and drawn by two or four horses. The superb carriage of the Hapsburg Emperor Maximilian was made in Milan by Cesare Sala in 1864 and is a veritable human showcase of eight large windows and seats covered with tufted silk and adorned with tassels. On the exterior cupids tufted silk and adorned with tassels. On the exterior cupids in relief stand out among the exquisitely carved and gilded rich baroque ornament. The axle hub plates are made of silver and the carriage was pulled by four or six dappled charges. The use of ostentatious garments by lackeys, grooms, postillions, and coachmen was de





Baja California

Estación Terminal Sur
CENTRO MEDICO

Av. Cuauhtémoc

HOSPITAL GENERAL

NIÑOS HEROES

Dr. J. Terrés

G. Bernard

Dr. Río de la Loza

Arcos de Belén

Línea No. 1

Estación de correspondencia con la Línea No. BALDERAS

SIMBOLOGIA DE ESTACIONES



Centro Médico

Hospital General

Niños Héroes

Balderas



Juárez

Hidalgo

Guerrero

Tlatelolco

TRAZO GENERAL LINEA NO. 3



Cruza la ciudad de norte a sur. Se inicia en la Av. Cuauhtémoc y ocupa la Av. Baja California, continuando hacia el oriente por Dr. Pasteur hasta el Hospital General, se desvía hacia el norte por la Av. Niños Héroe y Balderas, ocupa la calle de Zarco, terminando en el conjunto urbano Nonoalco Tlatelolco. Su longitud total es de 7.4 Km. totalmente subterráneos y cuenta con ocho estaciones, espaciadas a cada 780 Mts. en promedio.

jas y roleos vegetales, sobredorada, muy dieciochesca, de pescante alto y adornado, e igualmente otra de manufactura nacional, hecha en Metepec, México, sin olvidar dos "estufas" para conducir el Sacramento, debiendo mencionar que en el Museo de la Ciudad de México (Pino Suárez y República de El Salvador), hay otra más, obispal, muy bien conservada, así como un pequeño coche.

El tranvía eléctrico hizo su aparición en el Distrito Federal al tiempo que agonizaba el siglo XIX (1899), aunque tenemos noticia por don Luis Lima Ahuactzin, que en 1898 se electrificaron las dos primeras líneas, de San Angel a la Plaza de Armas, vía Tacubaya y del mal llamado Zócalo a la Villa de Guadalupe, alentando el modernismo y abaratando el costo del transporte, por ser colectivo y movido por fluido eléctrico, desplazaba así a las sufridas mulitas y su red de vías y llegó a cubrir las principales colonias y municipalidades de entonces. Hoy van también desapareciendo del escenario citadino, reemplazados a lo sumo por sus primos, más actualizados, los "trolebuses", introducidos en 1953, que se desplazan sobre llantas de aire sin necesidad del tendido de rieles. Conviene recordar los famosos "rápidos" de las 7.25 horas, de San Angel a la Plaza de la Constitución y viceversa a las 13.01 horas, llevando sendas banderas verdes y hacían el recorrido en 30 ó 32 minutos, con 7 paradas intermedias, San Juan de Letrán, Bucareli, Salubri-

rigueur. This carriage is in Chapultepec Castle. The elegant, closed "berlin" was used by Venustiano Carranza and carried four passengers. It was thus called because the first of this type were manufactured in Berlin by Felipe Chiese, an architect of the eighteenth century. In the Churubusco Museum there are two fine examples of the sleek two seater "coupé", one from London and the other from Chicago as well as other coaches such as the "guayin" for passengers; a sumptuous Dutch carriage of the eighteenth century type made of tooled and gilded wood adorned with beautiful carved leaves and vegetation and topped with a high, ornamented coach box; another, manufactured in Mexico, in Metepec; and two large coaches to carry the Sacramento. It should be mentioned that in the Museum of the City of Mexico. (Pino Suarez and Republica de El Salvador) there is another well preserved one which once belonged to a bishop as well as a small coach.

The electric tramway made its appearance in the Federal District at the end of the nineteenth century (1900), although we are informed by Luis Lima Ahuactzin that in 1898 the first two lines were electrified, from San Angel to the Plaza de Armas via Tacubaya and from the misnamed Zocalo to the Villa de Guadalupe. As a collective means of transportation moved by electric energy it gave impulse to modernism, reduced transportation costs, displaced the weary

dad, Cambio de Dolores, Alameda de Tacubaya, San Pedro de los Pinos y Mixcoac. El "extra" que salía de Gante y 16 de Septiembre hacía sólo 28 minutos, llevaban carro motor y el remolque, su auge fue la década de los treinta, hasta 1940 en que se suprimieron.

Los automóviles, vehículos que como su nombre lo indica se mueven por fuerza propia, ya de vapor producido por una caldera, ya eléctrica por baterías, ya de explosión en los motores de combustión interna, que consumen gas o gasolina, habiéndose fabricado estos últimos con las características esenciales en 1886, por Gottlieb Daimler en Stuttgart y por Carl Benz en Manheim, Alemania, simultáneamente, según ilustra la "MEMORIA SEPTIEMBRE 1963-NOVIEMBRE 1964" de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A México llegaron esta clase de autos en la década de los noventa, e informe proporcionado por el Ing. don Alberto Lenz, hace luz sobre el primer automóvil que se fabricó en esta Ciudad de México, hacia 1897, por la Compañía Mohler y De Gress, fabricantes de bicicletas, corría 20 millas por hora, según datos de la Revista norteamericana "HORSELESS AGE" de agosto de 1897. Aquellos carros veteranos fueron adquiridos por personas que podían darse ese gusto y lujo, con un sentido "sport", pero cobraron poco a poco fuerza de necesidad. Evocadores son los autos de época que algunas personas conservan, siendo loable por sus finalidades y eventos el Club Mexicano de Automóviles

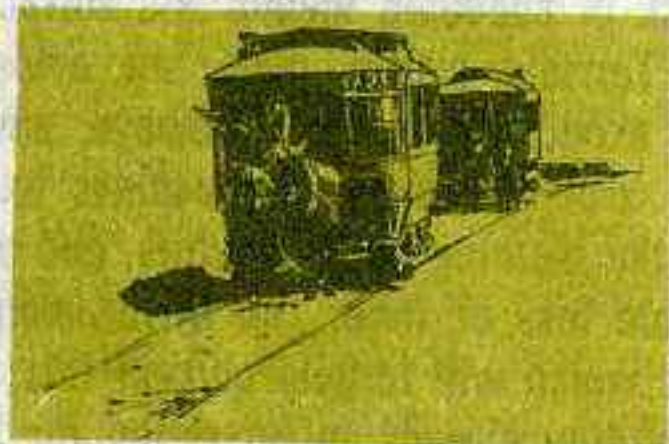
mules and their network of tracks, and eventually covered the principle neighborhoods and municipalities of the time. These trams, too, are disappearing from the city scene as they are being replaced by their up-to-date cousins, the trolley buses, which were introduced in 1953 and move on rubber tires without need of rails. We should here remember the famous "expresses" which used to leave San Angel for the Plaza de la Constitución at 7.25 a. m. and in the other direction at 1.01 p. m. They carried green flags and made the run in thirty or thirty-two minutes with seven intermediate stops at San Juan de Letran, Bucareli, Salubridad, Cambio de Dolores, Alameda de Tacubaya, San Pedro de los Pinos, and Mixcoac. The "extra", which left Gante and 16 de Septiembre made its run in only twenty-eight minutes and was equipped with a motor car and trailer. The use of these trams reached its high point in the thirties and they were eliminated in 1940.

Automobiles, as their name suggests, move their own power, either produced by steam in a boiler, electricity by means of batteries, or by explosion in internal combustion engines consuming gas or gasoline. They were manufactured in their essential form simultaneously in 1886 by Gottlieb Daimler in Stuttgart and Carl Benz in Mannheim, Germany as illustrated in "Memoria Septiembre 1963 - Noviembre 1964" published by the Department of Communications and

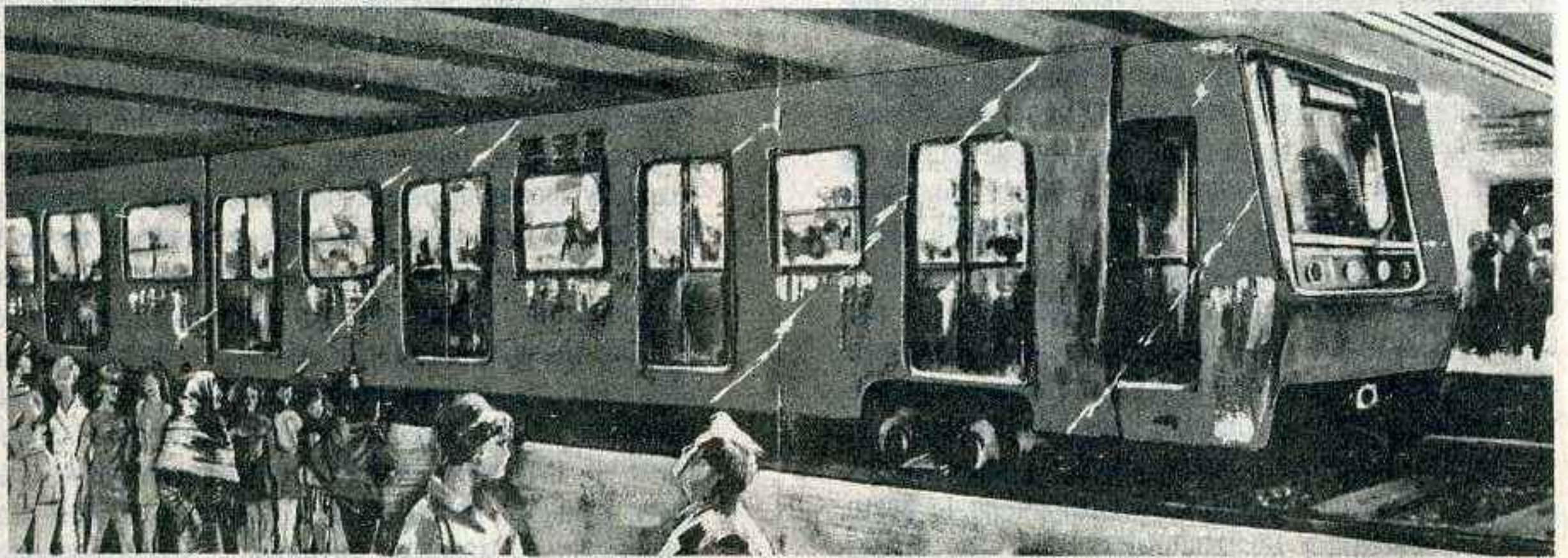
Antiguos de esta Capital. Los amantes de viejos modelos hallarán pequeña pero selecta exposición en el Museo Histórico de Churubusco, un "Packard" limousina, usado por don Porfirio Díaz, de 7 asientos, un "Thomas Flyer" utilizado por don Francisco I. Madero, de 5 asientos con otro adicional sobre el estribo, para el ingeniero mecánico (1911), un "Benz" de 7 asientos y separación de la cabina con el lugar para el chofer, un "Panhard & Levassor" también de 7 asientos, cubiertos de cuero, tipo limousina y otros, todos muy elegantes y de recia fabricación, a conciencia. Problemas pecuniarios y técnicos, compra, importación, manejo, mantenimiento y refacciones, motivaron que durante varios lustros el automovilismo padeciera de atrofia, para cobrar inusitada vida a partir de 1920 aproximadamente. El servicio camionero urbano se inició, acorde enseña la ya citada "MEMORIA SEPTIEMBRE 1963 - NOVIEMBRE 1964", Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con motivo de una "Huelga decretada en agosto de 1917 por la Federación de Trabajadores del D. F., que afectó a los servicios eléctricos" y con ello a la Compañía de Tranvías, por lo cual se "hizo ingente la improvisación de elementales camioncitos, montando sobre bastidores de coches viguetas de madera, tablas y manteado, para trasladar la numerosa población que normalmente utilizaba el democrático tranvía. Este es el origen del autotransporte ciudadano"; el punto de partida había comenzado y pronto la versatilidad del servicio y abundancia de

Transportation. This type of automobile arrived in Mexico in the 1890's and information provided by Alberto Lenz tell us that the first automobile was made in Mexico City around 1897 by the Mohler y De Gress Company, manufacturers of bicycles. It ran at twenty miles an hour according to the American magazine, "Horseless Age" in its August, 1897 issue. These veteran cars were bought as sport by those who could afford such luxurious pleasures, but little by little they became a necessity. Some today collect old-fashioned automobiles and the Mexicano de Automóviles Antiguos of Mexico City is noteworthy in this respect because of its aims and the events it holds. Lovers of old models will find a small but select exhibit in the Churubusco Historical Museum including a seven place Packard limousine used by Porfirio Díaz, a five place Thomas Flyer, with an extra seat on the footboard for the mechanical engineer, which was used by Francisco I. Madero (1911), a seven place Benz with a separate compartment for the chauffeur, a Panhard & Levassor limousine with seats covered with leather, and others, all elegant and of sturdy construction. Financial and technical problems with regard to purchase, import, handling, maintenance, and spare parts held the automobile industry in a state of atrophy until about 1920, when it took on unexpected vigor. According to the aforementioned "Memoria Septiembre 1963 - Noviembre 1964" of the Department of Communications and Trans-

pasaje impusieron los camiones, venciendo graves problemas como el pésimo estado de las calles, la competencia declarada casi en guerra con los tranvías y los intereses en pugna, por agarrar rutas, que al mismo tiempo germinaban, asociándose entonces choferes amigos en diversas líneas para explotar itinerarios fijos, según instruye la "MEMORIA SEPTIEMBRE 1963-NOVIEMBRE 1964" de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes antes dicha. Posee el Museo de la Ciudad de México uno de los camioncitos que hicieron el servicio en 1923. Conforme la Capital crecía con nuevos barrios y colonias, nuevas líneas de autobuses se establecían, pequeños primero, grandes y potentes después, al grado que la Estadística Oficial de la Secretaría de Industria y Comercio acusa al 31 de diciembre de 1969, en el Distrito Federal, la cantidad de 624,804 vehículos de motor, entre automóviles, camiones de carga, de pasajeros y motocicletas, para una población de 7.874,165 habitantes, según censo de 1970.



portation, urban bus service was initiated because of a "Strike decreed in August of 1917 by the Federación de Trabajadores of the Federal District affecting electric services", and along with this the Tram Company. Thus, rudimentary small buses were improvised by mounting planks on frames attached to automobiles to transport the large population normally using the trams. This was the beginning of city bus transportation". Soon the versatility of this service and the abundant number of passengers imposed buses and overcame serious problems such as the terrible condition of the streets, the almost warlike competition of the trams, and the various conflicting interests trying to secure routes, according to the aforementioned. "Memoria Septiembre 1963 - Noviembre 1964" published by the Department of Communications and Transportation. The Museum of the City of Communications and Transportation. The Museum of the City of Mexico possesses some of the small in service in 1923. As the capital grew with new neighborhoods, new bus lines were established, small at first but large and powerful later. Official statistics of the Department of Industry and Commerce on 31 December 1969 show that at that date in the Federal District there were 624,804 motor vehicles including automobiles, trucks, buses, and motorcycles for a population of 7,874,165, according to the 1970 census.



Así llegamos a un grave problema ciudadano, el de los transportes para los habitantes del D. F., que se agudiza cada vez más, por la falta de medios adecuados y dificultades del tránsito a superficie; signos elocuentes, entre muchos, son la terrible "semaforitis" y los embotellamientos, peores aún en los viaductos, que ocasionan cuantiosas pérdidas pecuniarias, gasto inútil de gasolina y desgaste de motores, sobre todo el tiempo que no se recupera, habiendo optado el Gobierno por una solución que resolviera en buena parte tan crítica situación, solución puesta en práctica hace muchos años en países altamente desarrollados,

Thus, we have before us a serious transportation problem for the inhabitants of the Federal District, a problem which is becoming increasingly acute because of the lack of adequate means and surface traffic difficulties. Terrible traffic jams are evidence of this situation, especially in the freeways, and the toll is the large loss of money, the useless expenditure on gasoline, the wearing out of motors, and especially the irretrievable loss of time. The Government has sought a solution which will largely correct this critical situation, a solution already in operation for several years in highly developed countries of great industrial and

de gran potencial industrial y económico; nos referimos al METRO, "ferrocarril subterráneo o elevado que pone en comunicación los barrios extremos de las grandes ciudades" y que en nuestra Capital tiene dos fuertes enemigos, el subsuelo y el costo de las obras, por lo cual requirió enérgica decisión del Régimen del Sr. don Gustavo Díaz Ordaz, proyectarlo y realizarlo, con la enorme ventaja de que, al igual que los tranvías, se mueve por electricidad y no produce gases ni contamina el aire; con otra, sin postes ni cables aéreos y su funcionamiento en trenes de 9 y 6 vagones (la unidad se compone de dos carros motrices por uno de arrastre en medio), es seguro, rápido (hasta 80 kph), silencioso, cómodo, limpio, constante (cada 3-1/2 minutos), puntual, barato (un peso), así como de gran capacidad (170 personas en cada vagón), y por ahora transporta aproximadamente 960,000 pasajeros por día.

Cuenta con tres líneas en acción y 48 estaciones repartidas más o menos cada mil metros, cubriendo un total de 42.2 kilómetros, que transitan 537 vagones, 66% motrices y 33% de arrastre, aproximadamente. La Línea Uno corre del Sur-Oeste al Oeste, o sea del Observatorio de Tacubaya hasta la Estación Terminal Zaragoza, en la Calzada de su nombre, antes México-Puebla (16.6 kilómetros); la número Dos corre del Sur al Nor-Oeste, o sea de la Calzada de Tlalpan esquina con Taxqueña, hasta el centro del pueblo

economic power. We refer here to the Metro, the "underground and elevated railroad which links the extremes of large cities" and which in our capital has two great enemies, the subsoil and the cost of construction. For this reason it required energetic decision of the part of the Gustavo Díaz Ordaz administration to plan and construct it. It has the enormous advantage of being moved by electricity and thus produces no gases nor does it pollute the atmosphere. Too, it uses neither columns nor aerial cables and its operation in trains of nine and six cars (two motor cars and a haulage car in the middle) is safe, rapid (up to 80 kilometers per hour) silent, comfortable, clean, regular (every three and one half minutes), on time, cheap (one peso), and of large capacity (170 persons in each car), the present time it transports approximately 960,000 passengers daily.

There are three lines in operation and forty eight stations distributed at distances of approximately 1000 meters one from the other for a total of 42.2 kilometers. Five hundred and thirty seven cars run on its tracks, approximately 66% of these motor cars and 33% haulage cars. Line Number One runs from the southwest to the west, from the Tacubaya Observatory to the Zaragoza terminal station on the calzada of the same name, formerly the Calzada México-Puebla (16.6 kilometers). Line Number Two runs the south to the northwest, from the corner of the Calzada de

de Tacuba, pasando por la Plaza de Armas (18.2 kilómetros); la número Tres corre de Sur a Norte, o sea del Hospital General, en la Av. Niños Héroeos y Pasteur, Colonia Doctores, hasta poco más al norte de la Plaza de las Tres Culturas, Tlatelolco (7.4 kilómetros). Todo el equipo, de primera calidad, es francés y los vagones, pintados de color mandarina, se deslizan suavemente sobre llantas neumáticas, dando un toque alegre y de confianza hacia sus pasajeros. El METRO se comenzó a construir en la Ciudad de México el 19 de junio de 1967, habiéndose inaugurado la Línea Uno el 4 de septiembre de 1969 en la Estación Insurgentes, la número Dos fue puesta en operación en septiembre de 1970 y en el mismo año la número Tres. El METRO, cual ejemplar ciudadano, comienza a laborar a las 5 a.m., para terminar hasta la una de la madrugada del día siguiente. Es el transporte más novel, masivo y eficaz para los habitantes de esta gran Metrópoli y como reza una frase feliz y valedera: "Un METRO cuando se inicia, no se concluye jamás".

Tlalpan and the Avenida Taxqueña to the center of Tacuba via the Plaza de Armas (18.2 kilometers). Line Number Three runs from south to north, from the Hospital General along the Avenida Niños Heroes and Pasteur until just a bit north of the Plaza de las Tres Culturas in Tlatelolco (7.4 kilometers). All of the first quality equipment is French and the orange colored cars glide smoothly on pneumatic tires, lending a note of cheerfulness and inspiring confidence among the passengers. The Metro was initiated in Mexico City on 19 June 1967 and Line Number One was inaugurated on 4 September 1969 at Insurgentes Station. Line Number Two was put into operation in September, 1970 and Line Number Three the same year. The Metro, like any city dweller, begins to work at 5.00 a. m. and finishes its labors at 1.00 a. m. of the following day. It is the most novel, massive, and efficient means of transport for the inhabitants of this great metropolis. As a happy and valid saying goes, "Once a Metro is started, it is never finished".

Francisco Arturo Schroeder C.

ESTACION
CENTRO MEDICO

Club Deportivo
Hacienda



Centro Urbano
Presidente Juárez

Clinica ISSSTE
Juárez



Admón. Telégrafos

Centro Urbano
Presidente
Juárez



Parque
América

AV. CUAUHEMOC



8a. Delegación



Parque del
Seguro Social

OBREIRO MUNDIAL

VIAD. M. ALEMAN

AV. CENTRAL



Centro Médico
Nacional
IMSS



Instituto
Nacional de
Cardiología

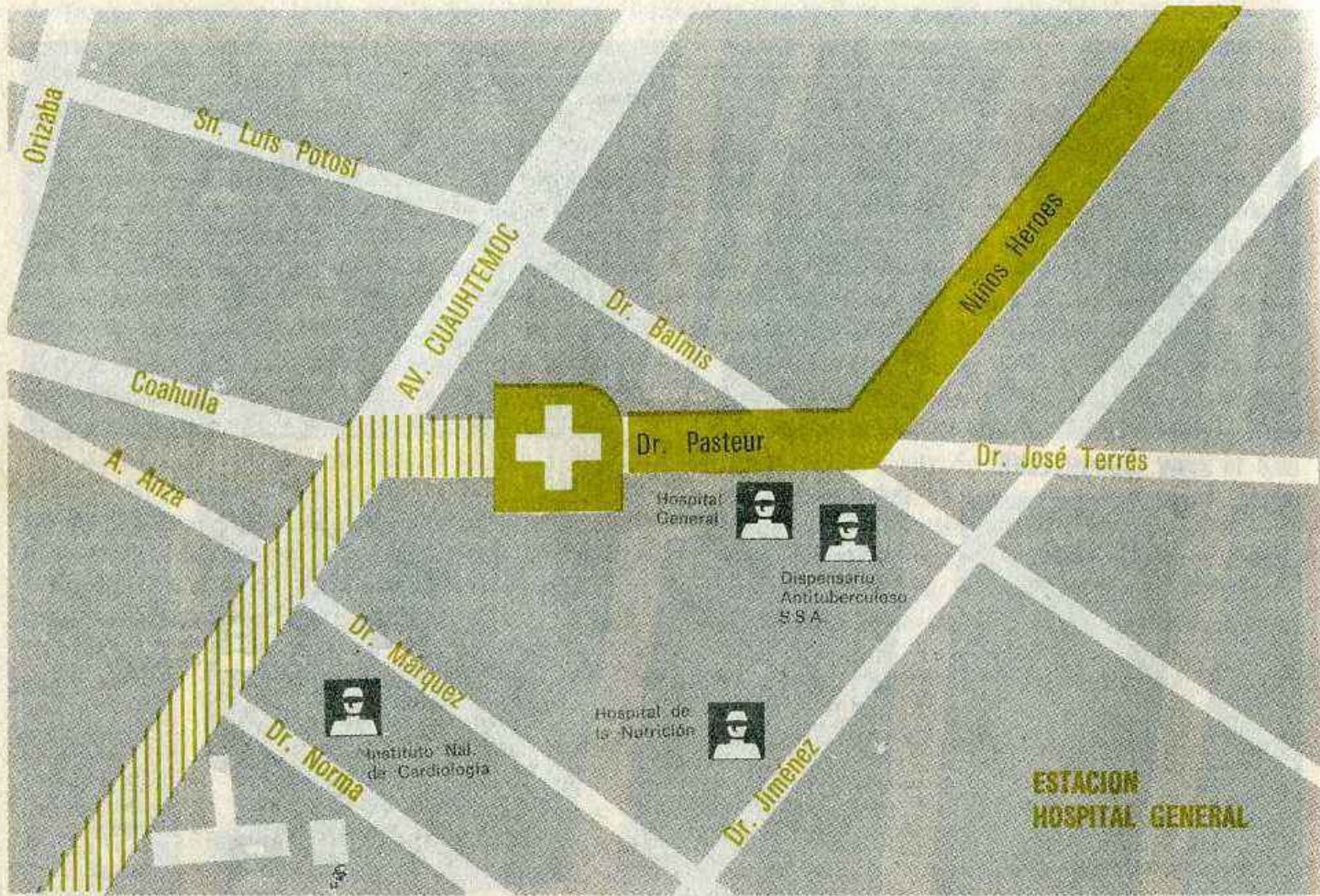
Hospital
Infantil



Instituto Nal.
de la Nutrición



Dr. Norma



AV. CUAUHTEMOC

BUCARELI

ESTACIONES

NIÑOS HEROES — BALDERAS

ESTACION DE CORRESPONDENCIA LINEA No. 1

Almacenes de los Trabajadores del D. F.



Dr. Lucio

Clinica No. 4 I.M.S.S.



Instituto Indigenista Interamericano



Tesorería del D. F.



Dr. Claudio Bernard

DR. RIO DE LA LOZA

AV. CHAPULTEPEC

Niños Héroes

Admón. Telégrafos Sucursal "S"



Casa Amiga de la Obrero No. 1 S.S.A



Clinica de Especialidades ISSSTE Indígena



Procuraduría General de Justicia del D. F. y Territorios Federales



Servicio Médico Forense



Junta Central de Conciliación y Arbitraje

Secretaría del Trabajo y Previsión Social



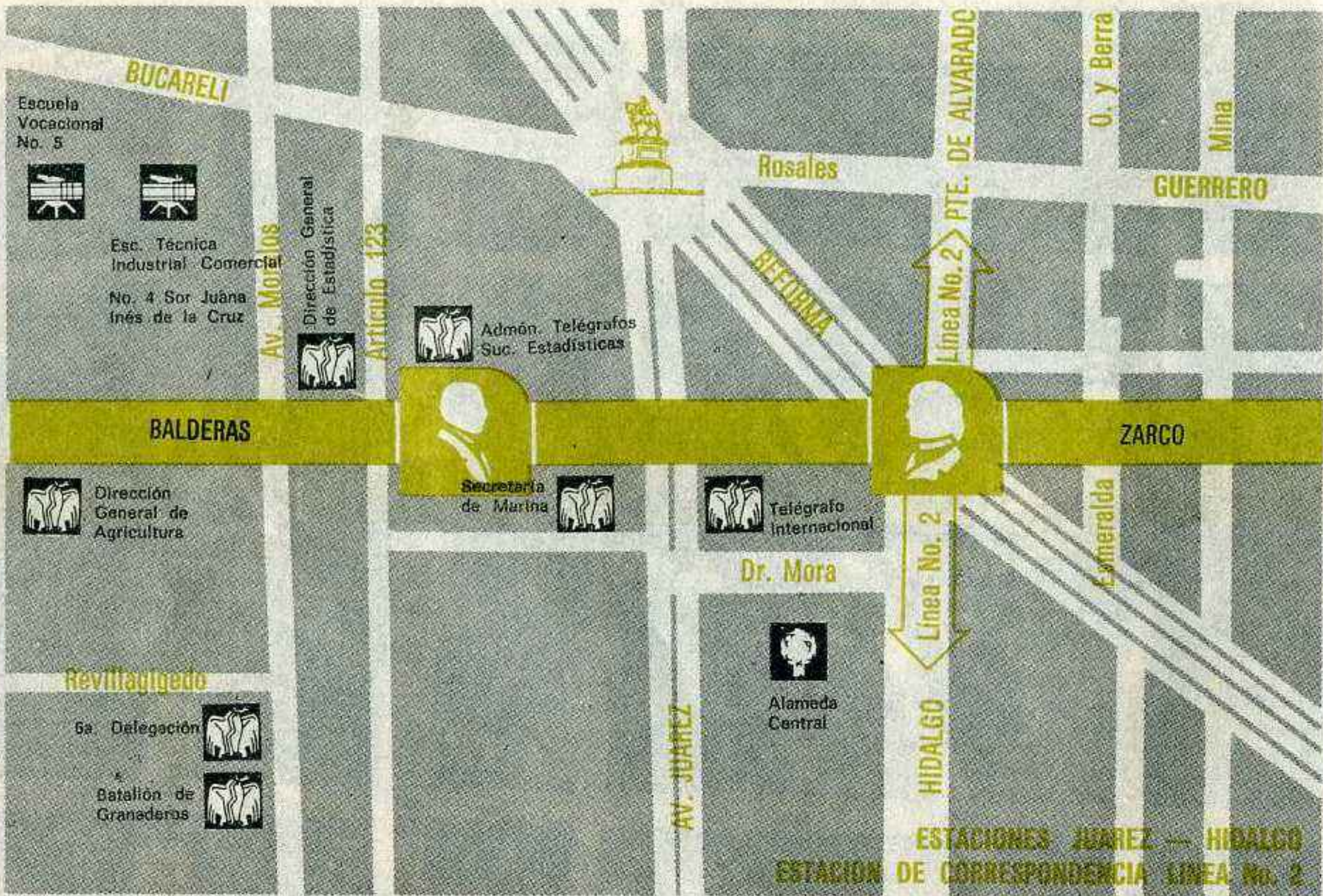
Dr. Velasco

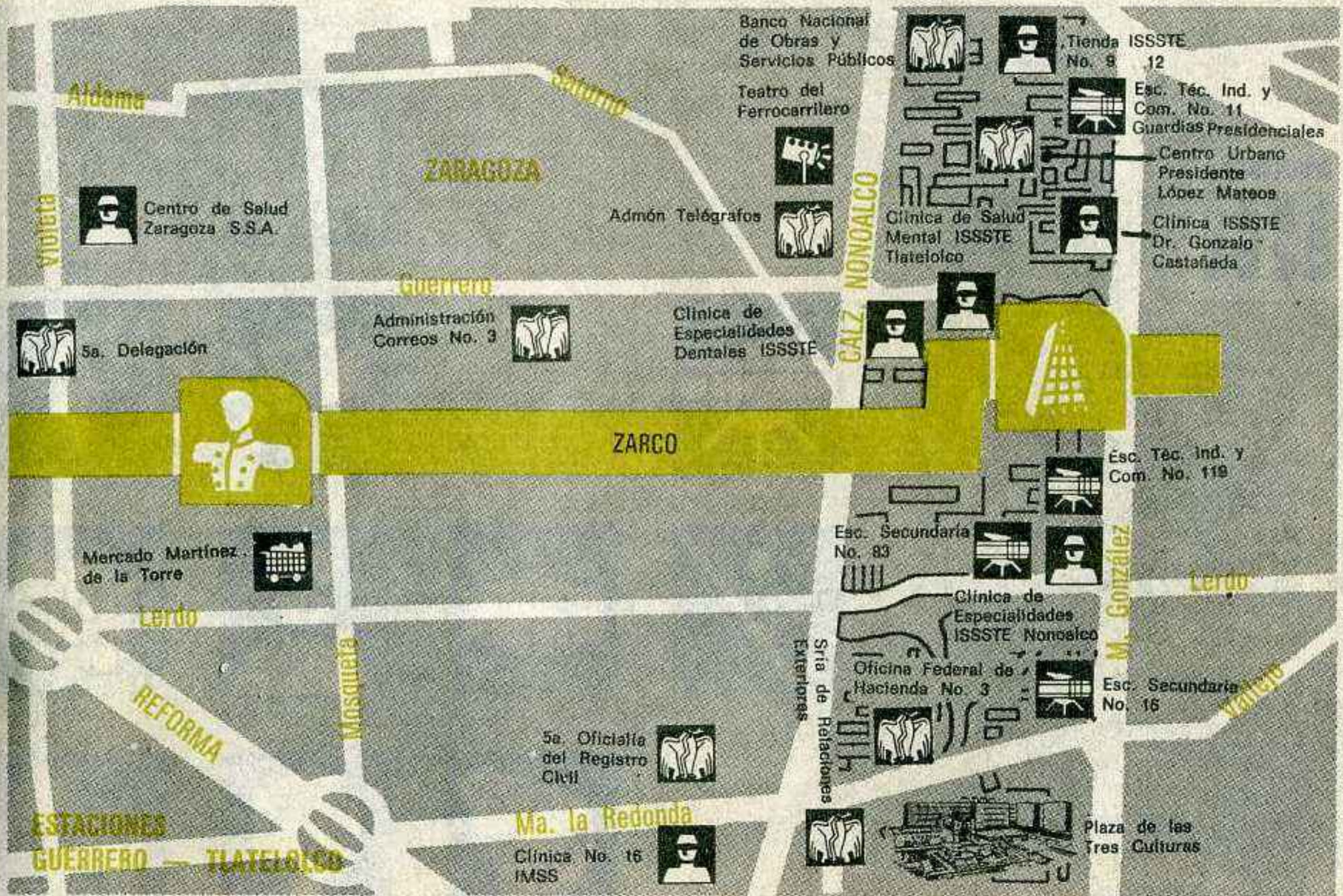
Tribunal Superior de Justicia del Distrito y Territorios Federales

FRAY SERVANDO T. DE MIER

ARCOS DE BELEM







Simbología Guía



- 1 EDIFICIOS PUBLICOS
- 2 ESCUELAS
- 3 ESPECTACULOS
- 4 CAMPOS DEPORTIVOS
- 5 CAMPOS DE GOLF
- 6 IGLESIAS
- 7 INSTITUCIONES MEDICAS
- 8 MERCADOS
- 9 MUSEOS
- 10 PARQUES Y JARDINES
- 11 ZOOLOGICOS

- 1 PUBLIC BUILDING
- 2 SCHOOL
- 3 SPECIAL EVENTS
- 4 SPORT FIELD
- 5 GOLF
- 6 CHURCH
- 7 MEDICAL INSTITUTION
- 8 MARKETS
- 9 MUSEUM
- 10 PARK & GARDENS
- 11 ZOO



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.	
1. SPORT FIELDS	1. CAMPOS DEPORTIVOS				
		Alberca Olimpica	2	Gral. Anaya	48
		Autódromo Magdalena Mixhuca Pte.	1	Aeropuerto	39
		Autódromo Ote.	1	I. Zaragoza	40
		Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca Pte.	1	Aeropuerto	39
		Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca Ote.	1	I. Zaragoza	40
		Club Deportivo Hacienda	3	Centro Médico	77
		Gimnasio Olimpico	2	Gral. Anaya	48
		Palacio de los Deportes	1	Aeropuerto	39
		Parque del Seguro Social	3	Centro Médico	77
		Parque Deportivo Venustiano Carranza Pte.	1	Merced	35
		Parque Deportivo Venustiano Carranza Ote.	1	Moctezuma	38
		Plan Sexenal	2	Colegio Militar	63
		Velódromo	1	Aeropuerto	39
		2. URBAN CENTERS	2. CENTROS URBANS		
Centro Urbano "Doctores"	1			Salto del Agua	32
Centro Urbano "J. Rodríguez Puebla"	2			Zócalo	52
Centro Urbano "Presidente Juárez"	3			Centro Médico	77
Centro Urbano "Presidente López Mateos"	3			Tlatelolco	81
Centro Urbano "Tacubaya"	1			Juanacatlán	21
Centro Urbano "Tlalpan"	2			Taxqueña	48
Unidad Santa Fe	1	Observatorio	20		
3. PUBLIC BUILDINGS	3. EDIFICIOS PUBLICOS Y OFICINAS DE GOBIERNO				
		Aeropuerto Internacional	1	Aeropuerto	39
		Aeropuerto Sección Hangares	1	Gómez Farías	39
		Anfiteatro Bolívar	2	Zócalo	52
		Asociación Nacional de Actores	2	San Cosme	62
		Auditorio Nacional	1	Chapultepec	22
		Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos	3	Tlatelolco	81
		Batallón de Granaderos	1-3	Balderas	31-79
		Cabildo de la Ciudad de México	2	Zócalo	52
		Cámara de Diputados	2	Allende	54
		Cámara de Senadores	2	Allende	54
		Cárcel Preventiva del D. F.	1	San Lázaro	37
		Casa Amiga de la Obrera No. 1	3	Niños Héroes	79
		Casa de Moneda	2	Zócalo	52
Casa de los Pinos	1	Juanacatlán	21		
Casa de Protección Social No. 1	1-2	Pino Suárez	34-51		

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Colegio Nacional	2	Zócalo	52
Comedor y Dormitorio Público	1-3	Balderas	31-79
Comisión Federal de Electricidad	1	Chapultepec	22
Comisión Nacional Bancaria	1	Insurgentes	24
Comisión Nacional de los Salarios Mínimos	1	Cuauhtémoc	30
Comisión Nacional de los Textos Gratuitos	1-3	Balderas	31-79
Compañía Nacional de Subsistencias Populares	2	Zócalo	80
Consejo de Recursos Naturales no Renovables	3	Niños Héroe	79
Consejo Nacional de Turismo	1	Chapultepec	22
Cooperativa de Obreros de Vestuario y Equipo	1	Observatorio	20
Cuartel Central de Bomberos	1	Merced	35
Cuartel General de Guardias Presidenciales	2	Chabacano	50
Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización	1	Isabel la Católica	33
Departamento de Turismo	2	Revolución	80
Departamento del Distrito Federal	2	Zócalo	52
Dirección de Aguas y Saneamiento del Depto. del D. F.	1	Juanacatlán	21
Dirección de Higiene Industrial	2	Popotla	63
Dirección General de Acción Social del Depto. del D. F.	2	Zócalo	52
Dirección General de Agricultura	3	Juárez	80
Dirección General de Asistencia Médica	2	Allende	54
Dirección General de Asuntos Indígenas	2	San Cosme	62
Dirección General de Conservación Suelo y Agua	2	Revolución	56
Dirección General de Educación Física	2	Zócalo	52
Dirección General de Estadística	3	Juárez	80
Dirección General de Geografía y Meteorología	1	Observatorio	20
Dirección General de Mercados	1-2	Pino Suárez	34-51
Dirección General de Policía y Tránsito del D. F.	1-2	Pino Suárez	34-51
Dirección General de Profesiones	1-2	Pino Suárez	34-51
Dirección General de Salubridad del Distrito Federal	1	Sevilla	24
Dirección General de Servicios Médicos del D. F.	1	Isabel la Católica	33
Dirección General del Derecho de Autor	2	Zócalo	52

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Dirección General del Registro Federal de Causantes	2	San Antonio Abad	51
Dirección General de la Pequeña Propiedad Agrícola	2	Revolución	56
Dirección Nacional de Fruticultura	1	Sevilla	24
Dirección Nacional del Registro Federal de Electores	1-3	Balderas	31-79
Escuela de Sordomudos	2	San Cosme	62
Escuela Hogar para Varones	1	Tacubaya	21
Escuela Nacional de Ciegos	2	Zócalo	52
Estación Central de FF.CC. Buenavista	2	Revolución	56
Estación de Bomberos en Tacubaya, D. F.	1	Tacubaya	21
Estación San Lázaro de FF.CC.	1	San Lázaro	37
Farmacia No. 1 para Empleados Federales	1	Chapultepec	22
Farmacia No. 2 para Empleados Federales	1	Chapultepec	22
Farmacia No. 3 para Empleados Federales	2	Zócalo	52
Hemeroteca Nacional	2	Zócalo	52
Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado ISSSTE	2	Revolución	56
Instituto Indigenista Interamericano	3	Niños Héroes	79
Instituto Mexicano del Seguro Social	1	Sevilla	24
Instituto Nacional de Bellas Artes	2	Bellas Artes	55
Instituto Nacional de la Juventud Mexicana	2	San Cosme	62
Junta Local de Conciliación y Arbitraje	1-3	Balderas	31-79
Juzgados y Cortes Penales	1	San Lázaro	37
Nacional Financiera, S. A.	1	Isabel la Católica	33
Oficina Coordinadora de Asuntos Algodoneros	2	Allende	54
Oficinas Centrales del STC y Puesto de Control	1	Salto del Agua	32
Palació Nacional	2	Zócalo	52
Partido Revolucionario Institucional	2	Revolución	56
Patronato del Ahorro Nacional	2	Revolución	56
Procuraduría General de Justicia del Distrito y Territorios Federales	3	Niños Héroes	79

3. PUBLIC BUILDINGS

3.—EDIFICIOS PUBLICOS Y OFICINAS DE GOBIERNO

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Procuraduría General de la República	2	Bellas Artes	55
Secretaría de Agricultura y Ganadería	2	Allende	54
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	2	Xola	50
Secretaría de Educación Pública	2	Zócalo	52
Secretaría de Gobernación	1	Cuauhtémoc	30
Secretaría de Hacienda y Crédito Público	2	Zócalo	52
Secretaría de Industria y Comercio	1	Cuauhtémoc	30
Secretaría de Marina	3	Juárez	80
Secretaría de Obras Públicas	2	Xola	50
Secretaría de Recursos Hidráulicos	2	Revolución	56
Secretaría de Relaciones Exteriores	3	Tlatelolco	81
Secretaría de Salubridad y Asistencia	1	Chapultepec	22
Secretaría del Trabajo y Previsión Social	1-3	Balderas	31-79
Secretaría de la Presidencia de la República	2	Zócalo	52
Servicio Médico Forense	3	Niños Héroes	79
Servicio Militar Nacional	1-3	Balderas	31-79
Sociedad de Autores y Compositores	2	Revolución	56
Sub Estación de Bomberos de Tacuba, D. F.	2	Cuicuilco	64
Subsecretaría Forestal y de la Fauna	2	Bellas Artes	55
Suprema Corte de Justicia de la Nación	2	Zócalo	52
Talleres STC "Metro"	1	Ignacio Zaragoza	40
Teléfonos de México, S. A.	2	Revolución	62
Terminal de Autobuses Foráneos Zona Ote.	1	San Lázaro	37
Tesorería del Distrito Federal	3	Niños Héroes	79
Tribunal Fiscal de la Federación	1	Sevilla	24
Tribunal para Menores	2	Viaducto	50
Tribunal Superior de Justicia del Distrito y Territorios Federales	3	Niños Héroes	79
Administración de Correos No. 1 Oficina Central	2	Bellas Artes	55
Administración de Correos No. 3	3	Guerrero	81
Administración de Correos No. 4	2	San Cosme	62
Administración de Correos No. 6	1	Sevilla	24
Administración de Correos No. 7	1	Cuauhtémoc	30
Administración de Correos No. 9	1	Moctezuma	38
Administración de Correos No. 13	2	Nativitas	49
Administración de Correos No. 18	1	Tacubaya	21
Administración de Correos No. 24	1	Insurgentes	24

3.1 MAIL

OFFICES

3.1 ADMINISTRACIONES DE

CORREOS

CORREOS

3.2 TELEGRAPH OFFICES
3.2 ADMINISTRACIONES DE TELEGRAFOS

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Administración de Correos No. 28	1	Isabel la Católica	33
Administración de Correos No. 29	1	Isabel la Católica	33
Administración de Correos No. 31	1	Salto del Agua	32
Administración de Correos No. 37	1	Chapultepec	22
Administración de Correos No. 55	1	Salto del Agua	32
Administración de Correos No. 56	1	Candelaria	37
Administración de Correos No. 57	1	Chapultepec	22
Administración de Correos No. 59	1-2	Pino Suárez	34-51
Administración de Correos No. 61	1	Cuauhtémoc	30
Administración de Telégrafos "Centro Urbano Presidente Juárez"	3	Centro Médico	77
Administración de Telégrafos "Col. Anáhuac"	2	Colegio Militar	63
Administración de Telégrafos "Col. Cuauhtémoc"	1	Chapultepec	22
Administración de Telégrafos "Col. Educación"	2	Tasqueña	48
Administración de Telégrafos "Col. Jardín Balbuena"	1	Aeropuerto	39
Administración de Telégrafos "Col Postal"	2	Nativitas	49
Administración de Telégrafos "Col. San Rafael"	2	San Cosme	62
Administración de Telégrafos "Estación Buenavista"	2	Revolución	56
Administración de Telégrafos "La Merced"	1	Merced	35
Administración de Telégrafos "las Artes"	2	Revolución	56
Administración de Telégrafos "Sucursal A"	1	Aeropuerto	39
Administración de Telégrafos "Sucursal A" Insurgentes	1	Insurgentes	24
Administración de Telégrafos "Sucursal "B" Estación Buenavista"	3	Guerrero	81
Administración de Telégrafos "Sucursal "E"	1	Sevilla	24
Administración de Telégrafos "Sucursal Estadísticas"	3	Juárez	80
Administración de Telégrafos "Sucursal "M"	2	San Antonio Abad	51
Administración de Telégrafos "Sucursal "S"	3	Niños Héroes	79
Administración de Telégrafos "Tacuba"	2	Cuicláhuac	64
Administración de Telégrafos "Tacubaya"	1	Tacubaya	21
Administración de Telégrafos "Villa Gral. Anaya"	2	Ermita	48
Telégrafo Internacional	3	Juárez	80
Telégrafos Nacionales — Oficina Central	2	Allende	54

	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
3.3 BOOK ROOMS 3.3 BIBLIOTECAS	Biblioteca "Anexa al Centro Escolar Revolución"	1-3	Balderas	31-79
	Biblioteca "Amado Nervo"	2	Viaducto	50
	Biblioteca "Anexa a la Escuela Nacional de Maestros"	2	Normal	62
	Biblioteca "Anexa a la F.T.D.E."	2	Revolución	56
	Biblioteca "Benjamin Franklin"	1	Cuauhtémoc	30
	Biblioteca del Congreso	2	Allende	54
	Biblioteca "Iberoamericana"	2	Zócalo	52
	Biblioteca "Juvenil No. 5"	1	Tacubaya	21
	Biblioteca "María Enriqueta"	2	Tacuba	64
	Biblioteca "México"	1-3	Balderas	31-79
	Biblioteca Nacional	1	Isabel la Católica	33
	Biblioteca "Rubén Darío"	1-2	Pino Suárez	34-51
	Biblioteca "Salvador Díaz Mirón"	2	San Cosme	62
	3.4 PRECINCTS OF POLICE 3.4 DELEGACIONES	1a. Delegación	2	Zócalo
2a. Delegación		1	Merced	35
3a. Delegación		2	Zócalo	52
4a. Delegación		1	Isabel la Católica	33
5a. Delegación		3	Guerrero	81
6a. Delegación		3	Juárez	80
7a. Delegación		2	San Cosme	62
8a. Delegación		3	Centro Médico	77
9a. Delegación		2	Tacuba	64
11a. Delegación		1	Tacuba	21
12a. Delegación		2	Nativitas	49
3.5 MARKETS 3.5 MERCADOS		Mercado "Abelardo L. Rodríguez"	2	Zócalo
	Mercado "Churubusco"	2	Gral. Anaa	48
	Mercado de "Cartagena"	1	Tacubaya	21
	Mercado de Flores "San Juan"	1	Salto del Agua	32
	Mercado de Las Flores	1	Juanacatlán	21
	Mercado "2 de Abril"	2-3	Hidalgo	55-80
	Mercado "Insurgentes"	1	Insurgentes	24
	Mercado "Juárez"	1	Cuauhtémoc	30
	Mercado "La Merced"	1	Merced	35

	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
3.5. MARKETS 3.5. MERCADOS	Mercado "La Moderna"	2	Xola	50
	Mercado "Las Américas"	1	Observatorio	20
	Mercado "Martínez de la Torre"	3	Guerrero	81
	Mercado "Mixcalco"	1	Candelaria	37
	Mercado No. 30	2	Portales	49
	Mercado "Puebla"	1	Ignacio Zaragoza	40
	Mercado "Pugibet"	1	Salto del Agua	32
	Mercado "San Cosme"	2	San Cosme	62
	Mercado "San Juan"	1	Salto del Agua	32
	Mercado "San Lucas"	1-2	Pino Suárez	34-51
3.6. OFICIALES DEL REGISTRO CIVIL	1a. Oficialía del Registro Civil	1	Candelaria	37
	2a. Oficialía del Registro Civil	2	San Antonio Abad	51
	3a. Oficialía del Registro Civil	2	Allende	54
	4a. Oficialía del Registro Civil	1-2	Pino Suárez	34-51
	5a. Oficialía del Registro Civil	3	Guerrero	81
	6a. Oficialía del Registro Civil	1	Salto del Agua	32
	7a. Oficialía del Registro Civil	2	San Cosme	62
	9a. Oficialía del Registro Civil	2	Tacuba	64
	11a. Oficialía del Registro Civil	1	Tacubaya	21
	12a. Oficialía del Registro Civil	2	Portales	49
	13a. Oficialía del Registro Civil	2	Bellas Artes	55
	Oficina Central del Registro Civil	1	Salto del Agua	32
	3.7. TAX OFFICES 3.7. OFICINAS FEDERALES DE HACIENDA	Oficina Federal de Hacienda No. 1	1	Candelaria
Oficina Federal de Hacienda No. 2		1	Merced	35
Oficina Federal de Hacienda No. 3		3	Tlatelolco	81
Oficina Federal de Hacienda No. 4		1	Isabel la Católica	33
Oficina Federal de Hacienda No. 5		1	Salto del Agua	32
Oficina Federal de Hacienda No. 6		2-3	Hidalgo	55-80
Oficina Federal de Hacienda No. 7		1	Cuauhtémoc	30
Oficina Federal de Hacienda No. 8		2	Revolución	56
Oficina Federal de Hacienda No. 12		1	Tacubaya	21
Oficina Federal de Hacienda No. 13		2	Xola	50
Oficina Federal de Hacienda No. 16		2	Tasqueña	48
Oficina Federal de Hacienda No. 18		1	Isabel la Católica	33
Oficina Federal de Hacienda No. 21		1	Chapultepec	22
Oficina Federal de Hacienda No. 22		1	Cuauhtémoc	30

3.8 FEDERAL
EMPLOYEES
STORES
3.8 TIENDAS PARA
EMPLEADOS
FEDERALES

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Tienda Local ISSSTE No. 2	1	Tacubaya	21
Tienda Local ISSSTE No. 5	2	Normal	62
Tienda Local ISSSTE No. 7	2	Viaducto	50
Tienda Local ISSSTE No. 9	3	Tlatelolco	81
Tienda Local ISSSTE No. 10	2	Revolución	56
Tienda Local ISSSTE No. 12	3	Tlatelolco	81
Tienda Local ISSSTE No. 15	1	Insurgentes	24
Tienda Local ISSSTE No. 31	2	Zócalo	52
Tienda para Empleados de la Secretaría de Marina	1-3	Balderas	31-79
Casco de Santo Tomás I.P.N.	2	Colegio Militar	63
Centro de Capacitación para el Trabajo Industrial No. 3	1	Merced	35
Centro de Capacitación para el Trabajo Industrial No. 4	2	Tacuba	64
Colegio Militar	2	Colegio Militar	63
Escuela de Artesanías y Diseño	1-3	Balderas	31-79
Escuela de Educación en Salud Pública	2	Popotla	63
Escuela Mecánica de Aviación	1	San Lázaro	37
Escuela Nacional de Artes Plásticas "San Carlos"	2	Zócalo	52
Escuela Nacional de Educación Física	1	Gómez Farías	39
Escuela Nacional de Ingeniería Municipal	1	Cuauhtémoc	30
Escuela Nacional de Maestros	2	Normal	62
Escuela Nacional de Medicina Homeopática	2	Revolución	56
Escuela Normal Superior	2	San Cosme	62
Escuela Postal	1	Cuauhtémoc	30
Escuela Nacional Preparatoria No. 1	2	Zócalo	52
Escuela Nacional Preparatoria No. 2	2	Zócalo	52
Escuela Nacional Preparatoria No. 3	2	Zócalo	52
Escuela Nacional Preparatoria No. 4	1	Observatorio	20
Escuela Nacional Preparatoria No. 7	1	Merced	35
Escuela Secundaria No. 1	1-2	Pino Suárez	34-51
Escuela Secundaria No. 2	2	San Cosme	62
Escuela Secundaria No. 3	1	Insurgentes	24
Escuela Secundaria No. 4	2	San Cosme	62
Escuela Secundaria No. 6	2	Zócalo	52
Escuela Secundaria No. 7	1	Isabel la Católica	33

4. PROFESSIONAL
SCHOOLS

4--INSTITUCIONES DE
EDUCACION SUPERIOR

4.1
ESCUELAS
PREPARA
TORIAS

4.2
ESCUELAS
SECUN
DARIAS

4.2 HIGH SCHOOLS

4.2 ESCUELAS SECUNDARIAS

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Escuela Secundaria No. 8	1	Tacubaya	21
Escuela Secundaria No. 11	2	Bellas Artes	55
Escuela Secundaria No. 13	2	Ermita	48
Escuela Secundaria No. 14	1	Salto del Agua	32
Escuela Secundaria No. 15	2	Colegio Militar	63
Escuela Secundaria No. 16	3	Tlatelolco	81
Escuela Secundaria No. 17	1	Tacubaya	21
Escuela Secundaria No. 18	1	Insurgentes	24
Escuela Secundaria No. 20	2	Colegio Militar	63
Escuela Secundaria No. 21	1	Observatorio	20
Escuela Secundaria No. 23	1	Cuauhtémoc	30
Escuela Secundaria No. 26	2	San Cosme	62
Escuela Secundaria No. 28	2	San Cosme	62
Escuela Secundaria No. 34	2	Portales	49
Escuela Secundaria No. 40	1	Balbuena	38
Escuela Secundaria No. 42	1	Juanacatlán	21
Escuela Secundaria No. 43	3	Hospital General	78
Escuela Secundaria No. 46	2	San Cosme	62
Escuela Secundaria No. 49	2	Gral. Anaya	48
Escuela Secundaria No. 51	2	Villa de Cortés	49
Escuela Secundaria No. 59	2	Chabacano	50
Escuela Secundaria No. 71	2	Villa de Cortés	49
Escuela Secundaria No. 82	2	San Antonio Abad	51
Escuela Secundaria No. 83	3	Tlatelolco	81
Escuela Secundaria No. 88	1	Aeropuerto	39
Escuela Secundaria No. 95	2	Tasqueña	48
Escuela Secundaria No. 96	2	Normal	62
Escuela Secundaria No. 102	1	Cuauhtémoc	30
Escuela Secundaria No. 103	1	Cuauhtémoc	30
Escuela Secundaria No. 114	2	San Antonio Abad	51
Escuela Técnica Industrial Comercial No. 2 "Miguel Lerdo de Tejada"	2	Zócalo	52
Escuela Técnica Industrial Comercial No. 3 "Celia Balcarcel"	1	Tacubaya	21
Escuela Técnica Industrial Comercial No. 4 "Sor Juana Inés de la Cruz"	3	Juárez	80

4.3

ESCUELAS
TÉCNICAS
INDUSTRIALES
COMERCIALES

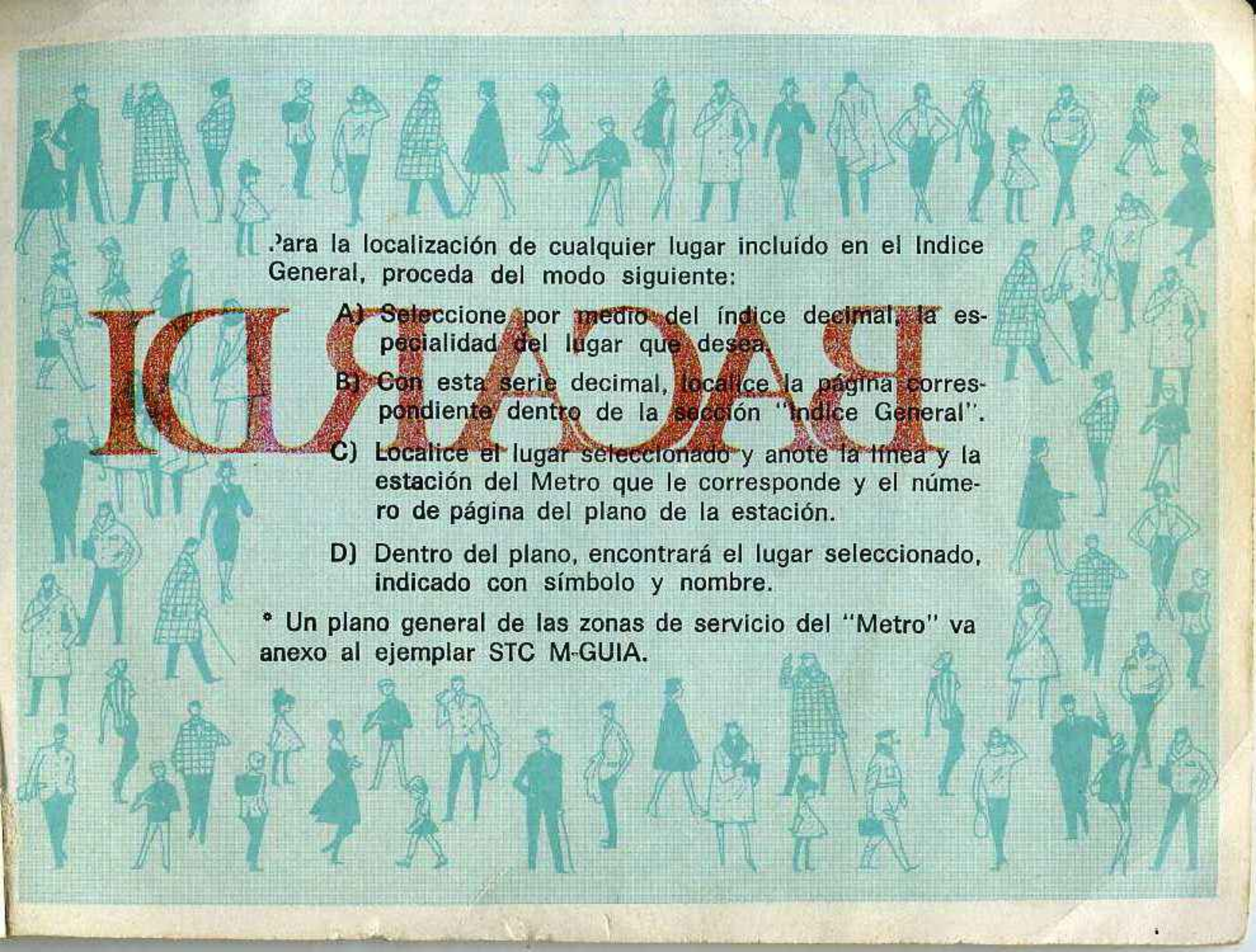
	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
4.3 TECHNOLOGICAL SCHOOLS 4.3 ESCUELAS TECNICAS	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 5 "Corregidora de Querétaro"	2	Bellas Artes	55
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 8	2	San Antonio Abad	51
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 9 "Artes Gráficas"	1	Cuauhtémoc	30
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 10 "Artesanías"	1	Chapultepec	22
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 11 "Guardias Presidenciales"	3	Tlatelolco	81
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 77	2	Nativitas	49
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 118	1	Juanacatlán	21
	Escuela Técnica Industrial Comercial No. 119	3	Tlatelolco	81
SCHOOLS 4.4 ESCUELAS VOCA CIONALES	Escuela Vocacional No. 1	1	Candelaria	37
	Escuela Vocacional No. 2	1	Balderas	31-79
	Escuela Vocacional No. 3	2	Colegio Militar	63
	Escuela Vocacional No. 4	2	Allende	54
	Escuela Vocacional No. 5	3	Juárez	80
5. MEDICAL INSTITUTIONS 5.1 HOSPITALS 5.—INSTITUCIONES MEDICAS 5.1 HOSPITALES	Centro Médico Nacional IMSS	3	Centro Médico	77
	Hospital Colonia FF.CC.	2	San Cosme	62
	Hospital de Traumatología de Balbuena	1	Moctezuma	38
	Hospital de Traumatología de Tacubaya	1	Tacubaya	21
	Hospital Dr. Fernando Quiroz ISSSTE	1	Tacubaya	21
	Hospital General	3	Hospital General	78
	Hospital Homeopático	1-2	Pino Suárez	34-51
	Hospital Infantil	3	Centro Médico	77
	Hospital Infantil de la Col. Moctezuma	1	Balbuena	38
	Hospital Juárez	1	Pino Suárez	34-51
	Hospital Nacional contra la Ceguera	2	Revolución	56
	Hospital Rubén Leñero de la Cruz Verde	2	Colegio Militar	63
	Instituto de Salubridad y Enfermedades Tropicales	2	Colegio Militar	63
	Instituto Nacional de Cardiología	3	Centro Médico	77
Instituto Nacional de la Nutrición	3	Centro Médico	77	

	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
5.2 SOCIAL SECURITY	5.2 I.M.S.S.	1	Insurgentes	24
		2	San Cosme	62
		3	Niños Héroes	79
		2	Cuitláhuac	64
		1	Candelaria	37
		1	Tacubaya	21
		2	Villa de Cortés	49
		1	Aeropuerto	39
		3	Guerrero	81
		1	Merced	35
5.3 MEDICAL SERVICE TO FEDERAL EMPLOYEES	5.3 I.S.S.S.T.E.	1	Aeropuerto	39
		1	Isabel la Católica	33
		1	Chapultepec	22
		1	Cuauhtémoc	30
		3	Tlatelolco	81
		2	Ermita	48
		2 3	Hidalgo	55-80
		3	Centro Médico	77
		2	Cuitláhuac	64
		1	Moctezuma	38
		1	San Lázaro	37
		1	Observatorio	20
		2	Bellas Artes	55
		2	San Antonio Abad	51
		2	San Cosme	62
		1	Tacubaya	21
		2	Gral. Anaya	48
		3	Niños Héroes	79
		3	Tlatelolco	81
		2	San Cosme	62
3	Tlatelolco	81		
3	Tlatelolco	81		
5.4	5.4 S.S.A.	1	Tacubaya	21
		1	Juanacatlán	21
		1	Salto del Agua	32
		3	Centro Médico	77
	Clínica No. 1			
	Clínica No. 2			
	Clínica No. 4			
	Clínica No. 5			
	Clínica No. 6			
	Clínica No. 9			
	Clínica No. 10			
	Clínica No. 14			
	Clínica No. 16			
	Clínica No. 21			
	Clínica "Balbuena"			
	Clínica "Cinco de Febrero"			
	Clínica "Chapultepec"			
	Clínica "Dinamarca"			
	Clínica "Dr. Gonzalo Castañeda"			
	Clínica "Ermita"			
	Clínica "Guerrero"			
	Clínica "Juárez"			
	Clínica "Marina Nacional"			
	Clínica "Moctezuma"			
	Clínica "Morelos"			
	Clínica "Observatorio"			
	Clínica "Perú"			
	Clínica "San Antonio Abad"			
	Clínica "Santa María"			
	Clínica de Especialidades			
	Clínica de Especialidades "Churubusco"			
	Clínica de Especialidades "Indianilla"			
	Clínica de Especialidades "Nonoalco"			
	Clínica de Especialidades "San Rafael"			
	Clínica de Especialidades Dentales			
	Clínica de Salud Mental "Tlatelolco"			
	Centro de Observación para Niñas			
	Centro de Salud "Angel Brioso Vasconcelos"			
	Centro de Salud "Chimalpopoca"			
	Centro de Salud "Dr. Atanasio Garza Ríos"			

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Centro de Salud "Dr. Eliseo Ramírez"	1-3	Balderas	31-79
Centro de Salud "Dr. González Rivera"	2	Colegio Militar	63
Centro de Salud "Dr. José Ma. Rodríguez"	2	Chabacano	50
Centro de Salud "Dr. Juan Duque de Estrada"	1	Balbuena	38
Centro de Salud "Dr. Luis E. Ruiz"	1	Merced	35
Centro de Salud "Dr. Manuel Cárdenas de la Vega"	2	Zócalo	52
Centro de Salud "Dr. Manuel Escontria"	1	Cuauhtémoc	30
Centro de Salud "Portales"	2	Portales	49
Centro de Salud "Zaragoza"	3	Guerrero	81
Clínica del Tórax No. 25	2	San Cosme	62
Comité Nacional de Lucha contra la Tuberculosis	1	Insurgentes	24
Consultorio No. 2	2	Zócalo	52
Consultorio No. 4	2	San Cosme	62
Consultorio No. 5	1	Salto del Agua	32
Consultorio No. 6	1	Cuauhtémoc	30
Dirección de Epidemiología y Campañas Sanitarias	1	Chapultepec	22
Dispensario Antituberculoso	3	H. General	78
Distrito Sanitario No. 4	2	Chabacano	50
Acueducto Azteca	1	Sevilla	24
Arbol de la Noche Triste	2	Popotla	63
Banco de México, S. A. y Oficina Central de Correos	2	Bellas Artes	55
Casa de los Azulejos	2	Allende	54
Casa de los Condes de Heras y Soto	2	Allende	54
Catedral Metropolitana	2	Zócalo	52
Colegio de las Vizcaínas	1	Salto del Agua	32
Convento de Churubusco	2	Gral. Anaya	48
Convento de la Merced	1	Merced	35
Ex-Antigua Aduana	2	Zócalo	52
Ex-Escuela Nacional de Medicina	2	Zócalo	52
Ex-Palacio de Buenavista	2	Revolución	56
Ex-Palacio de los Condes de Valparaíso	1	Isabel la Católica	35
Fuente Monumental Azteca	1-2	Pino Suárez	34-51
Iglesia de Jesús	2	Zócalo	52
Iglesia de Tlaxcoaque	1-2	Pino Suárez	34-51
Iglesia del Salto del Agua	1	Salto del Agua	32
Iglesia del Santo Niño de la Paz	1	Sevilla	24

	PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
	Iglesia de la Profesa	2	Allende	54
	Iglesia de San Fernando, Panteón y Jardín	2-3	Hidalgo	55-80
	Iglesia de San Francisco	2	Bellas Artes	55
	Iglesia de San Hipólito	2-3	Hidalgo	55-80
	Iglesia La Santísima	2	Zócalo	52
	Iglesia Santa Veracruz	2-3	Hidalgo	55-80
	Iglesia y Plaza de Santo Domingo	2	Zócalo	52
	Nacional Monte de Piedad	2	Zócalo	52
	Palacio de Iturbide	2	Allende	54
7. MUSEUMS 7. MUSEOS	Museo de Arte Moderno	1	Chapultepec	22
	Museo de Churubusco	2	Gral. Anaya	48
	Museo de San Carlos	2	Revolución	56
	Museo del Caracol	1	Chapultepec	22
	Museo de la Ciudad de México	2	Zócalo	52
	Museo de las Artes Populares	2	Bellas Artes	55
	Museo de las Culturas	2	Zócalo	52
	Museo Etnográfico y Ruinas Aztecas	2	Zócalo	52
	Museo Nacional de Antropología	1	Chapultepec	22
	Museo Nacional de Historia	1	Chapultepec	22
	Pinacoteca Virreynal de San Diego	2-3	Hidalgo	55-80
	8. PARKS, GARDENS AND SQUARES 8. PARQUES, JARDINES Y PLAZAS	Alameda Central	2-3	Hidalgo
Alameda de Santa María		2	San Cosme	62
Alameda de Tacubaya (Mártires de la Conquista)		1	Tacubaya	21
Bosque de Chapultepec		1	Chapultepec	22
Cárcamo de las Aguas del Río Lerma		1	Chapultepec	22
Explanada del Totem		1	Chapultepec	22
Ferrocarril Infantil Panorámico		1	Chapultepec	22
Fuente de Las Ranas		1	Chapultepec	22
Fuente Diana Cazadora		1	Chapultepec	22
Fuente Monumental de Tláloc		1	Chapultepec	22
Fuente Monumental del Lago		1	Chapultepec	22
Fuente Monumental Netzahualcóyotl		1	Chapultepec	22
Hemiciclo Benito Juárez		2	Bellas Artes	55
Hemiciclo Juventino Rosas		1	Chapultepec	22

PLACE LUGAR	LINE LINEA	STATION ESTACION	PAGE PAG.
Juegos Mecánicos	1	Chapultepec	22
Lago Mayor Nuevo Chapultepec	1	Chapultepec	22
Lago Menor Nuevo Chapultepec	1	Chapultepec	22
Monumento a Carlos IV	2-3	Hidalgo	55-80
Monumento a Cristóbal Colón	2	Revolución	56
Monumento a Cuauhtémoc	1	Insurgentes	24
Monumento a Francisco I. Madero	1	Tacubaya	21
Monumento a Ignacio Zaragoza	1	Zaragoza	40
Monumento a la Independencia	1	Sevilla	24
Monumento a la Madre	2	San Cosme	62
Monumento a la Revolución	2	Revolución	56
Monumento a los Niños Héroeos	1	Chapultepec	22
Monumento a Simón Bolívar	1	Chapultepec	22
Monumento a Venustiano Carranza	1	Chapultepec	22
Monumento al General P. Anaya	2	Gral. Anaya	48
Pabellón Coreano	1	Chapultepec	22
Parque Alamos	2	Xola	50
Parque América	3	Centro Médico	77
Parque Lira	1	Tacuba	21
Parque Zoológico	1	Chapultepec	22
Pérgola Angela Peralta	1	Chapultepec	22
Plaza de Aviación	1	Moctezuma	38
Plaza de H. M. Malpica	1	Salto del Agua	32
Plaza de la Ciudadela	1-3	Balderas	31-79
Plaza de la Constitución	2	Zócalo	52
Plaza de la Soledad	1	Candelaria	37
Plaza de las Tres Culturas	3	Tlatelolco	81
Plaza de los Ferrocarriles	2	San Cosme	62
Plaza de San Lucas	2	Pino Suárez	34-51
Plaza Miravalle	1	Sevilla	24
Plaza Netzahualcóyotl	1	Pino Suárez	34-51
Plaza Río de Janeiro	1	Insurgentes	24
Plaza Washington	1	Cuauhtémoc	30
Plaza Xicoténcatl	2	Allende	54



Para la localización de cualquier lugar incluido en el Índice General, proceda del modo siguiente:

INDICE GENERAL

- A) Seleccione por medio del índice decimal, la especialidad del lugar que desea.
- B) Con esta serie decimal, localice la página correspondiente dentro de la sección "Índice General".
- C) Localice el lugar seleccionado y anote la línea y la estación del Metro que le corresponde y el número de página del plano de la estación.
- D) Dentro del plano, encontrará el lugar seleccionado, indicado con símbolo y nombre.

* Un plano general de las zonas de servicio del "Metro" va anexo al ejemplar STC M-GUIA.

RON  BACARDI

auténtico ron de trópico

BACARDI y el diseño del Murciélago son Marcas Registradas de BACARDI & CO., LTD.
REGS. S.S.A. 1893-B PR-1244/70