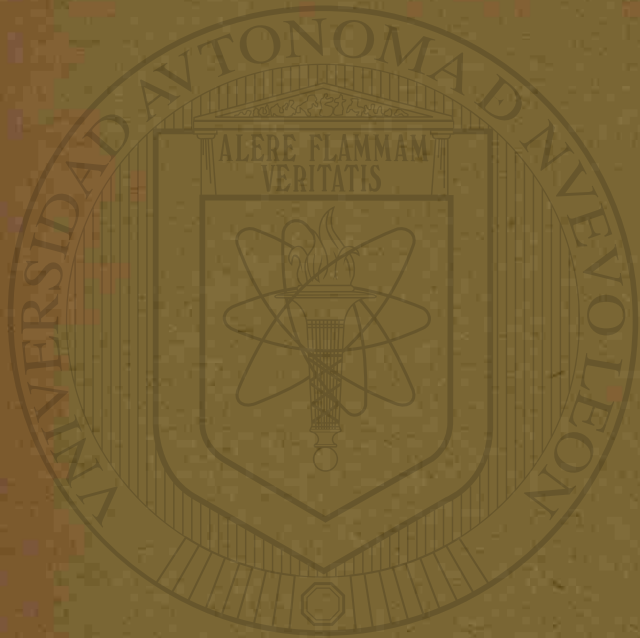


MEXICO
CHICAGO
N. YORK

RAED
E158
C28



1020000729

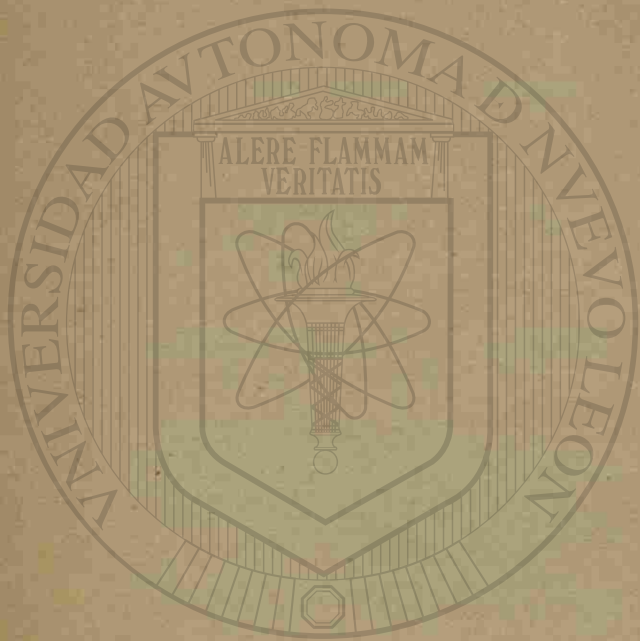


UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECA



103183



DE MÉXICO

Á

CHICAGO Y NUEVA YORK

GUIA PARA EL VIAJERO EN LA QUE SE DESCRIBEN LAS PRINCIPALES CIUDADES Y FERROCARRILES DE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS DEL NORTE.

POR

S. Adalberto de Cardona.

U A N L

SEGUNDA EDICIÓN AUMENTADA Y CORREGIDA HASTA LA FECHA.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

CON PROFUSION DE GRABADOS.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NUEVA YORK.
IMPRESA DE MOSS ENGRAVING CO.

CALLE PEARL, NO. 535.

1892.



PRIMERA PARTE.

RUTA NUMERO 1.

FERROCARRILES: CENTRAL MEXICANO—ATCHISON, TOPEKA
& SANTA FÉ—LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN
NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER.



FONDO
FERNANDO DIAZ RAMIREZ

TO THE PUBLISHERS.—All the pictures in DE MEXICO A CHICAGO Y NUEVA YORK are copyrighted, and must not be reproduced without the permission of the proprietor. Infringement upon this copyright will be promptly prosecuted.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM
VERITATIS

DEDICATORIA.

La presente edición de mi humilde obrita queda respetuosamente dedicada por medio de estas líneas á todos aquellos hijos de México que en los campos de batalla han expuesto valerosamente su vida en sostenimiento de la autonomía é integridad del país; á todos aquellos que sacrificando generosamente intereses personales han cooperado al afianzamiento de la paz que hoy disfruta; á todos aquellos que de una ú otra manera han contribuido á su adelanto moral y material; y, finalmente, á la estudiosa juventud mexicana, que por medio de la instrucción labra afanosa la sólida base sobre la cual ha de descansar el futuro engrandecimiento y prestigio de la patria.

EL AUTOR.



DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

GRAL. PORFIRIO DIAZ,
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE MÉXICO.



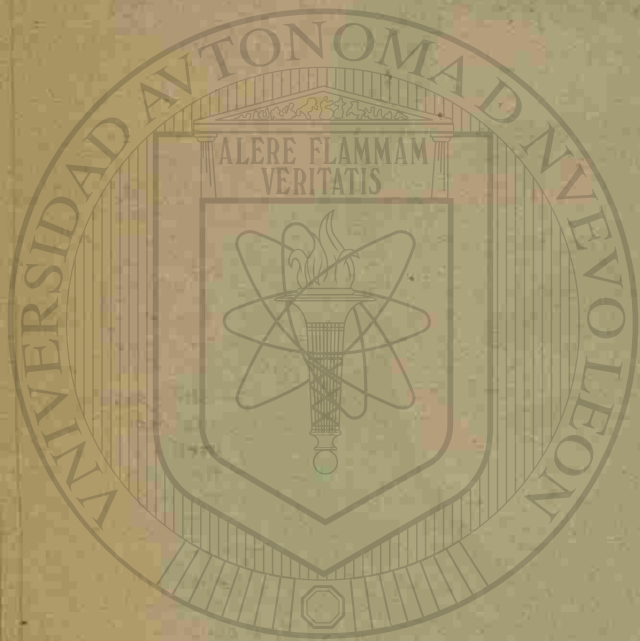
INTRODUCCION.

No sé quién sería el primero que dijo que "la costumbre hace ley"; pero de cualquier suerte que haya sido, nunca mejor ha empleádose la frase que en conexión con el uso de arreglarle su INTRODUCCION ó PRÓLOGO á toda obra que se escribe. No deseando yo quebrantar esta costumbre, observada desde tiempo inmemorial, pasaré á explicar, aunque sea brevemente, el móvil que pudo animarme á publicar este ensayo.

No de ahora, sino desde hace muchos años, uno de mis mayores anhelos ha sido siempre el de contribuir con mi humildísimo contingente para el bien de México y sus nacionales y para estrechar las relaciones de amistad y comercio entre el mencionado país y los Estados Unidos del Norte. Hijo de padres nacidos en el privilegiado y heroico suelo mexicano, y habiendo abierto los ojos á la primera luz del día bajo el cielo que llueve sus bendiciones sobre esta poderosa é ilustrada nacion ¿tiene algo de extraño si á esto aspira mi corazón? En años anteriores me proporcionaron oportunidad para el efecto las columnas de modestos periódicos que tuve bajo mi direccion, y hoy creo poder contribuir en el mismo sentido con esta igualmente humilde obra que teneis en vuestras manos, lector querido.

Ya que México ha logrado salir del abismo en que le habian hundido sus nunca bien lamentadas discordias civiles; ya que el manto en que la decadencia tenia envuelto á todo el país va siendo arrollado al empuje irresistible del progreso; ya que la felicidad de la paz vuelve su fertilidad y frescura á los campos y la dicha al hogar de la familia; ya, en fin, que los ferro-carriles al cruzar el país en todas direcciones han hecho desaparecer los peligros y las incomodidades del antiguo modo de viajar, ¿que no es de suponerse, me dije, que se despierte ya en aquellos mexicanos que no han salido nunca de su patria el deseo de conocer del mundo algo más que las tierras que les dejen sus mayores? ¿Y siendo las hermosas al par que populosas ciudades de los Estados Unidos del Norte las más próximas á México, y por lo mismo las más fáciles de visitarse, no es de suponerse tambien que hácia ellas se dirijan primeramente las corrientes de turistas mexicanos?

Animado por esta clase de pensamientos resolví hacer un viaje á los más grandes centros de poblacion de este país para escribir la presente obra; pero queriendo antes conocer las principales ciudades de Mexico, de aquel país querido por haber sido el de mis padres, emprendí mi primer viaje desde San Francisco, en California, hasta la antigua y simpática capital azteca. Y despues de recorrer en la histórica Chihuahua los lugares regados en 1811 con la preciosa sangre del insigne caudillo y padre de la Independencia Mexicana; despues de ascender hasta la pintoresca ciudad de Zacatecas, con sus afamados minerales y su tambien histórico Cerro de la Bufa; despues de aspirar el ambiente perfumado de Aguascalientes y de sentir la saludable influencia de sus aguas, de su deliciosa temperatura; despues de pasar dias agradabilísimos en Guadalajara, justamente llamada la Perla de Occidente;



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

después de pisar en Querétaro el mismo suelo que hollara con sus plantas un ejército extranjero y el sitio donde poco después tuviera su desenlace trágico el drama de la Intervención Francesa; después de visitar la industriosa ciudad de Leon, y las también importantes ciudades de Guanajuato, Toluca, San Luis Potosí, Monterrey, Saltillo y varias otras, seguí mi viaje hasta Nueva York; la primera ciudad del Americano Continente deteniéndome en más viajes de ida y de regreso en todas aquellas otras ciudades cuya descripción se encontrará en las páginas de este libro y las cuales juzgué podrían reunir mayor interés para el viajero.

Al emprender este trabajo traté solo de contribuir á remediar la necesidad que yo creo existe ya de que en Mexico se sepa algo más de lo que actualmente se sabe sobre este gran país. Aquí donde no abundan, como en Europa, los guías de *profession*, encontrará útil el viajero este libro; pues llegar á cualquier populosa ciudad sin tener de ella ningún conocimiento, sin saber cómo conducirse al arribo de los trenes, sin saber cuáles son sus mejores hoteles, sus principales sitios de recreo ni sus lugares más dignos de visitarse equivale á sufrir uno disgustos, á hacer gastos innecesarios y á nosacar, como resultado del viaje, el fruto que se debiera.

Además, pensé yo, el mexicano que se anime después de leer esta Guía á recorrer algunas de las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte, podrá fácilmente comprender hasta qué grado de adelanto puede llegar un pueblo como éste, industrial por excelencia; un pueblo que sabe rendir el debido acatamiento á las leyes de su país; un pueblo que antes que todo atiende al cultivo de su inteligencia, comprendiendo que la educación forma la base más sólida y duradera de la felicidad y engrandecimiento de las naciones, y, como consecuencia precisa, de su propia felicidad y engrandecimiento. Al mexicano que esto vea, que esto estudie, me dije, le servirá de gran estímulo; y además de la distracción que el viaje haya podido proporcionarle, los nuevos conocimientos adquiridos podrán redundar en grande beneficio para sí, y ¿quién sabe? tal vez también en beneficio de su querida patria al regresar á ella.

Queda expuesto, pues, el espíritu con que acometí este trabajo, y al terminarlo, por más imperfecto que él sea, me anima la esperanza de que hará algún provecho en el sentido que he explicado. Tengo así mismo la confianza de que habiéndose despertado ya entre la buena y pudiente sociedad mexicana el deseo de viajar no tardará éste en convertirse en una necesidad, y que se adoptará entonces la costumbre de emprender anual ó periódicamente viajes de recreo á las incomparables Cataratas del Niágara, á Chicago, Saratoga, Boston, Nueva York, Filadelfia, Long Branch, Washington ó San Francisco. Cada uno de estos viajes ha de proporcionarles sin duda grandes beneficios, placeres muchos, y esta humilde obrita les servirá también de algo; pues sabido es que para el viajero una Guía descriptiva del país ó población que se propone visitar es siempre un libro no casi sino de todo punto indispensable.

S. ADALBERTO DE CARDONA.

DOS PALABRAS.

Espero que se me perdonará si antes de comenzar la tarea que me he impuesto no puedo menos que dedicar un recuerdo en estas páginas á la que fué la santa autora de mis días.

Al trazar estas líneas hace precisamente un año que mis ojos se recrearon por la vez última contemplando su bello y siempre resignado rostro. Yo la prodigaba mis besos, mis caricias, y, "no tardes hijo querido,"—me decía ella abrazándome—"que no quiero morir sin volverte á ver."

Estas fueron sus últimas palabras y ¡cuánto hoy su recuerdo me desgarrá el pecho!

Enjugué mis lágrimas, y haciendo un supremo esfuerzo partí del materno hogar, dejando entero en él mi corazón.

Hacia la estación de pasajeros caminaba yo por entre jardines amenos y floridos; pero ni la hermosura de aquella tarde inolvidable, ni su tibio ambiente, embalsamado con el suave aroma de mil flores, podían tener atractivos ningunos para mí cuando me aljaba de ELLA, que había sido siempre mi único encanto, el solo perfume de mi vida triste.

Pasaron algunos meses y yo seguía viajando, sin sentir fatiga porque me animaba el bendito recuerdo de mi madre, que esperándome estaba en California.

Terminé al fin mi visita á las ciudades principales del país en donde escribo en busca de nuevos datos para esta guía de viajeros, ó sea para vuestro beneficio, lector querido, y pisé luego una vez más el suelo mexicano. Pocos días después llegaba á la simpática capital azteca, teniendo este último viaje por fin único el hacer los necesarios arreglos para trasladar allí sin más demora á la idolatrada madre mía y mis hermanas.

Este había sido de ella su constante sueño por muchos años: morir no quería sin volver á su nativo suelo. Mi alma gozaba lo que no es decible pensando en que muy pronto quedaria obsequiado tan legítimo deseo.

Con ansiedad por tener noticias tuyas, antes que á un hotel me dirigí al correo á mi llegada. Una enlutada carta junto con varias otras encontré, y al reconocer en el fúnebre sobre la letra de mi hermana, mi pobre corazón latió de tal manera que parecia que á arrancárseme iba la existencia.

¡Qué cruel y negra incertidumbre me rodeaba!

Mi temblorosa mano no acertaba á rasgar aquel sobre cuyo contenido debía herir de muerte la dicha toda de mi vida.

¡Oh, Dios mío, Dios mío! ¡Y puede ser cierto lo que aquí me dicen! es cuanto acertaban á articular mis labios, mientras sentía que una tras otra huían de mi alma mis más risueñas ilusiones, mis sueños todos de ventura, la luz y la alegría de mi vida, dejando solo en su lugar un vacío imposible de llenar y un deseo vivo, anhelante, de morir.

DOS PALABRAS.

"Ayer sepultamos los restos mortales de nuestra adorada madrecita," fueron las líneas que leí en aquella carta, escritas por mi hermana y casi borradas con sus lágrimas.

El golpe era tan inesperado como terrible y doloroso. No podía comprender lo que me pasaba y el corazón se resistía á creer lo que leían los ojos. Mi vida parecía lo que una frágil pavecilla que sin rumbo ni brújula es impelida en noche tempestuosa á merced del huracán... y estuvo cercana á zozobrar.

Ah, sufre penas el alma que no podrá nunca bosquejar la pluma; pero es cierto que el dolor no mata... cuando aun estoy viviendo yo!

Vivo, sí, si vivir es llevar una existencia que ha perdido su más dulce encanto y un corazón en el pecho que late envuelto entre crespones negros.

Desde aquella fecha de luto ya un año ha pasado, y de la herida brotan aún agudos mil dolores, los cuales me dicen aliviará con su trascurso el tiempo y con su misericordia infinita, Dios.

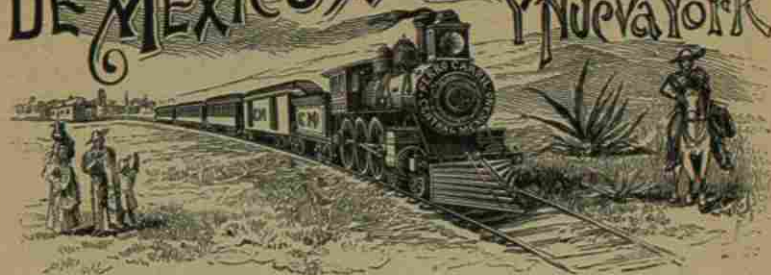
Entre tanto, sin embargo, ¿cuán pesada es la carga para mí de la existencia! Y aquellos sitios que fueron encantadores y risueños en los tiempos en que fui feliz, sitios que acompañado de ELLA la habia ofrecido volver á visitar, no son ya ni volverán á ser jamás lo que antes fueron para mí: no admiro ya del Niágara sus estupendas cataratas, no me impresiona el aterrador lamento de sus aguas, ni tampoco la poética belleza de la Mexicana capital con sus antiguos templos y palacios; no tiene ya hoy la opulenta Nueva York los mil atractivos que antes tuvo, ni la potente claridad del sol alcanza á penetrar hasta el abismo de tristezas en que se halla sumergida mi alma.

Aquí estoy otra vez, en el que fué mi dulce hogar. Ya no pude como en otros días ver su rostro radiante de alegría, no pude escuchar su cariñosa bienvenida ni disfrutar de su maternal abrazo á mi llegada. Luto y lágrimas solo ven mis ojos por doquiera, y la silenciosa y fría losa de un sepulcro contra la que se estrellan ay! mis gemidos de dolor.

¿Cómo ha de ser, Dios mío! Yo acato tus designios, y ya que no por entre flores seguiré por entre abrojos adelante, hasta que suene la hora final de mi existencia.

Pero aun los dolores más acerbos tienen tregua: los que en mi pecho nacieron con su ausencia siento que se calman por la noche, porque al cerrarse mis ojos á las tinieblas de esta vida transitoria se abren á la luz brillante, esplendorosa, de un mundo superior: y entonces, entre nubes vaporosas, acompañada de alados seres resplandecientes de hermosura y alegría, yo la veo descender hasta mi lecho; siento que con maternal amor sobre mi ardorosa frente posa sus labios y que "no sufras, hijo querido," me dice—"que desde el cielo tu madre te bendice y es feliz."

DE MÉXICO A CHICAGO Y NUEVA YORK



El Ferrocarril Central Mexicano.

HISTORIA DE SU CONSTRUCCION—LOS BENEFICIOS QUE HA ACARREADO AL PAIS—LA GRAN EXPOSICION.

Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892 el cual, á imitacion de cuantos le han precedido, poco ha de tardar en llegar al fin del círculo que le está trazado en el mísero reloj de la existencia. El TIEMPO, entonces, fundiendo en su vetusto crisol el anual acopio de las dichas pasajeras, de los suspiros y lágrimas de la gran familia humana, añadirá un eslabon más á la larga cadena de los siglos. Mas no terminará él, no; no terminará el presente año, sin dejar tras sí una cetela luminosa cuyos potentes reflejos atravesando la oscuridad de cuatro siglos harán destacarse grandiosa, colosal, la noble figura del descubridor del nuevo mundo.

Hasta en las más apartadas regiones del globo que habitamos se activan preparativos para honrar dignamente la memoria del ilustre navegante genovés y, cáusanos gran satisfaccion poderlo decir, México es una de las naciones que con mayor entusiasmo acogió el llamamiento hecho á todos los países por los Estados Unidos anglo-americanos, para tomar participio en la gran Exposicion Universal Colombiana que con tal motivo está preparándose; grande, y tanto, ha sido el interés que sobre el particular ha tomado



El Calendario Azteca.



Luro cargado de pulque.

DOS PALABRAS.

"Ayer sepultamos los restos mortales de nuestra adorada madrecita," fueron las líneas que leí en aquella carta, escritas por mi hermana y casi borradas con sus lágrimas.

El golpe era tan inesperado como terrible y doloroso. No podía comprender lo que me pasaba y el corazón se resistía á creer lo que leían los ojos. Mi vida parecía lo que una frágil pavecilla que sin rumbo ni brújula es impelida en noche tempestuosa á merced del huracán... y estuvo cercana á zozobrar.

Ah, sufre penas el alma que no podrá nunca bosquejar la pluma; pero es cierto que el dolor no mata... cuando aun estoy viviendo yo!

Vivo, sí, si vivir es llevar una existencia que ha perdido su más dulce encanto y un corazón en el pecho que late envuelto entre crespones negros.

Desde aquella fecha de luto ya un año ha pasado, y de la herida brotan aún agudos mil dolores, los cuales me dicen aliviará con su trascurso el tiempo y con su misericordia infinita, Dios.

Entre tanto, sin embargo, ¿cuán pesada es la carga para mí de la existencia! Y aquellos sitios que fueron encantadores y risueños en los tiempos en que fui feliz, sitios que acompañado de ELLA la habia ofrecido volver á visitar, no son ya ni volverán á ser jamás lo que antes fueron para mí: no admiro ya del Niágara sus estupendas cataratas, no me impresiona el aterrador lamento de sus aguas, ni tampoco la poética belleza de la Mexicana capital con sus antiguos templos y palacios; no tiene ya hoy la opulenta Nueva York los mil atractivos que antes tuvo, ni la potente claridad del sol alcanza á penetrar hasta el abismo de tristezas en que se halla sumergida mi alma.

Aquí estoy otra vez, en el que fué mi dulce hogar. Ya no pude como en otros días ver su rostro radiante de alegría, no pude escuchar su cariñosa bienvenida ni disfrutar de su maternal abrazo á mi llegada. Luto y lágrimas solo ven mis ojos por doquiera, y la silenciosa y fría losa de un sepulcro contra la que se estrellan ay! mis gemidos de dolor.

¿Cómo ha de ser, Dios mío! Yo acato tus designios, y ya que no por entre flores seguiré por entre abrojos adelante, hasta que suene la hora final de mi existencia.

Pero aun los dolores más acerbos tienen tregua: los que en mi pecho nacieron con su ausencia siento que se calman por la noche, porque al cerrarse mis ojos á las tinieblas de esta vida transitoria se abren á la luz brillante, esplendorosa, de un mundo superior: y entonces, entre nubes vaporosas, acompañada de alados seres resplandecientes de hermosura y alegría, yo la veo descender hasta mi lecho; siento que con maternal amor sobre mi ardorosa frente posa sus labios y que "no sufras, hijo querido," me dice—"que desde el cielo tu madre te bendice y es feliz."

DE MÉXICO A CHICAGO Y NUEVA YORK



El Ferrocarril Central Mexicano.

HISTORIA DE SU CONSTRUCCION—LOS BENEFICIOS QUE HA ACARREADO AL PAIS—LA GRAN EXPOSICION.

Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892 el cual, á imitacion de cuantos le han precedido, poco ha de tardar en llegar al fin del círculo que le está trazado en el mísero reloj de la existencia. El TIEMPO, entonces, fundiendo en su vetusto crisol el anual acopio de las dichas pasajeras, de los suspiros y lágrimas de la gran familia humana, añadirá un eslabon más á la larga cadena de los siglos. Mas no terminará él, no; no terminará el presente año, sin dejar tras sí una cetela luminosa cuyos potentes reflejos atravesando la oscuridad de cuatro siglos harán destacarse grandiosa, colosal, la noble figura del descubridor del nuevo mundo.

Hasta en las más apartadas regiones del globo que habitamos se activan preparativos para honrar dignamente la memoria del ilustre navegante genovés y, cáusanos gran satisfaccion poderlo decir, México es una de las naciones que con mayor entusiasmo acogió el llamamiento hecho á todos los países por los Estados Unidos anglo-americanos, para tomar participio en la gran Exposicion Universal Colombiana que con tal motivo está preparándose; grande, y tanto, ha sido el interés que sobre el particular ha tomado



El Calendario Azteca.



Lurro cargado de pulque.

el ilustrado gobierno del Sr. Gral. Porfirio Diaz que, segun noticias que se nos han comunicado, asciende á \$750,000 la suma que ha apropiado para exhibir debidamente allí los ricos productos del privilegiado suelo mexicano.

Ha causádonos así mismo gran satisfaccion notar durante los largos viajes que acabamos de hacer por la República Mexicana, viajes que nos han proporcionado visitar todas sus principales ciudades, el mucho interés con que se habla de la ya cercana gran exposicion entre las mejores clases de la sociedad; en todas partes encontramos numerosas familias que sienten un positivo y creciente anhelo porque llegue la fecha en que deberá verificarse la solemne inauguracion, para emprender su vuelo hácia el poderoso vecino país.

Justa ambicion esta, por cierto; puesto que podrán presenciar los que á Chicago acudan en el tiempo á que aludimos festividades que, tanto por su importancia como por su esplendor, no han tenido aun su precedente en la historia del mundo. Si, la Exposicion Universal Colombiana superará en magnificencia á cuantas exposiciones universales se han celebrado hasta el dia en ambos hemisferios; pues todas las principales naciones de la tierra se han unido para conmemorar debidamente la fecha del descubrimiento de América y para honrar de una manera digna la memoria del inmortal Cristóbal Colon, del *gran civilizador*, segun le han llamado con justicia insignes escritores.

Pero no es nuestro propósito tratar aquí de la citada Exposicion Colombiana; ya lo haremos con la necesaria extension al ocuparnos de la activa y populosa ciudad de Chicago. El presente capítulo, segun lo explica su epigrafe, hace necesario que dediquemos nuestra atencion preferente al interesante *Ferrocarril Central Mexicano* que tan excelentes comodidades ofrece hoy al viajero que desee visitar, no solo la ciudad de la exposicion sino tambien todas las demás grandes poblaciones del país norte-americano.

Lo que queda escrito no ha sido, pues, otra cosa que un pequeño paréntesis que nos obligó á hacer nuestro deseo de dedicar las primeras líneas de este libro al esclarecido navegante que supo nada menos que doblar el espacio de la tierra.

Hecha esta explicacion sigamos adelante con la historia de la construccion del *Central Mexicano*, aunque sea á grandes rasgos.

Ya desde los años de 1856 y 1857 se hablaba de construir un ferro-carril que partiendo de la Capital de México la pusiese en comunicacion inmediata con algunas de las ciudades al Norte; pero todos los esfuerzos que hicieron los iniciadores de esta idea y los decretos que para el efecto expidió el Congreso nada habian logrado alcanzar á fines del año de 1879.

En Diciembre 5 de 1874, el Congreso aprobó un contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. Sebastian Camacho y J. Antonio Mendizabal y Cía. para la construccion de un ferro-carril y linea telegráfica que uniesen á la ciudad de México con la de Leon, en el Estado de Guanajuato; pero como quiera que la empresa no hubiese cumplido con las condiciones estipuladas en uno de los Articulos del decreto expedido por el Congreso en



VISTA DE LA CATEDRAL—Ciudad de Mexico.

la expresada fecha, hubo de incurrir en la pena de caducidad, la cual se declaró en 26 de Diciembre de 1876.

Una compañía formada despues en Boston, á cuyo frente figuraba el Sr. Roberto Symon, solicitó, con algunas modificaciones, la caduca concesion, obteniendo su traspaso el 21 de Febrero de 1880: el decreto correspondiente de traspaso se expidió en 3 de Abril de 1880.

Obtenido que hubo la compañía esta concesion, solicitó que la línea por construir fuese de vía ancha y que se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos y que se le concediese, además, el privilegio para construir un ramal desde algun punto céntrico de la República hasta el Océano Pacífico.

El nuevo proyecto fué estudiado cuidadosamente por la Secretaría de Fomento, y terminado que se hubieron las negociaciones convenientes, el Ejecutivo otorgó la concesion el 8 de Setiembre de 1880, la cual aprobó el Congreso de la Union el 8 de Noviembre del mismo año: estipulándose en ella que la línea férrea debería extenderse á través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la fronteriza villa de Paso del Norte. Al mismo tiempo se dispuso que de un lugar próximo á la ciudad de Leon debería partir el ramal del Pacífico, y que pasando por Guadalajara fuese á terminar en un punto del citado Océano, el cual la compañía escogería despues de practicar en el terreno los estudios necesarios.

En el mismo año de 1880 la compañía que nos ocupa adquirió la línea construida entre Celaya é Irapuato, y tambien las concesiones hechas á los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas para la construccion de un ferrocarril desde San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico, habiendo estas quedado incluidas en la concesion del 8 de Setiembre de 1880.

En Febrero 2 de 1881, se otorgó una concesion á los Estados de San Luis Potosí y Aguascalientes para la construccion de un ferrocarril de vía ancha que uniese á sus respectivas capitales; pero pronto tambien esta nueva concesion llegó á ser propiedad de la Compañía del *Ferrocarril Central Mexicano*, habiéndole hecho dichos Estados el correspondiente traspaso, el cual fué aprobado por el Congreso en Marzo 25 del mismo año.

Obtenidas por la Compañía todas estas concesiones, las cuales logró refundir más tarde en un solo contrato, y teniendo así asegurado el privilegio para la construccion y explotacion de dos líneas férreas, una internacional para la construccion y explotacion de dos líneas férreas, una internacional para la Capital de la República hasta su frontera con los Estados Unidos del Norte, y la otra, interoceánica desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico; tan importante la una como la otra por la riqueza de los terrenos que atraviesan y por el tráfico inmenso que sin la menor duda están destinadas á crear y fomentar, ya no se ocupó en la adquisicion de nuevas concesiones: solo se dedicó al cumplimiento de los compromisos contraidos con el Gobierno, y con tal empeño, que no ha habido ni un solo caso en que no haya concluido los diferentes tramos y divisiones de su extenso sistema ferrovía-

rio mucho antes del tiempo fijado en los contratos.

* Verdaderamente, es digno del mayor encomio y mucho recomienda á la Compañía, la actividad con que condujo sus trabajos desde el día que los inauguró en la ciudad de México, en la estacion llamada de Buena Vista, el día 25 de Mayo de 1880, hasta que hubo concluido su línea troncal en Marzo 8 de 1884, dejando así unidos con sus cintas de acero á los Estados Unidos del Norte con los Estados Unidos Mexicanos.

Acontecimiento de grandísima importancia fué éste, por cierto, puesto que México, que habia permanecido hasta entonces casi en un aislamiento completo, quedaba desde luego ligado y en comunicacion rápida con los principales centros comerciales del mundo; acontecimiento de grandísima importancia, porque al penetrar el veloz caballo de hierro y vapor por las apartadas regiones del país, llevaba á sus indefensas familias la ansiada proteccion contra las hordas de salvajes que con tanta frecuencia hacian incursiones á aquellas comarcas, regando el suelo con la sangre de sus pacíficos habitantes; acontecimiento de grandísima importancia, porque aquellas mismas fértiles pero incultas regiones quedaron desde aquel momento abiertas á la inmigracion, que poco á poco comienza ya á poblarlas y que las convertirá, en no lejana fecha, en verdaderos Edenes terrenales; acontecimiento, lo repetimos, de grandísima importancia, porque dió un nuevo y vigoroso empuje á la marcha del progreso que en general por todo México comenzaba ya á hacerse sentir, á influjo de la bienhechora paz de unos cuantos años; porque ha llevado á aquel privilegiado país á miles de sus vecinos de aquende el Bravo, quienes despues de estudiar los innumerables recursos con que una generosa Naturaleza lo ha dotado, han invertido unos sus capitales en la explotacion de muchas de sus antiguas y de sus nuevas minas y otros, previendo el grande y risueño porvenir que con abiertos brazos le espera, se preparan para ir á establecer allí nuevas industrias en grande escala, las cuales no podrán menos que influir en el mejoramiento de su condicion, las cuales contribuirán al aumento de su comercio y á su bien general.

Esta línea férrea que tan eficazmente ha ayudado al adelanto material del país tiene en su extension desde la capital de México hasta la villa de Paso del Norte 1970 kilómetros (1224 millas), y fué construida en tres años, nueve meses y medio, ó sea á razon de 1½ kilómetros por día. Hé aquí por qué dijimos en párrafo anterior, que recomendaba en alto grado á la Empresa la gran actividad con que habia seguido los trabajos de construccion en su línea troncal desde la fecha que los inauguró hasta dejarlos terminados.

Comprendiendo el Gobierno de México los inmensos beneficios que de la construccion de este ferrocarril resultarían al país, contribuyó para el efecto con una subvencion de \$9,500 por kilómetro de vía, garantizando la misma con certificados del uno por ciento sobre los ingresos aduanales. Dicha subvencion ascendió para la construccion de la línea principal ó troncal, á unos \$18,620,000, y su costo total se dice que fué de \$35,500,000.

La construccion del ramal de Guadalajara se comenzó el 2 de Mayo de

1887 en Irapuato, y continuóse con tal actividad que el primer tren pudo llegar á Guadalajara el día 16 de Abril de 1888.

Este acontecimiento, de muchísima importancia también, y que dejó unidas á las dos principales y más alegres capitales de la República Mexicana, fué celebrado con grande y legítimo entusiasmo por los vecinos de la *Perla de Occidente*, que en masa acudieron á tomar parte en las ceremonias de aquel día memorable, acompañados de sus mejores bandas de música y presididos por el jefe del Estado, que lo era en aquella fecha el malogrado Gral. Ramon Corona; y mientras se efectuaba la importante ceremonia se echaban al vuelo todas las campanas de la ciudad, y con las notas del himno nacional se confundían los vivas que aquel pueblo agradecido dirigía al progreso de Jalisco, al progreso de la nación y á su jefe, el Gral. Porfirio Diaz, cuya política de paz y de progreso rendía aquellos tan anhelados frutos. La extensión de este tramo, desde Irapuato hasta Guadalajara, es de 259 kilómetros ó 161 millas.

La compañía inició sus trabajos en el ramal de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico el 13 de Julio de 1881, en un punto llamado Tamós, cercano al puerto de Tampico. La parte de este ramal comprendida entre las capitales de Aguascalientes y San Luis Potosí se inauguró el día 3 de Junio de 1889 y quedó terminada hasta el puerto de Tampico el 30 de Marzo de 1890, habiéndose clavado en dicha fecha el último riel en un hermoso valle del Estado de San Luis Potosí conocido con el nombre de valle de La Labor. Las ceremonias y festividades de inauguración estuvieron en ambas ocasiones magníficas; hubo música, disparos de cañon, repique de campanas, se pronunciaron elocuentes discursos y reinó gran entusiasmo.

La division de Aguascalientes á San Luis Potosí quedó formalmente abierta al tráfico público el día 10 del propio mes de Junio y tiene una extensión de 225 kilómetros (140 millas); y la division de San Luis Potosí á Tampico, que se abrió al público el primero de Mayo de 1890, cuenta con 443 kilómetros (268 millas), formando así para el importante ramal que nos ocupa una extensión total de 668 kilómetros ó sean 408 millas.

Una vez terminado el ramal de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico la Empresa se prepara para continuar los trabajos en su ramal



Pulqueros—Mexico.



Un Cargador—Mexico.

de Occidente, desde Guadalajara hasta la costa del Pacífico, y cuando éste quede concluido formará, junto con el ramal de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico, el *Ferrocarril Interoceánico*, del cual se trata en las concesiones de Setiembre 8 de 1880 y de Febrero 2 de 1881.

Para que el lector se forme idea más exacta de los extensos trabajos ferrocarrileros que de 1880 á 1892 ha llevado á efecto la poderosa Compañía que nos ocupa, así como del rico territorio del país que sus líneas atraviesan, bastará pasar la vista por el mapa de la República que incluimos en esta reseña: en él aparece el importante *Ferrocarril Central Mexicano* con todos sus ramales en explotación y también el tramo que queda por construir



INDIGENAS CONTEMPLANDO EL PRIMER TREN DEL FERROCARRIL

entre Guadalajara y San Blas, aunque no ha decidido aun la empresa si hará de este puerto ó no su punto terminal en el Pacífico.

Los negocios de la Compañía han ido en aumento constante desde que terminó su línea troncal; pero por más satisfactorio que haya sido para la empresa el resultado obtenido hasta hoy, el que obtendrá en los próximos pocos años deberá sin duda ser muchísimo mayor, pues las diferentes industrias del país se van desarrollando satisfactoriamente, el adelanto que se nota es general y los ferrocarriles van convirtiéndose de día en día para México en artículo de primera necesidad.

La construcción del *Central Mexicano* ha sido de trascendental importancia para el país. Con su conclusión parece que se restableció la confianza entre los capitalistas extranjeros, que comenzaron luego á dirigir sus miradas hácia México y que ya hoy han invertido allí gruesas sumas en diferentes negociaciones; con su conclusión se despertó una especie de *fiebre ferroviaria* por todas partes del país, y para comprender toda la verdad que esto encierra bastará ver entre cuántas ciudades que hace solo cinco ó seis años se hacía aun el viaje por medio de las molestas y polvosas diligencias y se transportaba la carga en burros ó carretas de bueyes, corre hoy la locomotora arrastrando una larga y pesada cola de wagones: bastará abrir los libros de la Se-

cretaría de Fomento y leer en sus páginas las numerosas concesiones que para la construcción de ferro-carriles en diferentes y apartadas regiones del país se han expedido en solo el año que acaba de expirar, para comprender la razón que nos asiste al hacer la anterior observación.

Pero no solo en éste sentido ha sido benéfica al país la construcción de este ferro-carril, no solo las gentes acaudaladas y de reconocido espíritu emprendedor se han puesto en movimiento con ella; también los propietarios en pequeña escala, olvidando sus antiguas nocivas costumbres de vida, se han animado con la velocidad del caballo de hierro y ya les encontramos en todas partes moviéndose también con alguna actividad, deseosos de mejorar su condición. Aún las más inferiores clases de nuestra sociedad parece que comiencen á salir del desconsolador letargo en que por tan largos años han vivido sumergidas.

Que sean siempre bienvenidos esos agentes del progreso y de la civilización moderna.

Las oficinas generales de la Compañía se hallan en la ciudad de México y sus negocios de administración están encomendados á los cumplidos caballeros E. W. Jackson, Vice-Presidente y Gerente General, y A. C. Michaelis Agente General de Fletes y Pasajes. Estos apreciables señores, desde el momento que se establecieron en México, por su trato fino y atento supieron captarse la estimación y aprecio, así de cuantos en lo particular les trataron como de los que tuvieron que arreglar con ellos asuntos en conexión con el importante cargo que desempeñan. Dificilmente podrían haberse elegido dos personas más competentes, que con más anhelo velasen por los intereses de la poderosa compañía que representan, y que con más acierto condujesen los negocios todos del extenso sistema ferroviario del *Central Mexicano* que los Sres. Jackson y Michaelis. Que sigan tan estimables caballeros por muchos años en el puesto que hoy ocupan, para el mayor bien de la Empresa y de cuantos con ella tengan asuntos que ventilar.

Los anteriores párrafos bastarán para familiarizar al lector con los más salientes puntos históricos del *Ferrocarril Central Mexicano* y con el importante papel que ha desempeñado en la marcha progresiva de México. Sigamos ahora con la descripción de los principales centros de población que atraviesa, aunque sea de una manera sucinta para no cansar al lector.

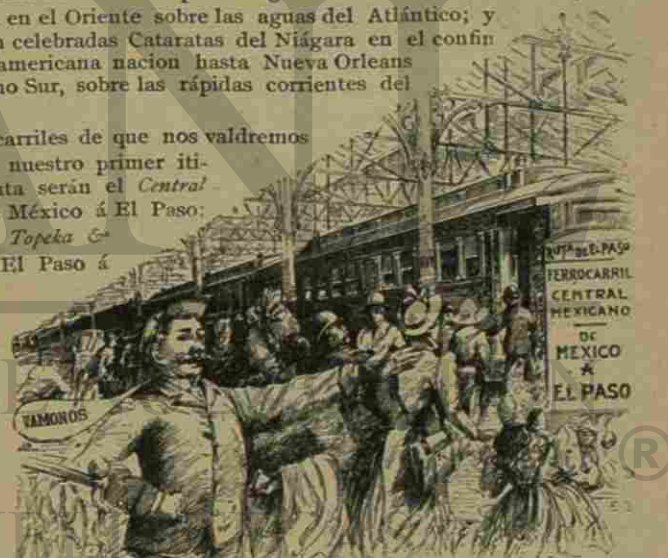


De México á Querétaro.

EL CANAL DE NOCHISTONGO—SAN JUAN DEL RIO—LA HISTÓRICA CIUDAD—EL CERRO DE LAS CAMPANAS.

Lector querido, ya que os hallais más enterado sobre los grandes trabajos emprendidos y terminados por la Empresa del *Ferrocarril Central Mexicano* y de los grandes beneficios que la construcción de éste ha acarreado y continúa constantemente acarreado al país, seguid leyendo éstas páginas en las cuales encontrareis varios itinerarios de viaje trazados para vuestro beneficio, acompañándolos descripciones y grabados de mucho de lo más notable que hay en las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte y de sus más importantes ferro-carriles; desde la hermosa metrópoli de San Francisco, bañada al Poniente por las aguas del Pacífico hasta la opulenta Nueva York en el Oriente sobre las aguas del Atlántico; y desde las tan celebradas Cataratas del Niágara en el confín Norte de la americana nación hasta Nueva Orleans en su extremo Sur, sobre las rápidas corrientes del Misisipi.

Los ferro-carriles de que nos valdremos para formar nuestro primer itinerario ó ruta serán el *Central Mexicano*, de México á El Paso; el *Atchison, Topeka & Santa Fé*, de El Paso á Chicago; el *Lake Shore & Michican Southern*, de Chicago á Buffalo y el *New York Central & Hudson River*, de Buffalo á Nueva York. Véa



¡Vaporósi! ¡Vaporósi!

se el mapa correspondiente á esta ruta el cual aparece en la página N^o 27.

cretaría de Fomento y leer en sus páginas las numerosas concesiones que para la construcción de ferro-carriles en diferentes y apartadas regiones del país se han expedido en solo el año que acaba de expirar, para comprender la razón que nos asiste al hacer la anterior observación.

Pero no solo en éste sentido ha sido benéfica al país la construcción de este ferro-carril, no solo las gentes acaudaladas y de reconocido espíritu emprendedor se han puesto en movimiento con ella; también los propietarios en pequeña escala, olvidando sus antiguas nocivas costumbres de vida, se han animado con la velocidad del caballo de hierro y ya les encontramos en todas partes moviéndose también con alguna actividad, deseosos de mejorar su condición. Aún las más inferiores clases de nuestra sociedad parece que comiencen a salir del desconsolador letargo en que por tan largos años han vivido sumergidas.

Que sean siempre bienvenidos esos agentes del progreso y de la civilización moderna.

Las oficinas generales de la Compañía se hallan en la ciudad de México y sus negocios de administración están encomendados á los cumplidos caballeros E. W. Jackson, Vice-Presidente y Gerente General, y A. C. Michaelis Agente General de Fletes y Pasajes. Estos apreciables señores, desde el momento que se establecieron en México, por su trato fino y atento supieron captarse la estimación y aprecio, así de cuantos en lo particular les trataron como de los que tuvieron que arreglar con ellos asuntos en conexión con el importante cargo que desempeñan. Dificilmente podrían haberse elegido dos personas más competentes, que con más anhelo velasen por los intereses de la poderosa compañía que representan, y que con más acierto condujesen los negocios todos del extenso sistema ferroviario del *Central Mexicano* que los Sres. Jackson y Michaelis. Que sigan tan estimables caballeros por muchos años en el puesto que hoy ocupan, para el mayor bien de la Empresa y de cuantos con ella tengan asuntos que ventilar.

Los anteriores párrafos bastarán para familiarizar al lector con los más salientes puntos históricos del *Ferrocarril Central Mexicano* y con el importante papel que ha desempeñado en la marcha progresiva de México. Sigamos ahora con la descripción de los principales centros de población que atraviesa, aunque sea de una manera sucinta para no cansar al lector.

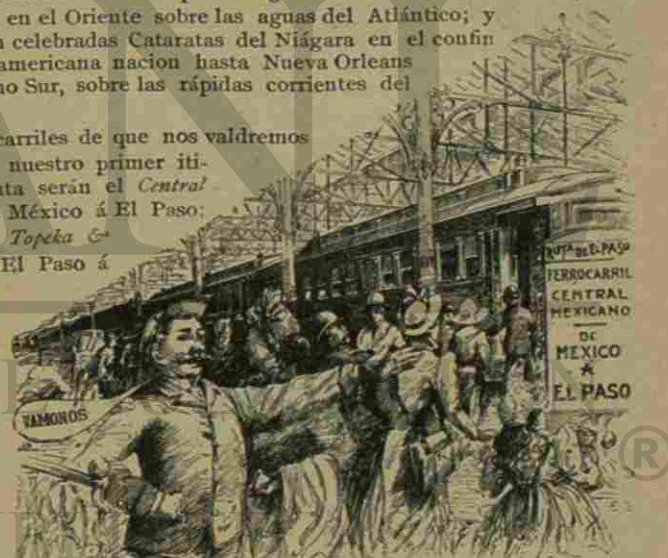


De México á Querétaro.

EL CANAL DE NOCHISTONGO—SAN JUAN DEL RIO—LA HISTÓRICA CIUDAD—EL CERRO DE LAS CAMPANAS.

Lector querido, ya que os hallais más enterado sobre los grandes trabajos emprendidos y terminados por la Empresa del *Ferrocarril Central Mexicano* y de los grandes beneficios que la construcción de éste ha acarreado y continúa constantemente acarreado al país, seguid leyendo estas páginas en las cuales encontrareis varios itinerarios de viaje trazados para vuestro beneficio, acompañándolos descripciones y grabados de mucho de lo más notable que hay en las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte y de sus más importantes ferro-carriles; desde la hermosa metrópoli de San Francisco, bañada al Poniente por las aguas del Pacífico hasta la opulenta Nueva York en el Oriente sobre las aguas del Atlántico; y desde las tan celebradas Cataratas del Niágara en el confín Norte de la americana nación hasta Nueva Orleans en su extremo Sur, sobre las rápidas corrientes del Misisipi.

Los ferro-carriles de que nos valdremos para formar nuestro primer itinerario ó ruta serán el *Central Mexicano*, de México á El Paso; el *Atchison, Topeka & Santa Fé*, de El Paso á Chicago; el *Lake Shore & Michican Southern*, de Chicago á Buffalo y el *New York Central & Hudson River*, de Buffalo á Nueva York. Véa



¡Vaporósi! ¡Vaporósi!

se el mapa correspondiente á esta ruta el cual aparece en la página N° 27.

La simpática capital de la República Mexicana será nuestro punto de partida.

Ya es hora de que demos el último adiós y los últimos abrazos á los buenos amigos que nos han acompañado á la estación.

Son las 8:15 de la noche. El conductor acaba de lanzar al aire la conocida voz de: *¡V monó!*

El tren se ha puesto ya en movimiento, y después de cruzar los rieles del Nacional Mexicano, á corta distancia de la estación, aumenta la velocidad de su carrera al través del incomparable valle de México; pero como á esta hora sólo puede verse por sus cristales la oscuridad de la noche, leamos en este libro ayudados por la claridad de las lámparas del Pullman, si para ello nos hallamos dispuestos, la descripción de las principales poblaciones que cruza el más importante de los ferrocarriles mexicanos.



Tlachiquero.

Y si al concluir ésta sentimos que nos llama á su regazo esa invisible pero dulce amiga que solicita nos invita diariamente, sin cansarse nunca, á reposar de las fatigas del día, al pasar su ateciopelada mano por nuestros párpados cerrémoslos sin pena, sin temor ninguno; pues el cuidado que observan todos los empleados de la compañía que nos ocupa así como la sólida y perfecta construcción de la vía férrea por donde se desliza el tren que nos conduce, todo nos garantiza que sin novedad ninguna despertaremos á la mañana siguiente alegres y bien dispuestos para recrear nuestra vista en el bello panorama que ofrecen al viajero, en muchas de sus partes, los terrenos que atraviesa el *Ferrocarril Central Mexicano*.

Tlalnepantla se llama la primera estación donde se detiene el tren después de emprendida la partida. Tiene el pueblecito este unas mil almas y dista 12 kilómetros de la capital, á la cual está unida también por un ferrocarril de tracción animal y por una línea telefónica. Tlalnepantla queda ya en el Estado de México y no carece de atractivos.

Pero no es nuestra intención ocuparnos en esta obra hasta de las más pequeñas estaciones de la línea por más que muchas de ellas tengan un grado regular de importancia, como por ejemplo el antiguo pueblo de

Cuatitlan, distante 28 kilómetros de México y situado en un valle delicioso como pocos; que posee magníficos elementos para la agricultura; cuyos habitantes, en su mayor parte indígenas, son muy laboriosos y se dedican al cultivo de sus tierras y á la fabricación de objetos de un barro muy fino y oloroso, para lo cual tienen un gusto especial. Hay aquí también una antigüedad digna de llamar la atención, y es esta una cruz de hierro que se encuentra en el cementerio y que, según algunos escritores, fué labrada en

1525, cuatro años después de la toma de México por Hernán Cortés. Permanece en el mismo sitio donde fué colocada en aquella remota fecha. Podremos citar como otro de estos ejemplos á



Vendedor de Follas.

Huehuetoca, situada á 47 kilómetros de la capital. Tampoco carece este lugar de importancia por estar allí las grandes obras del desagüe comenzadas en 1607.

Como ejemplos podríamos citar muchas otras poblaciones pequeñas que por una ú otra causa tienen también su parte de importancia; pero si de todas ellas nos fuéramos á ocupar aquí llenaríamos un espacio mucho mayor que el que permiten las dimensiones que para esta Guía hemos fijado. No quiere decir esto que no haremos absolutamente ninguna mención de las poblaciones de menor importancia, sino que solo nos detendremos en dar más detalles al ocuparnos de las principales ciudades de la línea, como por ejemplo, Querétaro, Guadalajara, Guanajuato, Leon, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua.

Pero no permitamos que estas digresiones interrumpan por más tiempo la carrera del tren.

El caballo de hierro sigue su rumbo hácia el Norte atravesando regiones ricas en productos agrícolas. Sale del Estado de México después de pasar la estación de Huehuetoca para entrar en el Estado de Hidalgo y sigue adelante por la orilla oriental del

Canal de Nochistongo, cuyas ruinas recuerdan al viajero una de las obras más notables emprendidas en tiempo de la dominación española. Con el fin de evitar que la ciudad de México se inundase se comenzaron los trabajos de este gran canal de desagüe, bajo la dirección del distinguido ingeniero

Eurico Martínez, el día 28 de Noviembre del año de 1807 con una fuerza de quince mil indígenas; quedando concluido en poco menos de un año un túnel que medía once pies de anchura por trece pies de elevación desde el plan hasta la parte superior de la bóveda, y de una extensión de más de cuatro millas. La obra no parece que se llevara á cabo con la solidez necesaria,



El Canal de Nochistongo.

pues sufrió poco despues derrumbamientos en varias partes. Esto originó gran diversidad de opiniones entre los residentes de México sobre la utilidad de aquel tunel, estableciendo tambien al mismo tiempo una dura y larga controversia entre el ingeniero Martinez y las autoridades municipales de la capital.

Algunos años despues, en 1629, la estacion del invierno comenzó con fuer-tísimas lluvias, y Martinez pretextando entonces que permitir la entrada en el tunel á tan grandes corrientes de agua equivaldria á la destruccion completa de la obra mandó que tapasen la entrada del tunel. Las lluvias continuaron con igual violencia y la ciudad se inundó, quedando sus calles á tres piés bajo el nivel de las aguas, las cuales solo pudieron cruzarse en canoas por espacio de cinco años, tiempo que duró aquella gran inundacion. Los negocios se paralizaron, las clases más pobres sufrieron miserias indecibles y se hablaba ya de construir una nueva México cuando al fin sobrevino un año de sequía en que hubo fuertes temblores que agrietaron la tierra, por donde se sumieron las aguas y volvió la capital á ser lo que antes habia sido.

Á Martinez, que habia sido puesto en prision acusado de ser el causante de aquella gran calamidad, se le dió su libertad y se le ordenó que emprendiese la construccion de obras que pudiesen impedir una repeticion de semejantes desastres. Abrió entonces la entrada ó puerta del tunel y llevó á cabo otros grandes trabajos; pero el tunel amenazaba siempre derrumbarse y hubo al fin la necesidad de convertirle en un tajo abierto. Por espacio de un siglo ó más se trabajó en la obra de una manera irregular é imperfecta, hasta que una junta de personas pudientes de la capital tomó medidas para concluirla, lo cual se efectuó al fin en 1789. Para impedir el derrumbamiento de las orillas se les dió el declive que se juzgó necesario, variando así la anchura del tajo desde 275 piés en unas partes hasta 600 piés en otras, con una profundidad desde 150 hasta 200 piés.

Por una distancia de poco más de tres kilómetros, (que comienza en el kilómetro 50) á lo largo de este notable Tajo de Nochistongo y como á una elevacion sobre su fondo como de cincuenta ó sesenta piés se deslizan los trenes del *Central Mexicano*, como ya antes se dijo.

Tula, adonde se llega á las 10:32 de la noche, dista 80 kilómetros de México y es el punto de empalme con el nuevo ramal que acaba de construir la Compañía del *Central Mexicano* hasta la ciudad de Pachuca, cuyo mineral es en la actualidad el más importante y rico de cuantos hay en el país.

Los pasajeros para Pachuca por el *Central Mexicano* salen de México diariamente á las 8:15 P. M. y llegan á Pachuca á la 1:00 A. M., pudiendo permanecer en el Coche-Dormitorio hasta las 8:00 A. M., si así lo desean. Los trenes parten de Pachuca diariamente á la 2:15 A. M. y llegan á México á las 7:00 A. M. El Coche-Dormitorio está al servicio de los pasajeros en Pachuca de las 8:00 P. M. en adelante. Precio de pasaje de México á Pachuca y vuelta, \$300.

En Tula puede el viajero que sienta debilidad estomacal aprovechar los

cinco minutos que se detiene el tren en el lugar, para restablecer sus desfallecidas fuerzas.

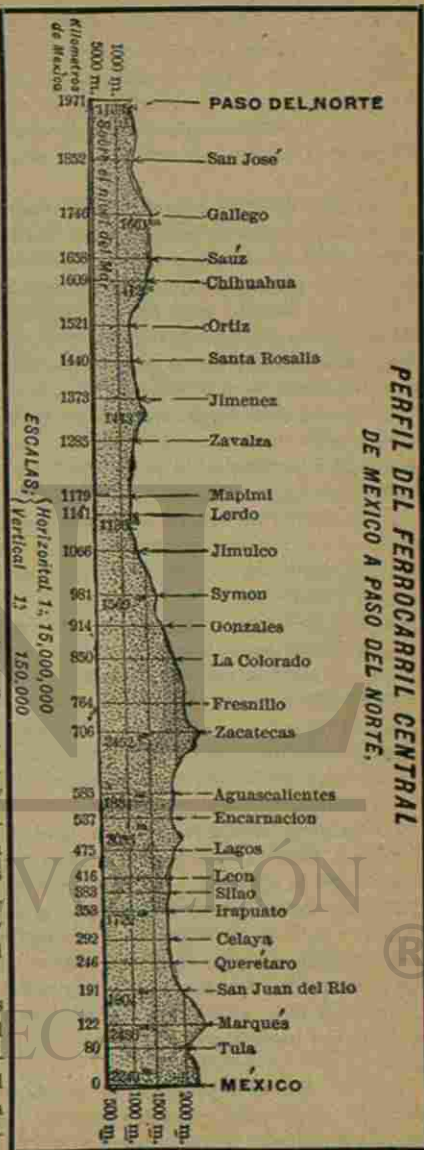
Esta poblacion, poética aun en su decadencia actual, fué en un tiempo la populosa Tollán, capital del Reino Tolteca cuya monarquía, segun el historiador Clavijero, comenzó en el año 667 de la era cristiana y duró 384 años, siendo los toltecas los más celebrados entre todas las naciones del Anáhuac por su cultura y excelencia en las artes. Acredores eran, por consiguiente, al nombre que llevaban, pues Toltecas significa, en idioma mexicano, *artífices ó arquitectos*.

Segun la opinion de distinguidos historiadores, fueron los toltecas los primeros hombres que en su emigracion de las regiones del Norte penetraron hasta los terrenos que hoy ocupa la República Mexicana y fundaron la ciudad en que nos hallamos. Su poderoso y prolongado reinado sucumbió al fin á consecuencia de sangrientas luchas civiles y devastadoras pestes.

Marques. Así se llama la estacion donde se alcanza la mayor elevacion en toda la línea del *Central Mexicano*, desde la capital de México hasta Ciudad Juarez, en la frontera con los Estados Unidos del Norte. Está situada á 121 kilómetros de la capital de México y á 2480 metros sobre el nivel del mar.

Pasada la estacion de Marques entra de nuevo la via ferrea en el Estado de México, por cuyo territorio continúa hasta llegar á la del

Cazadero, estacion que se halla situada á 161 kilómetros de Méxi-



co, en la hacienda del mismo nombre. La del Cazadero es una de las llanuras más extensas con que cuenta México, cubierta de excelentes pastos. Debe su nombre á una notable cacería con que quince mil mexicanos obsequiaron al Virey Don Antonio de Mendoza en el año de 1540.

Se sale de la Hacienda del Cazadero para entrar al Estado de Querétaro. La primera estación de más importancia que se encuentra en este Estado es la de

San Juan del Río, distante 100 kilómetros de la ciudad de México y á 1904 metros sobre el nivel del mar. El tren llega aquí á las 2:45 de la mañana, lo cual impide que el viajero que va de paso pueda admirar el conjunto verdaderamente pintoresco que ofrece la población.

San Juan del Río está situada en un hermoso aunque estrecho valle. Su fundación data del 24 de Junio de 1531. Posee excelentes tierras de labor y es la agricultura su principal elemento de vida. Su clima es templado y agradable y el número de sus habitantes se dice asciende á 10,000.

La ciudad es de forma irregular y caprichosa, se extiende al pié de una loma de poca elevación y fertilizan sus terrenos las aguas del río de San Juan, que pasa á la orilla de la población y que serpenteando por entre una sucesión de no lejanas colinas va á unir sus aguas con las del río Moctezuma.

En la parte más alta de la baja loma mencionada está el templo del *Calvario* y á su lado el panteón: atractiva perspectiva, por cierto, forma desde allí la ciudad con sus frondosos huertos y alegres alrededores.

Esta población, sin embargo, no disfruta de gran actividad en sus negocios, y es de lamentarse también que sus autoridades locales no tomen más empeño en su aseo y embellecimiento. Para desacreditar completamente á los encargados de vigilar por la higiene pública y los mejores intereses de la localidad basta con la llamada *Calle Real de la Estación*.

En el centro de la Plaza Principal hay una gran fuente con cuatro surtidores de los cuales brota el cristalino líquido con abundancia, y de su centro se levanta una alta columna corintia de granito coronada con el águila mexicana.

Los principales templos de la ciudad son el *Sagrado Corazon de Jesus* y la *Parroquia*, situada en la plaza llamada *El Jardín* el primero y frente á la *Plaza Principal* la segunda. La *Parroquia* es de sencillísimo estilo en su construcción exterior, pero su interior tiene un aspecto agradable. En el segundo cuerpo de su bonito ciprés de estilo corintio y rico dorado se conserva una elegante custodia de gran tamaño y gusto artístico. El amable sacristán del templo corre con gusto la cortinilla que cubre esta valiosa obra siempre que así se lo suplican los turistas que visitan la población. Los otros templos del lugar son el *Sacromonte*, *Santo Domingo*, *San Juan de Dios* y el ya mencionado *Calvario*.

La *Calle Real* es la principal de la ciudad: en esta y en la de *Los Infantes* están las principales casas de comercio y en la de *D. Esteban* residen las principales familias. En la primera de estas tres calles hay numerosos bancos

de piedra para beneficio del público y están sombreados por árboles que en largas hileras se extienden á ambos lados de la calle.

No hay coches de sitio que esperen la llegada del tren: solo hay una línea de tranvías que hace uno que otro viaje entre la estación y el centro de la población durante el día. El viajero que llegue de noche necesita pues dirigirse á pié al Hotel de San Juan, el cual afortunadamente solo dista dos cuadras de la estación.

El mencionado *Hotel de San Juan* es el único con que cuenta este lugar y cobra por cuarto 50 cvos. al día: comidas á la órden.—La mejor *Casa de Huéspedes* se encuentra en la calle de Don Esteban, N.º 6. Precio de cada cuarto, 50 cvos. al día.—El mejor restaurant lo es el de la Estación, conducido por Don Severiano Ayala. Precio de cada comida, 75 cvos.

Hay también algunos mesones que no recomendamos al lector, puesto que ni sus mismos dueños se atreven á hacerlo. En uno de estos, el cual se halla situado frente al templo de Santo Domingo y que lleva el nombre de *Casa de Huéspedes de la Unión*, nos llamó la atención el siguiente rótulo que aparece en el muro, inmediato á su ancha portería:

AVISO.

En este meson no se responde por las pérdidas que sufran los señores que se hospedan, ya sea en cargas ó en animales; así cada uno de los señores que paren en el tendrá cuidado de sus propios intereses.

Dejamos los comentarios para quien guste hacerlos.

El tren de Pasajeros N.º 51, que parte de México á las 8:15 de la noche llega á San Juan

del Río á las 2:45 de la mañana y el tren local de Leon, ó sea el Tren de Pasajeros N.º 53, que parte de México á las 7:30 de la mañana, llega aquí á la 1:00 de la tarde, y se detiene 30 minutos para la comida.—Véanse los itinerarios entre las páginas 18 y 26.

El tren se aleja de estos fértiles lugares y por entre fresca y verde arboleda se acerca á la risueña cañada de Querétaro, que es uno de los puntos más amenos que recorre el ferro-carril que nos ocupa; y poco despues, á las 4:24 de la mañana, pero pasando antes por debajo del mayor de los arcos de un colosal acueducto, cuya construcción data del año de 1726, llega á la estación de

Querétaro. Hay coches de sitio y tranvías que esperan la llegada de los trenes. El *Jardín Zenea* es el punto de donde parten y adonde llegan todos los tranvías de la ciudad, y los que siguen á continuación son sus precios de pasaje: del Jardín Zenea á la estación, ó vice versa, 6 cvos; del mismo jar-



Aguador de Querétaro.



Eng'd by American Bank Note Co. New York.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE MEXICO A EL PASO. A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. —Tiempo de México— Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	EXPRESO		Kilómetros de México	ESTACIONES	EXPRESO	
		No. 51	No. 51			No. 51	No. 51
Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de
0	México	1224	8:15pm	644	*Soledad	833	3:25 pm
11	*Tlalneantla	1216	8:37pm	660	*Berriozábal	814	3:45 pm
18	Barrientos	1212	8:51pm	680	Trancoso	800	4:45 pm
21	*Lechería	1210	9:00pm	696	*Gudalupe	791	5:15 pm
27	*Cuautitlán	1206	9:12pm	705	*Zacatecas	784	5:45 pm
36	*Teoloyucan	1201	9:27pm	719	Pimienta	776	6:12 pm
46	*Huehuetoca	1194	9:46pm				6:45 pm
52	Nochistongo	1190	9:58pm	735	*CALERA	766	
62	*El Salto	1184	10:15pm				7:15 pm
80	*San Antonio	1173	10:50pm	749	Ojuelos	758	7:38 pm
93	Prieto	1165	11:15pm	763	*Fresnillo	749	8:03 pm
108	Leña	1166	11:42pm	779	*Mendoza	739	8:30 pm
117	*Marqués	1150	12:01 am	794	Gutiérrez	700	8:57 pm
124	Maravillas	1146	12:12 am	816	*Cañitas	716	9:33 pm
129	*Nopala	1142	12:25 am	829	Cedro	708	9:57 pm
137	*Dañá	1137	12:46 am	850	La Colorada	695	10:33 pm
151	*Polotitlán	1129	1:18 am	876	Pacheco	679	11:18 pm
161	*Cazadero	1129	1:35 am	895	Guzmán	667	11:51 pm
172	Palmillas	1116	2:05 am	914	*González	655	12:25 am
	Llega		2:45 am	936	*Camacho	641	1:10 am
190	*San Juan del Río	1105	3:00 am	958	*San Isidro	628	1:49 am
	Sale		3:30 am	981	*Symon	619	2:30 am
303	Chintepéc	1096	3:38 am	1005	La Mancha	598	3:12 am
216	*Ahorcado	1089	3:58 am	1026	Calvo	585	3:50 am
229	La Griega	1081	4:14 am	1050	Peralta	570	4:33 am
240	*Hércules	1074	4:34 am	1065	*Jimulco	561	5:15 am
245	*Querétaro	1070	4:54 am				
264	*Mariscala	1059	5:41 am	1080	Jalisco	552	5:37 am
278	*Apaseo	1050	6:02 am	1094	*Picardías	543	5:58 am
283	Empalme de Olaya	1043	6:18 am	1119	Mieleras	527	6:36 am
291	*Celaya	1042	6:24 am				7:00 am
309	*Guaile	1031	6:51 am	1136	*TORREON	517	
318	Saramba	1016	6:06 am				7:30 am
332	*Salamanca	1026	6:24 am	1141	*Lerdo	514	7:45 am
343	*Chico	1010	6:44 am	1158	Noé	503	8:12 am
362	*Impuato	1004	7:00 am	1178	*Mapimi	491	8:35 am
369	*Villalobos	994	7:25 am	1202	Peronal	476	9:03 am
	Llega		7:45 am				9:30 am
382	SILAO	985	8:15 am	1225	Conejos	448	9:55 am
	(Atmuerzo)						10:17 am
	Sale			1256	Yermo	424	10:42 am
401	*Trinidad	974	8:45 am	1266	Saez	424	10:42 am
415	*León	965	9:06 am	1285	Zavalza	415	11:07 am
432	*Francisco	955	9:29 am	1299	*Escalón	404	11:34 am
447	*Pedrito	945	9:53 am	1317	Rellano	391	12:07 pm
461	*Loma	936	10:18 am	1339	Corralitos	379	12:37 pm
474	*Lagos	928	10:38 am	1358	Dolores	379	1:00 pm
495	Los Salas	915	11:17 am				
510	*Santa Bárbara	906	11:48 am	1373	*JIMENEZ	370	
520	*Santa María	899	12:10 pm				1:30 pm
537	*Encarnación	889	12:45 pm	1411	*Diaz	358	1:53 pm
563	*Peñuelas	873	1:15 pm	1430	Bustamante	344	2:38 pm
	Llega			1446	*Santa Rosa	334	2:56 pm
585	*AGUASCALIENTES	859	2:00 pm	1462	*La Cruz	315	3:33 pm
	(Comida)						3:46 pm
	Sale		2:00 pm	1482	Concho	292	4:02 pm
599	*Chicalote	851	2:21 pm	1498	Sancillo	282	4:20 pm
608	Las Animas	845	2:33 pm	1514	Las Delicias	278	4:33 pm
615	Pabellón	841	2:43 pm	1531	*Ortiz	263	5:06 pm
623	*Rincon de Romos	835	2:55 pm	1545	Bachimba	263	5:06 pm

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE MEXICO A EL PASO. A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. —Tiempo de México— Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	EXPRESO		Kilómetros de México	ESTACIONES	EXPRESO	
		No. 51	No. 51			No. 51	No. 51
Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de
1563	Horcasitas	252	6:35 pm	1803	Las Minas	102	1:25 am
1585	Mápula	238	6:10 pm	1817	*Ojo Caliente	94	1:53 am
	Llega		6:45 pm	1828	Carmen	87	2:17 am
1608	*CHIHUAHUA	224		1839	Magdalena	81	2:39 am
	(Cena)			1875	Ranchería	73	3:05 am
	Sale		7:30 pm	1904	Los Médanos	40	4:30 am
1631	Sacramento	209	8:14 pm	1922	*Samalayuca	29	5:25 am
1648	Terrazas	200	8:43 pm	1938	Tierra Blanca	19	5:56 am
1658	*Sanz	193	9:00 pm	1962	Mesa	10	6:25 am
1678	Encinillas	180	9:34 pm				7:00 am
1692	Agua Nueva	172	9:58 pm				
1705	*Laguna	163	10:20 pm				
1725	Puerto	151	11:01 pm				
1746	*Gallego	138	11:42 pm				
1775	Chivatito	120	12:32 am				
1790	Moctezuma	111	1:00 am				

DE EL PASO A MEXICO.

Kilómetros de El Paso	ESTACIONES	EXPRESO		Kilómetros de El Paso	ESTACIONES	EXPRESO	
		No. 52	No. 52			No. 52	No. 52
Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de	Millas de El Paso	Sale de
0	El Paso	0	6:15 pm	508	La Cruz	315	11:05 am
1	*Ciudad Juárez	0	5:25 pm	524	*Santa Rosalia	324	11:30 am
1	Ciudad Juárez	0	6:20 pm	539	Bustamante	334	11:58 am
17	Mesa	10	7:06 pm	559	*Diaz	346	12:30 pm
32	Tierra Blanca	19	7:35 pm	577	La Reforma	358	1:00 pm
45	*Samalayuca	29	8:10 pm				1:30 pm
66	Los Médanos	40	8:46 pm	597	JIMENEZ	370	
95	Ranchería	58	9:43 pm				2:00 pm
119	*San José	73	10:30 pm	611	Dolores	379	2:18 pm
130	Magdalena	81	10:53 pm	631	Corralitos	391	2:40 pm
141	Carmen	87	11:15 pm	652	Rellano	404	3:06 pm
153	*Ojo Caliente	94	11:40 pm	670	*Escalón	415	3:30 pm
166	Las Minas	102	12:10 am	685	Zavalza	424	3:50 pm
179	Moctezuma	111	1:00 am	703	Saez	436	4:06 pm
195	Chivatito	120	1:35 am	722	Yermo	448	4:27 pm
224	*Gallego	138	2:45 am	745	Conejos	462	4:50 pm
244	Puerto	151	3:30 am	767	Peronal	476	5:15 pm
264	*Laguna	163	3:56 am	791	*Mapimi	491	5:45 pm
278	Agua Nueva	172	4:20 am	811	Noé	503	6:10 pm
292	Encinillas	180	4:46 am	829	*Lerdo	514	6:32 pm
312	*Sanz	193	5:23 am				6:45 pm
321	Terrazas	200	5:41 am				
333	Sacramento	209	6:15 am				
	Llega		7:00 am				
361	*CHIHUAHUA	224					
	Sale		7:45 am				
384	Mápula	238	8:15 am				
407	Horcasitas	252	8:45 am				
434	Bachimba	263	9:03 am				
445	*Ortiz	272	9:42 am				
456	Las Delicias	282	9:54 am				
472	Sancillo	292	10:16 am				
487	Concho	302	10:37 am				

—ITINERARIOS CONTINUAN TRES PAGINAS ADELANTE—
*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE EL PASO A MEXICO. A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. —Tiempo de México— Agta. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	EXPRESO No. 52 Sale de	Kilómetros de México	ESTACIONES	Kilómetros de El Paso	EXPRESO No. 51 Sale de
1012	*San Isidro.....	628 12:22 am	1617	*Irapuato.....	1004	8:00 pm
1034	*Camacho.....	641 1:10 am	1626	*Chico.....	1010	8:15 pm
1055	*González.....	655 1:48 am	1637	*Salamanca.....	1016	8:31 pm
1078	*Guzmán.....	667 2:24 am	1652	*Sarabia.....	1026	8:52 pm
1094	*Zacheco.....	679 3:00 am	1660	*Guaaje.....	1031	9:04 pm
1120	*La Colomada.....	695 3:47 am	1678	*Celaya.....	1042	9:31 pm
1140	*Cedro.....	708 4:25 am	1680	*Empalme de Celaya.....	1043	9:34 pm
1154	*Cañitas.....	716 4:52 am	1691	*Apaseo.....	1050	9:51 pm
1176	*Gutiérrez.....	730 5:35 am	1706	*Mariscala.....	1059	10:13 pm
1191	*Mendoza.....	739 6:04 am	1724	*Querétaro.....	1070	10:30 pm
1206	*Fresnillo.....	749 6:34 am	1729	*Hércules.....	1074	10:40 pm
1221	*Ojuelo.....	758 7:02 am	1741	*La Griega.....	1081	11:02 pm
	Llega.....	7:30 am	1754	*Ahorcado.....	1089	11:21 pm
			1766	*Chintepec.....	1096	11:40 pm
1234	*CALERA Sale.....	8:00 am	1779	*San Juan del Río (Tren permanece 15 minutos).....	1105	12:15 am
1250	*Pimienta.....	776 8:35 am				
1264	*Zacatecas.....	784 9:05 am				
1274	*Gundalupe.....	791 9:30 am	1798	*Palmillas.....	1116	1:05 am
1289	*Trancoso.....	800 10:05 am	1809	*Cazadero.....	1123	1:35 am
1310	*Berriozabal.....	814 10:45 am	1818	*Polotitlán.....	1129	1:56 am
1326	*Sotidad.....	823 11:06 am	1832	*Dañú.....	1137	2:30 am
1346	*Rincon de Romos.....	835 11:36 am	1840	*Nopala.....	1142	2:49 am
1355	*Pabellón.....	841 11:48 am	1846	*Maravillas.....	1147	3:03 am
1362	*Las Antimas.....	848 11:59 am	1848	*Marqués.....	1148	3:09 am
1370	*Chicalote.....	851 12:11 pm	1858	*Leña.....	1150	3:17 am
	Llega.....	12:30 pm	1862	*Prieto.....	1156	3:34 am
1385	*AGUASCALIENTES Sale.....	859 1:15 pm	1876	*San Antonio.....	1165	4:04 am
1406	*Pefuelas.....	873 1:48 pm	1890	*Tula.....	1173	4:28 am
1433	*Encarnación.....	889 2:28 pm	1907	*El Salto.....	1184	5:00 am
1449	*Santa María.....	900 3:00 pm	1917	*Nochistongo.....	1190	5:20 am
1460	*Santa Bárbara.....	906 3:20 pm	1923	*Huehuetoca.....	1194	5:32 am
1474	*Los Salas.....	915 3:50 pm	1934	*Teoloyucan.....	1201	5:50 am
1495	*Lagos.....	928 4:20 pm	1942	*Cuautitlán.....	1206	6:05 am
1509	*Loma.....	936 4:40 pm	1949	*Lechería.....	1210	6:16 am
1522	*Pedrito.....	945 4:59 pm	1952	*Barrientos.....	1212	6:25 am
1538	*Francisco.....	955 5:22 pm	1958	*Tlalnepantla.....	1216	6:37 am
1554	*León.....	965 5:46 pm	1970	*México.....	1224	7:00 am
1568	*Trinidad.....	974 6:10 pm				
	Llega.....	6:45 pm				
1587	*SILAO Sale.....	985 7:15 pm				
1600	*Villalobos.....	994 7:35 pm				

—INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

Se permiten 150 libras (68 kilogramos) de equipaje libres de costo con cada boleto ó pasaje entero ó directo de cualquier punto de México á cualquier punto de los Estados Unidos. En esta clase de viajes no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 6 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad. Solo los pasajeros que posean boletos de primera clase tendrán derecho á viajar y procurarse camas en los Coches-Pullman, mediante el pago correspondiente. Los precios que se cobran en los Coches-Pullman de la ciudad de México á El Paso, en moneda mexicana, son: Cama doble, \$9.00; Sección, \$18.00; Gabinete, \$36.00. A los pasajeros destinados á puntos de los Estados Unidos les revisan los equipajes los agentes aduanistas del citado país al detenerse el tren en la estación de El Paso, Texas, y á los destinados á puntos de México se los revisan los agentes de la aduana mexicana en Ciudad Juárez, México. Unos y otros cumplen cortesmente con este indispensable requisito. Los pasajeros deben tener listas las llaves de sus baúles y petaquillas para evitar demoras. Es como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE MEXICO A LEON. A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. —TREN LOCAL— Agta. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	Kilómetros de León	Tren No. 53 Sale de	Kilómetros de México	ESTACIONES	Kilómetros de León	Tren No. 53 Sale de
0	*México.....	415	7:30am		(Cenida) Sale.....		1:30pm
11	*Tlalnepantla.....	404	7:50am	203	*Chintepec.....	212	1:50pm
17	*Barrientos.....	398	8:03am	216	*Ahorcado.....	199	2:08pm
20	*Lechería.....	395	8:09am	229	*La Griega.....	186	2:28pm
27	*Cuautitlán.....	388	8:20am	240	*Hércules.....	175	2:44 pm
36	*Teoloyucan.....	379	8:34am	245	*Querétaro.....	170	2:54 pm
46	*Huehuetoca.....	369	8:55am	264	*Mariscala.....	151	3:11 pm
52	*Nochistongo.....	363	9:04am	278	*Apaseo.....	137	3:32pm
62	*Tula.....	353	9:21am	289	*Empalme de Celaya.....	126	3:48pm
80	*San Antonio.....	335	9:50am	291	*Celaya.....	124	3:54pm
93	*Prieto.....	322	10:13am	309	*Guaaje.....	106	4:21pm
108	*Leña.....	307	10:38am	318	*Sarabia.....	97	4:36pm
117	*Marqués.....	298	10:55am	332	*Salamanca.....	83	4:54pm
121	*Maravillas.....	294	11:04am	343	*Chico.....	72	5:14pm
124	*Nopala.....	291	11:08am	352	*Irapuato.....	63	5:30pm
129	*Dañú.....	286	11:32am	369	*Villalobos.....	46	5:55pm
137	*Cazadero.....	278	11:54am		Llega.....	63	6:15pm
151	*Polotitlán.....	254	12:10pm		Sale.....	33	6:45pm
161	*Cazadero.....	254	12:10pm	401	*Trinidad.....	14	7:15 pm
172	*Palmillas.....	243	12:29pm	415	*León.....	0	7:30pm
190	*San Juan del Río.....	223	1:00pm				

—DE LEON A MEXICO.

Kilómetros de León	ESTACIONES	Kilómetros de México	Tren No. 54 Sale de	Kilómetros de León	ESTACIONES	Kilómetros de México	Tren No. 54 Sale de
*415	*León.....	0	6:50am	161	*Cazadero.....	254	1:54pm
401	*Trinidad.....	14	6:50am	151	*Polotitlán.....	261	2:10pm
	Llega.....	7:15am		137	*Dañú.....	278	2:35pm
382	*SILAO Sale.....	33	7:45am	129	*Nopala.....	286	2:57pm
				124	*Maravillas.....	291	3:01 pm
369	*Villalobos.....	46	8:05am	121	*Marqués.....	294	3:07 pm
352	*Irapuato.....	63	8:30am	117	*Leña.....	298	3:13pm
343	*Chico.....	72	8:45am	108	*Prieto.....	307	3:30pm
332	*Salamanca.....	83	9:01am	93	*San Antonio.....	322	3:57 pm
318	*Sarabia.....	97	9:22am	80	*Tula.....	335	4:18pm
309	*Guaaje.....	106	9:31am	62	*El Salto.....	333	4:47 pm
291	*Celaya.....	124	10:01am	52	*Nochistongo.....	363	5:04pm
278	*Empalme de Celaya.....	126	10:04am	46	*Huehuetoca.....	369	5:14pm
278	*Apaseo.....	137	10:21am	36	*Teoloyucan.....	379	5:30pm
264	*Mariscala.....	151	10:43am	27	*Cuautitlán.....	388	5:44pm
245	*Querétaro.....	170	11:00am	20	*Lechería.....	395	5:54pm
240	*Hércules.....	175	11:10am	17	*Barrientos.....	398	6:00pm
229	*La Griega.....	186	11:32am	11	*Tlalnepantla.....	404	6:11pm
219	*Ahorcado.....	199	11:52am	0	*México.....	415	6:30pm
203	*Chintepec.....	212	12:10pm				
	Llega.....	12:30pm					
190	*San Juan del Río.....	225	1:00pm				
	(Cenida) Sale.....	1:00pm					
172	*Palmillas.....	243	1:33pm				

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.
**Las horas en que parten y llegan los trenes suelen cambiarse; bueno es enterarse.

ITINERARIOS DEL Ferrocarril Central Mexicano

E. W. JACKSON, —RAMALES— A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

DE SILAO A GUANAJUATO.

Kilómetros de Silao	ESTACIONES	Kilómetros de Guanajuato	Tren Sale de	Kilómetros de Silao	ESTACIONES	Kilómetros de Guanajuato	Tren Sale de
	TREN DE LA MAÑANA				TREN DE LA TARDE		
0	*Silao Sale	23	8:15 am	0	*Silao Sale	23	7:15 pm
18	*Marfil Llega	5	9:00 am	18	*Marfil Llega	5	8:00 pm
23	*Guanajuato Llega	0		23	*Guanajuato Llega	0	

De Marfil a Guanajuato se hace el viaje por tranvía.

DE GUANAJUATO A SILAO.

Kilómetros de Guanajuato	ESTACIONES	Kilómetros de Silao	Tren Sale de	Kilómetros de Guanajuato	ESTACIONES	Kilómetros de Silao	Tren Sale de
	TREN DE LA MAÑANA				TREN DE LA TARDE		
23	*Guanajuato Sale	0	6:30 am	23	*Guanajuato Sale	0	5:30 pm
18	*Marfil Llega	5	7:15 am	18	*Marfil Llega	5	6:15 pm
0	*Silao Llega	23		0	*Silao Llega	23	

De Guanajuato a Marfil se hace el viaje por tranvía.

DE IRAPUATO A GUADALAJARA.

Kilómetros de Irapuato	ESTACIONES	Kilómetros de Guadalajara	Tren No. 35 Sale de	Kilómetros de Irapuato	ESTACIONES	Kilómetros de Guadalajara	Tren No. 35 Sale de
0	*Irapuato	259	8:45 am	146	*Negrete	113	1:05 pm
6	San Miguel	254	8:55 am		Llega	116	1:15 pm
16	Rivera	243	9:15 am	153	*LA BARCA (Comida)	106	1:45 pm
24	Cuitzeo	235	9:28 am		Sale	102	1:53 pm
28	San Rafael	221	9:53 am	157	Feliciano	93	2:07 pm
49	*Pénjamo	210	10:13 am	166	Limon	80	2:28 pm
64	Villaseñor	195	10:38 am	179	*Ocotlán	63	2:58 pm
71	Palo Verde	188	10:52 am	196	*Poncitlán	41	3:35 pm
84	Cortéz	175	11:15 am	218	*Atequiza	33	3:50 pm
91	*La Piedad	168	11:28 am	226	La Capilla	25	4:03 pm
111	Patti	148	12:04 am	234	El Castillo	0	4:45 pm
125	*Yurécuaro	134	12:30 pm	239	*Guadalajara-Llega		

DE GUADALAJARA A IRAPUATO.

Kilómetros de Irapuato	ESTACIONES	Kilómetros de Guadalajara	Tren No. 36 Sale de	Kilómetros de Irapuato	ESTACIONES	Kilómetros de Guadalajara	Tren No. 36 Sale de
259	*Guadalajara	0	9:15 am	125	*Yurécuaro	134	1:40 pm
234	El Castillo	25	9:58 am	111	Patti	148	2:03 pm
226	La Capilla	33	10:12 am	91	*La Piedad	168	2:35 pm
196	*Atequiza	41	10:28 am	84	Cortéz	175	2:47 pm
179	*Poncitlán	63	11:03 am	71	Palo Verde	188	3:08 pm
146	*Ocotlán	80	11:34 am	64	Villaseñor	195	3:50 pm
137	Limon	93	11:57 am	49	*Pénjamo	210	4:04 pm
125	Feliciano	102	12:12 pm	38	San Rafael	221	4:28 pm
	Llega		12:30 pm	24	Cuitzeo	235	4:38 pm
153	*LA BARCA	106	12:50 pm	16	Rivera	254	5:00 pm
	Sale			5	San Miguel	259	5:15 pm
146	*Negrete	113	1:05 pm	0	Irapuato		

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

—ITINERARIOS DEL— Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE AGUASCALIENTES A TAMPICO. A. C. MICHAELIS,
Vice-Presidente y Gerente General. Agta. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 15 Sale de	Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 15 Sale de
0	*Aguascalientes	667	1:45 pm	300	Villar	367	2:20 am
14	*Chicalote	653	2:08 pm	309	La Joya	358	2:57 am
20	Cañada	647	2:16 pm	313	San Lázaro	354	3:14 am
31	Gallardo	636	2:30 pm	327	Cerritos	340	3:44 am
35	El Tule	632	2:36 pm	355	San Bartolo	312	4:30 am

—RAMAL DE PACHUCA.—

Kilómetros de Tula	ESTACIONES	Kilómetros de Pachuca	Tren No. 65 Sale de	Kilómetros de Tula	ESTACIONES	Kilómetros de Pachuca	Tren No. 66 Sale de
	RUMBO AL NORTE				RUMBO AL SUR		
	*México Sale		8:15 pm	70	*PACHUCA Sale	0	2:15 am
0	*TULA Llega	70	10:50 pm	55	*Concepcion	8	2:29 am
	Sale		11:00 pm	41	*Temoaya	28	3:04 am
14	*Tlaxcoapan	55	11:22 pm	30	Rosal	39	3:23 am
30	Rosal	39	11:45 pm	14	*Tlaxcoapan Llega	55	3:50 am
41	*Temoaya	28	12:02 am	0	*TULA	70	4:15 am
62	*Concepcion	8	12:45 am		Sale		4:28 am
70	*Pachuca Llega	0	1:00 am		*México Llega		7:00 am

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

Las horas de partida y llegada de los trenes están sujetas a cambio sin previo aviso.

Para comprar boletos de viaje, asegurar localidades en los coches-dormitorios y dar orden para que se acuda por los equipajes al domicilio u hotel deben dirigirse al Despacho de Boletos del Ferrocarril Central Mexicano, en la Plaza de Guardiola.

479	*RASON	180	1:30 pm	162	Solana	595	8:58 am
470	Tambaca	197	1:55 pm	152	Tolosa	514	9:13 am
462	Tamasopo	205	2:20 pm	137	*Espiritu Santo	530	9:35 am
436	Las Canoas	231	4:08 pm	109	*Salinas	557	10:14 am
427	La Labor	240	4:37 pm	93	Peñon Blanco	574	10:36 am
	Llega		5:30 pm	82	*La Honda	585	10:51 am
413	*CÁRDENAS	254	6:00 pm	70	García	597	11:08 am
	Sale		6:00 pm	59	San Marcos	608	11:24 am
375	*Las Tablas	292	6:50 pm	50	*San Gil	617	11:36 am
355	San Bartolo	312	7:19 pm	35	El Tule	632	11:57 am
327	Cerritos	340	8:05 pm	31	Gallardo	636	12:03 pm
313	San Lázaro	354	8:43 pm	20	Cañada	647	12:17 pm
309	La Joya	358	8:58 pm	14	*Chicalote	653	12:26 pm
300	Villar	367	9:41 pm	0	*Aguascalientes-Llega	667	12:45 pm

*Tren sale de Tampico para San Luis Potosí los miércoles y sábados solamente.

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

ITINERARIOS DEL Ferrocarril Central Mexicano

—RAMALES—
E. W. JACKSON, Vice-Presidente y Gerente General. A. C. MICHAELIS, Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

DE SILAO A GUANAJUATO.

Kilómetros de Silao	ESTACIONES	Kilómetros de Guanajuato	Tren Sale de	Kilómetros de Silao	ESTACIONES	Kilómetros de Guanajuato	Tren Sale de
0	*Silao	0	8:15 am	0	*Silao	0	7:15 pm
18	*Marfil	5	9:00 am	18	*Marfil	5	8:00 pm
23	*Guanajuato	0		23	*Guanajuato	0	

De Marfil a Guanajuato se hace el viaje por tranvía.



239	*Guadalupe	0	9:15 am	125	*Yrucanaro	134	1:00 pm
234	El Castillo	25	9:58 am	111	Patti	148	2:03 pm
226	La Capilla	33	10:12 am	91	*La Piedad	168	2:35 pm
218	*Atequiza	41	10:28 am	84	Cortez	175	2:47 pm
196	*Poncitlán	63	11:03 am	71	Palo Verde	188	3:08 pm
179	*Ocotlán	80	11:34 am	64	Villaseñor	195	3:20 pm
166	Limon	93	11:57 am	49	*Peñajero	210	3:45 pm
157	Feliciano	102	12:12 pm	38	San Rafael	221	4:04 pm
153	*LA BARCA	106	12:20 pm	24	Guitzeo	233	4:28 pm
146	*Negrete	113	1:05 pm	16	Rivera	243	4:40 pm
			12:50 pm	5	San Miguel	254	5:00 pm
			1:05 pm	0	Irapuato	259	5:15 pm

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

—ITINERARIOS DEL— Ferrocarril Central Mexicano.

E. W. JACKSON, DE AGUASCALIENTES A TAMPICO. A. C. MICHAELIS, Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 15 Sale de	Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 15 Sale de
0	*Aguascalientes	667	1:45 pm	300	Villar	367	2:20 am
14	*Chicalote	653	2:08 pm	300	La Joya	358	2:57 am
20	Cañada	647	2:16 pm	313	San Lázaro	354	3:14 am
31	Gallardo	636	2:30 pm	327	Cerritos	340	3:44 am
35	El Tule	632	2:36 pm	355	San Bartolo	312	4:30 am
50	*San Gil	617	2:56 pm	375	*Las Tablas	292	5:00 am
59	San Marcos	608	3:08 pm		Llega	6:00 am	
70	García	597	3:23 pm	413	*CÁRDENAS	254	
82	*La Honda	583	3:41 pm		Sale	6:30 am	
93	Peñon Blanco	574	3:57 pm	427	La Labor	240	7:11 am
109	*Salinas	557	4:19 pm	436	Las Canoas	231	7:40 am
137	*Espiritu Santo	530	4:57 pm	462	Tamasopo	205	9:30 am
152	Tolosa	514	5:19 pm	470	Tambaca	197	9:55 am
162	Solana	505	5:33 pm	479	*RASCON	188	10:30 am
178	Arenal	489	5:56 pm		Sale	11:00 am	
183	*Ahualulco	478	6:11 pm	494	Las Crucitas	173	11:30 am
211	Estanzuela	456	6:41 pm	504	Micos	163	11:55 am
	Llega	7:00 pm		528	*Valles	139	1:30 pm
224	*SAN LUIS POTOSI	443	12:15 am	546	Taminul	120	1:55 pm
	Sale			554	*Las Palmas	113	2:20 pm
255	La Tinaja	412	12:58 am	623	Chijol	44	4:38 pm
269	Corcovada	398	1:16 am	634	Tamós	13	5:40 pm
284	Peotillos	383	1:41 am	667	*Tampico	0	6:30 pm
291	Silos	376	1:52 am		Llega		

Tren sale de San Luis Potosí para Tampico los martes y viernes solamente.

DE TAMPICO A AGUASCALIENTES.

Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 26 sale de	Kilómetros de Aguascalientes	ESTACIONES	Kilómetros de Tampico	Tren No. 26 sale de
667	*Tampico	0	5:30 am	291	Silos	376	9:57 pm
654	Tamós	13	6:00 am	284	Peotillos	383	10:58 pm
623	Chijol	44	7:15 am	269	Corcovada	398	10:58 pm
554	*Las Palmas	113	9:35 am	255	La Tinaja	412	11:51 pm
546	Taminul	120	10:10 am	224	*SAN LUIS POTOSI	443	11:45 pm
528	*Valles	139	10:55 am		Sale	7:30 am	
504	Micos	163	11:55 am	211	Estanzuela	456	7:50 am
494	Las Crucitas	173	12:30 pm	189	*Ahualulco	478	8:19 am
479	*RASCON	188	1:00 pm	178	Arenal	489	8:35 am
	Sale	1:30 pm		162	Solana	505	8:59 am
470	Tambaca	197	1:55 pm	152	Tolosa	514	9:13 am
462	Tamasopo	205	2:20 pm	137	*Espiritu Santo	530	9:35 am
436	Las Canoas	231	4:08 pm	109	*Salinas	557	10:14 am
427	La Labor	240	4:37 pm	93	Peñon Blanco	574	10:36 am
	Llega	5:30 pm		82	*La Honda	585	10:51 am
413	*CÁRDENAS	254	6:00 pm	70	García	597	11:08 am
	Sale	6:00 pm		59	San Marcos	608	11:24 am
375	*Las Tablas	292	6:50 pm	50	*San Gil	617	11:36 am
355	San Bartolo	312	7:19 pm	35	El Tule	632	11:57 am
327	Cerritos	340	8:09 pm	31	Gallardo	636	12:03 pm
313	San Lázaro	354	8:43 pm	20	Cañada	647	12:17 pm
309	La Joya	358	8:58 pm	14	*Chicalote	653	12:26 pm
300	Villar	367	9:41 pm	0	*Aguascalientes	667	12:45 pm

Tren sale de Tampico para San Luis Potosí los miércoles y sábados solamente.

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones donde hay agente de la compañía.

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Central Mexicano

E. W. JACKSON,
Vice-Presidente y Gerente General.



A. C. MICHAELIS,
Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

ENTRE CIUDADES DE MEXICO.

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

ESTACIONES	Distancia Kilometros	Clase			COCHE DORMITORIO	
		1 ^a Clase	2 ^a Clase	3 ^a Clase	Cama doble	Seccion
De México a Tula.....	80	\$2.45	\$1.63	\$1.22	\$2.00	\$4.00
Pachuca.....	151	2.96	2.19	1.53	2.00	4.00
Querétaro.....	245	7.53	5.02	3.76	2.00	4.00
Celaya.....	292	8.94	5.96	4.47	2.00	4.00
Irapuato.....	352	10.88	7.22	5.42	2.00	4.00
Silao.....	383	11.72	7.81	5.87	2.00	4.00
Guanajuato.....	407	12.45	8.30	6.23	2.00	4.00
Leon.....	416	12.73	8.49	6.36	2.50	5.00
Aguascalientes.....	586	17.93	11.95	8.97	3.00	6.00
Zacatecas.....	705	21.60	14.40	10.80	3.00	6.00
Chihuahua.....	1609	49.24	32.82	24.62	7.50	15.00
El Paso.....	1971	60.41	40.31	30.26	9.00	18.00
Guadalupe.....	612	21.41	15.16	12.04	.....	.....
*San Luis Potosí.....	810	*17.84	*11.90	*8.93	.....	.....
*Tampico.....	1253	*35.96	*25.49	*20.25	3.00	6.00
De Querétaro a Celaya.....	46	1.41	.91	.70	.....	.....
De Celaya a Guanajuato.....	115	3.52	2.35	1.76	.....	.....
De Querétaro a Irapuato.....	108	3.30	2.20	1.55	.....	.....
De Irapuato a Guadalupe.....	200	10.61	7.96	6.83	.....	.....
De Irapuato a Guanajuato.....	84	1.65	1.10	.83	.....	.....
De Irapuato a Leon.....	63	1.93	1.29	.97	.....	.....
De Leon a Aguascalientes.....	170	5.20	3.47	2.60	.....	.....
De Aguascalientes a Zacatecas.....	121	3.70	2.47	1.86	.....	.....
De Aguascalientes a San Luis Potosí.....	225	9.18	6.89	5.74	.....	.....
De Aguascalientes a Tampico.....	668	27.25	20.44	17.03	.....	.....
De Zacatecas a Chihuahua.....	903	27.63	18.42	13.82	4.00	8.00
De Chihuahua a El Paso.....	363	11.11	7.41	5.56	2.00	4.00

*Los pasajeros al comprar sus boletos de México a San Luis Potosí deberán pagar por cada uno de ellos \$26.97 en primera, \$18.70 en segunda y \$14.57 en tercera clase; pero al llegar a San Luis Potosí, se les devolverán \$9.13 por cada boleto de primera clase, \$6.80 por cada uno de segunda y \$5.64 por cada uno de tercera, acudiendo al despacho de boletos de la compañía, en la misma estación del ferro-carril, y presentando allí los correspondientes cupones o boleto que para el efecto deberán conservar. Esto reducirá los pasajes a la cantidad expresada en esta lista. Otro tanto se deberá hacer al comprar boletos para Tampico: por cada boleto de primera clase se pagarán \$45.04 y se devolverán en la oficina de boletos de la compañía en Tampico, \$9.08; por cada boleto de segunda se pagarán \$32.25 y se devolverán \$6.76, y por los de tercera se pagarán \$25.86 y se devolverán \$5.61.

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

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

En esta clase de viajes no se cobra por los niños menores de 3 años; por los que tienen de 3 a 7 años se cobra medio pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

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

Los precios de pasaje, en este libro están sujetos a cambio sin previo aviso, así como las horas de partida y llegada de los trenes.

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Central Mexicano

E. W. JACKSON,
Vice-Presidente y Gerente General.



A. C. MICHAELIS,
Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

DE MEXICO A CHICAGO Y OTROS PUNTOS.

Los precios de pasaje que siguen a continuación son en moneda de los Estados Unidos. Para saber cuanto cuesta el pasaje de la ciudad de México a cualquiera de los puntos indicados en la lista, conviértase en moneda mexicana la cantidad que aparece al lado del lugar que se desee visitar, según esté el cambio ó valor de la moneda al tiempo de comprarse el boleto, y añádanse a la suma que resulte \$41.60 mexicanos para cada pasaje de primera clase y \$27.75 para cada pasaje de segunda clase.

CIUDADES	Clase		COCHE DORMITORIO	
	1 ^a Clase	2 ^a Clase	Cama doble	Seccion
De México a Albany.....	\$50.25	\$46.50	\$24.50	\$49.00
Baltimore.....	45.55	42.10	25.00	60.00
Boston.....	53.25	49.10	25.50	61.00
Buffalo.....	46.00	42.10	23.00	46.00
Chicago.....	38.55	36.50	20.00	40.00
Cincinnati.....	36.50	32.10	22.00	44.00
Cleveland.....	42.45	39.35	23.50	47.00
Denver.....	36.95	No hay	15.00	30.00
Galveston.....	11.80	No hay	15.00	30.00
Kansas City.....	28.80	No hay	16.50	33.00
Nueva Orleans.....	21.45	No hay	16.50	33.00
Nueva York.....	50.85	47.40	25.00	50.00
Filadelfia.....	48.35	44.90	25.00	50.00
St. Louis.....	32.55	No hay	18.00	36.00
Washington.....	45.55	42.10	25.00	50.00

Los precios de pasaje son los mismos por cualquier ruta que se elija. Los boletos para Nueva York y otros puntos al Este del país pueden obtenerse via Nueva Orleans, Kansas City, St. Louis, Cincinnati, Chicago ó las Cataratas del Niágara; pero solo los que sirven para el viaje por Nueva Orleans pueden conseguirse via Washington a los precios corrientes. Los boletos por St. Louis ó por Chicago, y via Washington, cuestan \$1.20 más que los precios corrientes. Los precios de pasaje a las Cataratas del Niágara son los mismos que a Buffalo. Todos los boletos tienen por lo general 2 ó 3 días más que los necesarios para el viaje continuado ó directo. Todos los precios de pasaje están sujetos a cambio sin previo aviso.

ENTRE MEXICO, SONORA Y CALIFORNIA.

Los precios de pasaje que siguen a continuación son en moneda de los Estados Unidos. Para saber cuanto cuesta el pasaje de la ciudad de México a cualquiera de los puntos indicados en la lista, conviértase en moneda mexicana la cantidad que aparece a su lado, según esté el cambio ó valor de la moneda al tiempo de comprarse el boleto, y añádanse a la suma que resulte \$20.00 mexicanos para cada pasaje de primera clase, y \$40.25 para cada pasaje de segunda.

CIUDADES	Clase		COCHE DORMITORIO	
	1 ^a Clase	2 ^a Clase	Cama doble	Seccion
De México a Benson.....	\$13.05	No hay	11.00	\$22.00
Tucson.....	15.35	No hay	11.50	23.00
Magdalena.....	21.90	\$20.20	.....	.....
Hermosillo.....	26.90	24.50	.....	.....
Guaymas.....	31.30	27.60	.....	.....
Los Angeles.....	38.50	25.00	14.50	29.00
Sacramento.....	40.00	25.00	16.00	32.00
San Diego.....	40.00	25.00	16.00	32.00
San Francisco.....	40.00	25.00	16.00	32.00
San José.....	40.00	25.00	16.00	32.00
Santa Bárbara.....	41.80	27.35	.....	.....

Los precios del coche-dormitorio son en moneda mexicana hasta la frontera, y de allí en adelante en moneda de los Estados Unidos.

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Central Mexicano

E. W. JACKSON,
Vice-Presidente y Gerente General.



A. C. MICHAELIS,
Agto. Gral. de Fletes y Pasajes.

BOLETOS DE VIAJE REDONDO.

El Ferrocarril Central Mexicano está vendiendo actualmente boletos de VIAJE REDONDO de la ciudad de México, de Pachuca y Guadalajara a todos los puntos que incluye la lista que sigue a continuación, a los precios en la misma lista indicados, en moneda de los Estados Unidos ó su equivalente en moneda mexicana:

CIUDADES	PRECIOS DEL VIAJE REDONDO	COCHE-DORMITORIO	
		Cama doble	Seccion
De México a Chicago.....	\$88.00	\$20.00	\$40.00
“ Cincinnati.....	89.40	22.00	44.00
“ Denver.....	80.00	15.00	30.00
“ Kansas City.....	71.20	16.50	33.00
“ Nueva Orleans.....	62.85	16.50	33.00
“ St. Louis.....	77.00	18.00	36.00
“ Washington.....	107.85	25.00	50.00
“ San Francisco, California.....	110.00	16.00	32.00
“ San José, California.....	110.00	16.00	32.00
“ Los Angeles, California.....	100.00	14.50	29.00
“ San Diego, California.....	100.00	14.50	29.00

Los boletos para los puntos arriba indicados, *excepto* los marcados con dos crucecitas (†), son válidos por el término de *tres meses*. De este tiempo pueden emplearse hasta 15 días en el viaje de ida y otros 15 días en el viaje de vuelta, no debiendo hacerse escalas en ninguno de ambos viajes por más tiempo que el que aquí queda expresado.

Los boletos para los puntos marcados con dos crucecitas son válidos por el término de *seis meses* y pueden emplearse hasta 30 días en el viaje de ida y otros 60 días en el viaje de vuelta. Los precios que por el uso del Coche-Dormitorio aparecen en esta lista no son los que se cobran por el viaje redondo, sino solo por el de ida ó por el de la vuelta.

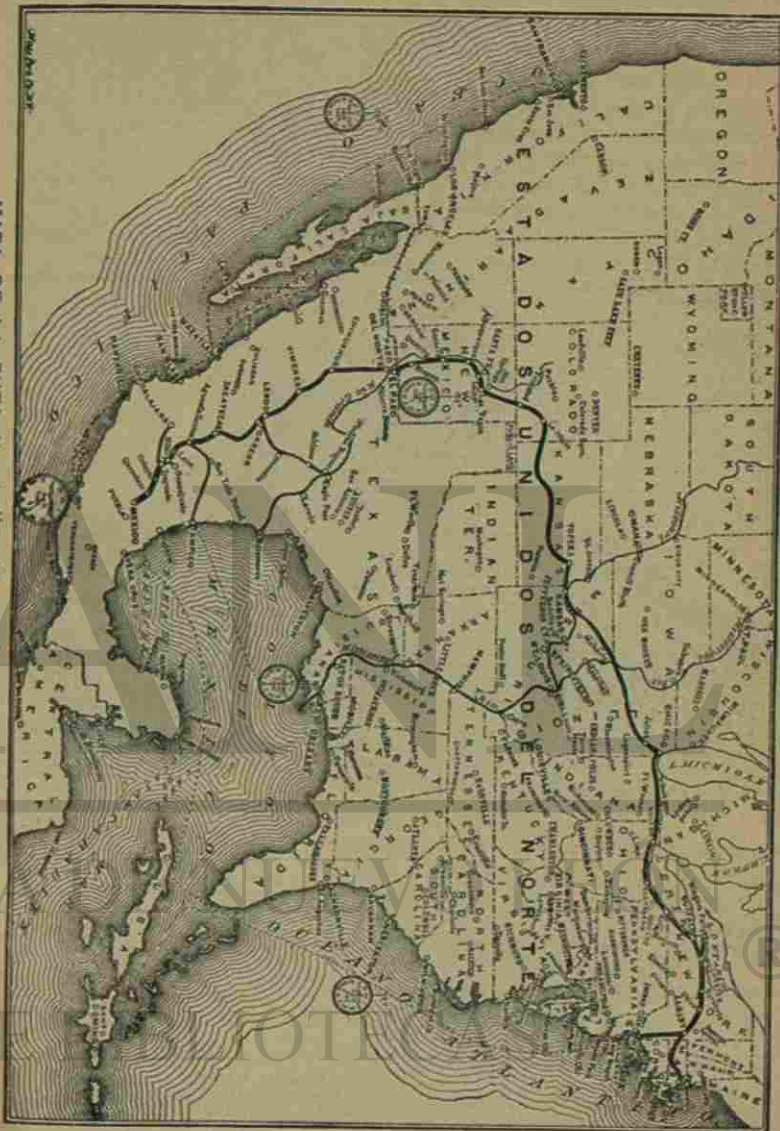
LISTA DE LOS PRINCIPALES REPRESENTANTES Y AGENTES DE LA COMPANIA DEL CENTRAL MEXICANO.

- E. W. JACKSON, Vice-Presidente y Gerente General..... Ciudad de México.
- A. C. MICHAELIS, Agente General de Fletes y Pasajes..... Ciudad de México.
- G. W. KEELER, Agto. Gral. para los EE. UU. del Este—No. 261, Calle Broadway, Nueva York.
- M. H. KING, Agto. Gral. para los EE. UU. del Oeste..... No. 236, calle Clark Sur, Chicago.
- C. E. MINER, Agente General Viajero..... Laclade Hotel, St. Louis, Mo.
- W. P. FOSTER, Agente Viajero..... No. 105, calle Broadway Norte, St. Louis, Mo.
- E. W. GILLESPIE, Agente Viajero..... No. 34 calle St. Charles, Nueva Orleans, La.
- T. J. WOODSIDE, Agente Aduanista..... Ciudad Juarez, México y el Paso, Texas.
- E. AGUIRRE, Agente Aduanista..... Tampico, México.
- BROWN, JENKINS & Co..... Nos. 147 y 148 Leadenhall Street, Londres, Inglaterra.
- WEST INDIA & PACIFIC S.S. Co..... The Temple, Dale Street, Liverpool, Inglaterra.
- THOS. & JAS. HARRISON..... Mersey Chambers, Liverpool, Inglaterra.
- RICHARD BULMAN & Co..... No. 18, Chapel Street, Liverpool, Inglaterra.
- W. J. TEMPLETON..... No. 203 West George Street, Glasgow, Escocia.
- CIE. COMMERCIALE DE TRANSPORTS A VAPEUR FRANCAIS—31 Rue de la Bouree, Havre, Francia.
- HAMBURG AMERICAN PACKET Co..... Nos. 18 & 21 Dovenfleth, Hamburg, Alemania.
- NEW YORK & CUBA MAIL S. S. Co..... N° 113, Wall St, Nueva York.

Se pueden obtenerse informes en cualquiera de las agencias de la Compañía arriba indicadas en Inglaterra ó Europa.

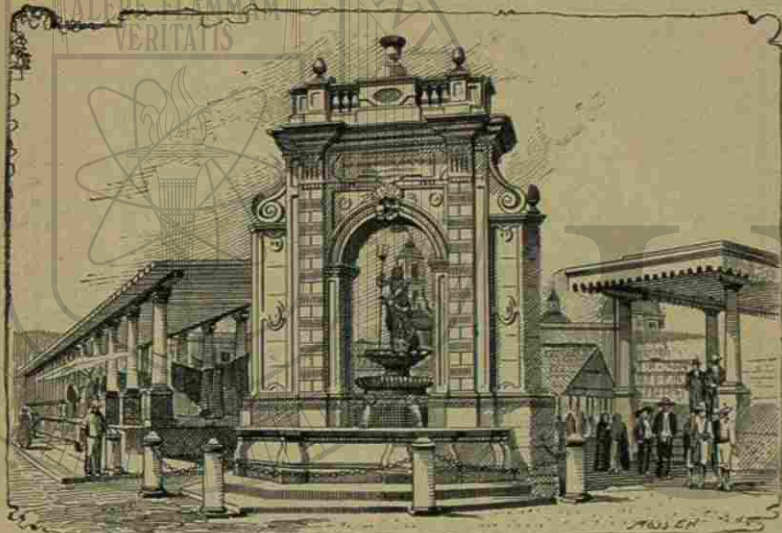
DE MÉXICO Á CHICAGO Y NUEVA YORK.

MAPA DE LA RUTA No. 1—"De México a Chicago y Nueva York."



din al *Puente de Patehí*, 7 cvos.; del *Puente de Patehí* á *Hércules*, 3 cvos., y de la esquina de *Hércules* á *La Cañada*, 4 cvos.

La tarifa de los coches de sitio es la siguiente:—De 6 de la mañana á 8 de la noche, la hora, 50 cvos.; por media hora ó menos de este tiempo, 25 cvos.; pasada media hora, 50 cvos.—Para *La Cañada*, día entero, \$6; medio día de la mañana, \$2.50; medio día de la tarde, \$3.—Para el pueblito el mismo precio que para *La Cañada*.—De 8 á 10 de la noche, la hora, 75 cvos.; por media hora ó menos de este tiempo, 37½ cvos.; pasada media hora, 75 cvos.—De 10 á 12 de la noche, la hora, \$1.—De 12 de la noche á 5½ de la mañana \$1.50 la hora. Hay dos sitios de coches en la ciudad: uno en la Plaza de Ar-



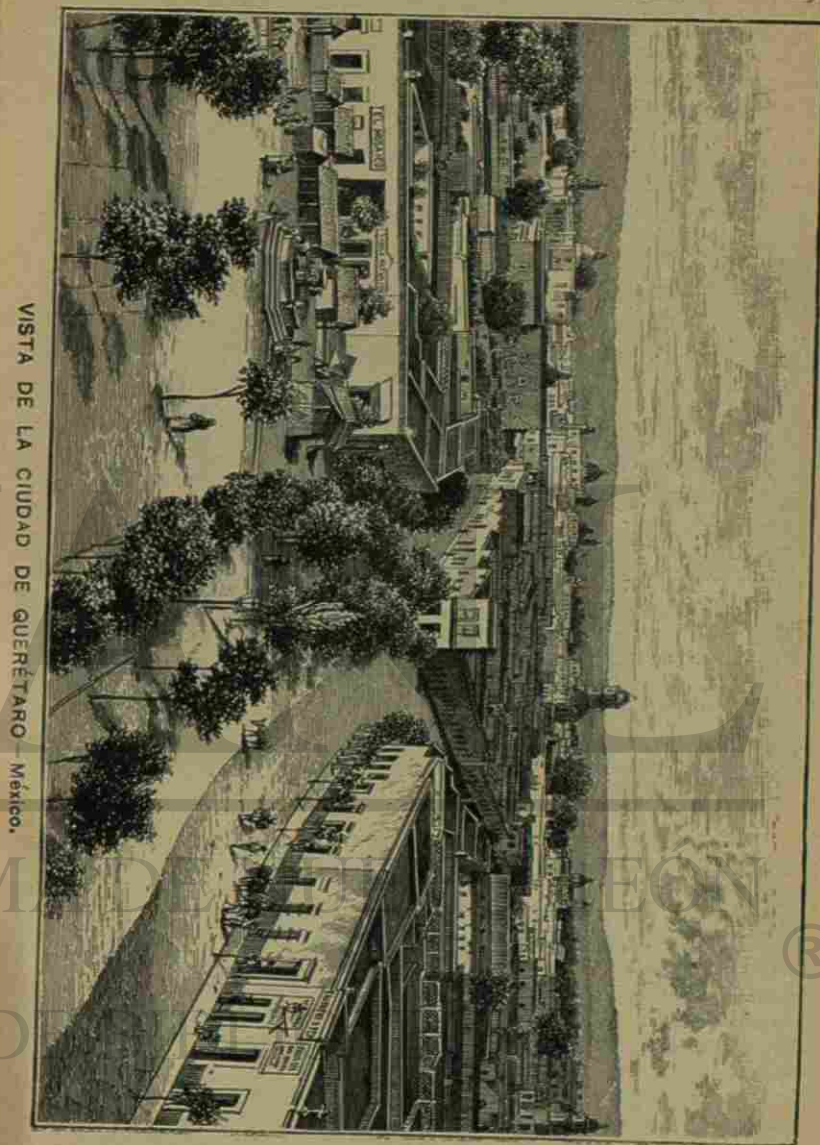
FUENTE DE NEPTUNO—Querétaro.

mas, frente al *Palacio Municipal*, y el otro en la esquina de las calles de *Locutorios* y *Santa Clara*.

Los principales hoteles de la ciudad y sus precios de hospedaje son los siguientes:

HOTEL DEL FERROCARRIL, hospedaje completo, y baño libre, \$1 al día	} Calle de Locutorios, N° 9.
HOTEL HIDALGO, hospedaje completo, de \$1 á \$1.50 al día.	
HOTEL DEL AGUILA ROJA, cuartos de 50 cvos. á \$1; desayuno, comida y cena, \$1.	} P. Calle de Santa Clara N° 7.
CASA DE HUESHEDES, cuarto y comida, de \$1 á \$1.50.	

La oficina del *Expreso de Wells, Fargo y Cia.* está situada en la calle del 5 de Mayo, N° 16—La *Administración de Correos*, en la calle de la Aduana, entre el templo de *San Agustín* y la *Aduana*.—Los mejores *Baños*, son los del *Hotel del Ferrocarril*, los de *La Cañada* y los de la *Quinta de Patehí*.



La ciudad de Querétaro segun algunos historiadores fué fundada por los Othomies en 1446 y conquistada por D. Fernando de Tapia, Capitan indigena, pero filiado ya en el ejército español, quien la llamó Santiago de Querétaro en Julio 25 de 1531.

Se cuenta que durante el sangriento combate que en esta ocasion tuvieron que sostener los españoles, se les apareció el apóstol Santiago en blanquísimo y brioso corcel cubierto de rica y brillante armadura, y que á esto se debe que dieran á la poblacion el nombre de "Santiago de Querétaro." Des-



GRAN TEATRO DE ITURBIDE—Querétaro

pues ha recibido el nombre de Arteaga en memoria del ilustre y malogrado Gral. José Maria Arteaga.

Está situada la ciudad á los 20° 35' 38" de latitud Norte, y á 1° 15' 24" de longitud Oeste de México, á una elevacion de 1941 metros sobre el nivel del mar y 245 kilómetros de México, en direccion Noroeste. Tiene 31,385 habitantes, magníficos paseos, hermosos y sólidos edificios; su clima es sano y su temperatura agradable. La divide un río en dos partes, conociéndose la del lado Norte como barrio de San Sebastian y tambien con el nombre de La Otra Banda.

Es capital del Estado de Querétaro, y por haber sido el escenario, digámoslo así, donde se representaron escenas de las más importantes que registra la historia de México, es al mismo tiempo uno de los puntos que el via-

jero tendrá siempre más interés en visitar.

Comprendiendo esto nos extenderemos al ocuparnos de ella un poco más de lo que pensamos hacerlo al tratar de otras ciudades que tienen mayor número de habitantes.

Pero antes de seguir adelante por nuestra cuenta, transcribamos aquí algunos de los datos y apreciaciones que en su *Album Queretano* hace de esta importante ciudad el distinguido escritor mexicano, D. Manuel Caballero.

"Levantada gallardamente sobre las últimas accidentaciones de la colina de Sangremal, que limita al Oriente el fértil valle queretano, la ciudad quiebra su apretado y blanco caserío entre los suaves declives de aquellas tierras privilegiadas.

El viajero que llega en alas de la rugiente locomotora sorprende

D^a JOSEFA ORTIZ DE DOMÍNGUEZ.

agradablemente, al contemplar todo el vigor de una primavera tropical, vistiendo la lujurioso exuberancia de aquellas frondas que se divisan asomando por cima de los techos y en medio de los erguidos y numerosos campanarios.

La jadeante máquina del tren se detiene al lado Sur de la Alameda y desde allí, y con solo tender la mirada hacia los cuatro vientos, se advierte un panorama risueño, atractivo, encantador.

Descendamos del tren; crucemos en un carruaje de alquiler el costado occidental del lindo parque junto al que hemos venido á detenernos, penetremos á la ciudad y escudriñemos rápidamente su historia y sus vicisitudes.

El Dr. Sigüenza, al examinar el origen de Querétaro, refiere haberse fundado esta poblacion hacia el año de 1446 contra el sentir del historiador Herrera que asigna como fecha de esa fundacion el año de 1531.

Sin embargo, algunos otros cronistas é historiadores, se limitan á decir que se ignora la época en que Querétaro se fundó y solo se encuentra ya noticia indudable de su existencia durante el reinado de Moctezuma I, el cual comenzó en 1436.

Diez años despues, en 1446, segun dice uno de los autores citados, el valeroso monarca de los aztecas redujo á su obediencia á los othomies, habitantes de Querétaro, y fijó en esta poblacion el límite de su vasto imperio.

Los othomies, cuyos restos degradados se conservan aún en numerosos



puntos del Estado, fueron, pues, los fundadores de esta ciudad, cuya excelente situacion prueba abundantemente las altas dotes de civilizacion y de talento que los autores están conformes en conceder á los progenitores de los restos, hoy abyectos y miserables, de aquella raza.

El nombre de esta ciudad, segun unos antiguos manuscritos citados por un historiador, era Tlachco ó Taxco, recibiendo despues el de Querétaro. El primero, en idioma azteca, y el segundo en Tarasco, tienen la misma acepcion, pues ambos significan *juego de pelota*. Inútil es decir que de los dos nombres fué el segundo el que prevaleció.

Querétaro fué, como sabe cualquiera que haya ojeado la historia patria, el núcleo, digámoslo así, de los héroes de nuestra emancipacion política, y nadie hay que ignore que de Querétaro partió, bajo la forma de un humilde alcaide de cárcel, la chispa que habria de producir la bendita conflagracion del histórico 15 de Setiembre

En el año de 1810 era corregidor de Querétaro el Sr. Don Miguel Dominguez, casado con la Sra. Josefa Ortiz, y tanto ésta como aquel abrigaban simpatías nada estériles en favor de la independencia de la Nueva España, supuesto que mantenian ocultas relaciones y serios compromisos con los otros caudillos que trabajaban en Dolores y en San Miguel el Grande.

En el mismo Querétaro habianse establecido, y se reunia en la casa actualmente marcada con el N.º 14 de la calle del Descanso, una junta revolucionaria, á la cual concurría el Corregidor y con la cual trabajaba perfectamente de acuerdo

La traicion del capitán llamado Don Joaquin de Arias fué la causa determinante de que se precipitasen los sucesos relativos á la independencia.

Denunciada al mismo Corregidor Dominguez la conspiracion, á pesar de saberse el participio que en ella tenia, vióse aquel obligado á proceder á la prision de Don Epigmenio Gonzalez, en cuya casa, en aquellos críticos momentos, se fabricaban pertrechos de guerra, á más del armamento que en ella se tenia acumulado.

Temeroso el Corregidor de que su esposa, con su amor á la independencia y su carácter fogoso, incurriese en alguna accion imprudente, la dejó encerrada en sus habitaciones bajo llave; pero la heroína, viendo á punto de desbaratarse sus ilusiones patrióticas, no se dió por vencida.

Apénas hubo salido su esposo del Palacio, lugar destinado á la habitacion de los corregidores, dió tres golpes con el pié sobre el piso, á fin de ser oida por el alcaide de la cárcel Don Ignacio Pérez, uno de los más activos y resueltos partidarios de la independencia quien, al escuchar esa señal de antemano convenida, se presentó en el zaguan del Palacio; pero como el Corregidor se habia llevado la llave, la Corregidora habló con el alcaide por el hueco de la cerradura, encargándole que inmediatamente despachase una persona de confianza á San Miguel el Grande, para que instruyese á Don Ignacio Allende de lo que sucedia. El pundonoroso confidente, no queriendo encomendar á otro el desempeño de tan delicada mision, marchó el mismo á

lavilla referida adonde llegó á la madrugada del 15 de Setiembre, y á falta de Allende, que habia ya salido para Dolores, confió á Don Juan de Aldama el gran secreto de que era portador.

Bien sabido es por todo Mexicano que el aviso oportuno de Doña Josefa Ortiz y el arrojado y consagracion del alcaide Pérez produjeron el primer grito de independencia lanzado heroicamente por el benemérito Don Miguel Hidalgo y Costilla, cura del pueblo de Dolores, en la noche de aquel mismo inolvidable dia 15 de Setiembre de 1810.

Durante aquella lucha de 11 años, Querétaro desempeñó siempre un papel importantísimo en las operaciones de la guerra, y muchas veces fué el núcleo más respetable de la revolucion.

El Corregidor Dominguez y su esposa fueron al cabo víctimas de su amor á la causa de la independencia, siendo el primero destituido de su alto encargo y la segunda reducida á prision y traida á la Capital de México en donde se la encerró en un convento, permitiéndosele salir de él únicamente cuando estuvo á punto de dar á luz un niño.

Querétaro estuvo sometida á la dominacion española por espacio de 290 años exactos, contados desde Junio de 1531 hasta Junio de 1821.

Hasta aquí el escritor citado.

Las calles de Querétaro se hallan, las más, bien empedradas y tienen la poca regularidad y falta de amplitud que caracteriza á todas las antiguas ciudades de México; pero sus suaves declives facilitan la corriente de las aguas en la estacion de las lluvias, las cuales van á unirse con las del rio de Querétaro que divide á la poblacion en dos partes, contribuyendo esto á hacer de ella una de las más aseadas y atractivas ciudades del país.

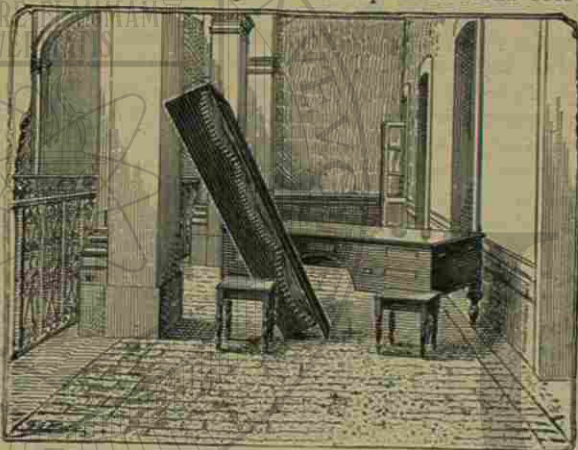
Por sobre los techos de las largas hileras de casas de un solo piso y alegres fachadas, se levantan aquí y allá algunos edificios de dos y tres pisos, y por sobre estas las elevadas torres y campanarios de sus templos. Deben mencionarse entre estos como principales la Catedral, que fué anteriormente un convento de franciscanos, y que quedó concluido en el año de 1727; el Carmen, fundado en 1641; el suntuoso templo de Guadalupe, construido en 1680, y los templos de Capuchinas, de la Cruz, de San Felipe Neri, de San Agustin, de Santa Ana, de Santa Rosa, de Santa Teresa, el Sagrario ó Parroquia de Santiago y otros.

Cuenta además Querétaro con buenos planteles de instruccion y establecimientos de beneficencia pública; con un buen mercado y varios buenos establecimientos balnearios. Sus paseos públicos principales son: el Jardín Zenea, llamado así en honor del Sr. Benito S. Zenea, Gobernador que fué del Estado; la Alameda, plantada á fines del siglo pasado, en 1790; el Jardín de la Independencia y el Jardín de San Antonio. En sus suburbios cuenta con gran número de huertas y magnificas casas de campo, siendo la de Paté, la más atractiva y pintoresca entre todas ellas.

Entre sus edificios públicos de mayor importancia figuran: el *Palacio del Gobierno*, el *Palacio Municipal*, el *Colegio Civil*, llamado antes de San Francisco

Javier, el Hospicio, el Hospital Civil, el Teatro de Iturbide y la Academia de Dibujo de San Fernando; y entre sus lugares de mayor interés histórico es preciso hacer especial mención del Convento de la Cruz, del Convento de Capuchinas y el Cerro de las Campanas.

El Palacio de Gobierno, primero de los edificios citados está construido todo de basalto, es de estilo arquitectónico sencillo y posee toda la amplitud y comodidades necesarias para los usos á que está destinado. Las oficinas del gobierno del Estado fueron trasladadas á este edificio en 1861, siendo Gobernador el Gral. José Ma. Arteaga quien lo compró á sus anteriores dueños en \$28,000. Desde aquel tiempo hasta la presente fecha se le han hecho



RESTOS DEL SEGUNDO IMPERIO MEXICANO.

Ataud de Maximiliano—Banquillos de Miramon y Mejía—Escritorio donde se firmó su sentencia de muerte

muchas importantes mejoras, pero muy particularmente durante las administraciones de su actual Gobernador, el honrado y progresista Sr. Francisco G. de Cosío, quien acaba, además, de establecer en el mismo edificio una magnífica planta de alumbrado eléctrico.

En el elegante y espacioso salon de recepciones se ven los retratos de los gobernadores constitucionales que ha tenido Querétaro, y en el Salon del Congreso, en rótulos que penden de los muros y con caracteres dorados, los nombres de: JOSEFA ORTIZ, LUIS MENDOZA, EPIGMEIO GONZALEZ, J. IGNACIO VILLASEÑOR CERVANTES, JUAN JOSÉ G. REBOLLO y BENITO JUAREZ, nombres insignes que ha recogido la historia de la patria. En el mismo Salon del Congreso se ve tambien la bandera del Batallón Móvil de Querétaro, acribillada por las balas francesas en las Cumbres de Acultcingo.

En la pieza actualmente ocupada por el Archivo del Gobierno se conservan el escritorio donde se firmó la sentencia de muerte contra Maximiliano,

Miramon y Mejía; los dos banquillos que ocuparon ante el Concejo de Guerra los dos citados generales y tambien el ataud en el cual fué traído del Cerro de las Campanas al Palacio el cuerpo del Archiduque. En esta misma pieza estuvo expuesto el cadaver de Maximiliano, y allí fué visitado por D. Benito Juárez, Presidente de la República.

El mencionado ataud se conserva actualmente en una caja de cristales, habiéndose comprendido la necesidad de tomar esta medida para poder evitar su destruccion; pues esa *polilla humana* conocida con el nombre de *turistas*, polilla que no respeta ni los más sagrados objetos de interés histórico, había ya roto más de un cortaplumas en su empeño por llevarse algunas astillitas de las maderas manchadas con la sangre de Maximiliano de Austria.

El Palacio Municipal es quizá, por su importancia histórica, el más notable de cuantos edificios posee la capital en que nos hallamos. Para comprenderlo así bastará leer la inscripcion que aparece en su sencilla fachada, á un lado de su entrada ó puerta principal:

EN ESTE PALACIO HABITÓ

LA

DISTINGUIDA HEROINA
JOSEFA ORTIZ DE
DOMINGUEZ.

DESDE EL DANDO AVISO OPORTUNO
AL PATRIOTA IGNACIO ALLENDE
APRESURÓ LA INDEPENDENCIA NACIONAL
HACIENDO SE DISTINGUIERA EN LA
OSCURIDAD DE LOS TIEMPOS
Y BRILLARÁ EN LA HISTORIA DE
MÉXICO, LA MEMORABLE NOCHE DEL
15 DE SETIEMBRE DE 1810.

El salon de sesiones del Ayuntamiento se encuentra en el segundo piso del edificio, y en él se ven retratos de gran tamaño de los principales benefactores que ha tenido Querétaro. Allí está el de D^a María Josefa Vergara y Hernandez, fundadora del Hospicio que existe y lleva actualmente su nombre, y que dejó al morir más de \$800,000 para beneficio de los pobres, nombrando albacea perpetuo para la administracion de dichos bienes al I. Ayuntamiento. Sus benéficas disposiciones no se llevaron á efecto, sin embargo, habiéndose gastado una gran parte de sus cuantiosos bienes en armamento y municiones durante la guerra de independencia, en 1810; otra gran parte durante la guerra de intervencion, en 1865, y tambien para terminar la obra del teatro de Iturbide. La Sra. Vergara y Hernandez falleció el 22 de Julio de 1869 y sus restos descansan en el templo de La Cruz, en un sarcófago erigido por el Ayuntamiento en 1868, en la nave principal del templo, del lado izquierdo.

Allí está el retrato de D. Juan Caballero y Osio, quien dedicó su enorme caudal á la construccion de muchos templos y obras de beneficencia, habien-

do sido también el fundador de los colegios de San Ignacio y San Francisco, hoy *Colegio Civil*, gastando de su propio peculio para el efecto más de \$600.000. Este insigne y generoso sacerdote falleció en esta ciudad, en la conocida como casa de la alhóndiga, á los 63 años de edad el día 11 de Abril de 1707. Sus restos descansan en el nuevo templo de Guadalupe.

En el costado izquierdo del salón de sesiones se halla el retrato de D. Juan Urrutia y Arana, Marqués de la Villa del Villar del Aguila, quien ocupó varios puestos de importancia en la ciudad, contribuyendo también con la suma de \$88.287 para la construcción del gran acueducto que conduce el agua potable á la ciudad. Véase la página N° 19.

Allí está el retrato del ilustre é insigne filántropo, D. Fausto Merino, quien en vida se desprendió de todos sus cuantiosos bienes para beneficio de los pobres, hasta el grado de haber llegado á carecer él de lo más preciso para su subsistencia, teniendo que ir á pedir una limosna á los mismos á quienes había encargado distribuyesen sus caudales entre los pobres necesitados. Murió en 1784 y sus restos se hallan sepultados en el templo de Guadalupe.

Se ven también allí el escudo de armas de la ciudad, el retrato la Sra. Corregidora de Dominguez y el del Sr. Cosío, actual Gobernador del Estado, á cuya iniciativa y celo debe este histórico edificio las últimas importantes mejoras que se le han hecho.

Hacia un lado de la sala capitular ó salón de sesiones está la pieza que fué la alcoba de la Sra. Dominguez. El piso de esta habitación forma el techo de un oscuro entresuelo que sirvió antiguamente para la Alcaidía de la Cárcel. Este sitio es el que ocupaba el humilde alcaide Ignacio Perez el 13 de Setiembre de 1810, cuando esenchó los tres golpes de atención dados con el pie por la Sra. Corregidora para avisarle que la conspiración había sido descubierta. Como ya se ha dicho en párrafo anterior, corrió Perez inmediatamente á la puerta principal del actual Palacio Municipal al oír la señal convenida; pero como la hubiese cerrado al partir el Corregidor Dominguez, solo pudo conversar el alcaide con la Sra. Dominguez al través del agujero de la llave, partiendo de allí luego á dar aviso á Allende de todo lo ocurrido.

En esta alcoba que fué, como ya hemos dicho la alcoba de la egregia dama, se colocará próximamente por disposiciones del actual Sr. Gobernador Cosío una lápida conmemorativa, y también, sobre una mesa-escritorio que se dice perteneció al Corregidor Dominguez, y en una caja de cristal, la histórica chapa de la puerta principal del Palacio, que sirvió de teléfono en 1810 para trasmitir la voz de alarma á los primeros héroes de la Independencia.

La fachada de este edificio da á la Plaza de Armas ó Plaza de la Independencia, la cual forma un perfecto paralelogramo; está rodeada de árboles frondosos y cómodos bancos, y hay en ella aromáticas flores en abundancia y muchas otras plantas de adorno. En el centro del jardín se ve una antigua fuente en el medio de la cual descansa la base de una columna que en tiempos pasados sostuvo una nada artística estatua del Marqués de la Villa

del Villar del Aguila, la cual fué hecha pedazos por los cañones del Gral. Escobedo durante el sitio de 1867. Próximamente se colocará en el mismo lugar una nueva estatua del citado benefactor de Querétaro.

El Teatro de Iturbide, propiedad del Ayuntamiento, está situado en la esquina de las calles 1ª de San Antonio y de la Alhóndiga. Su construcción se comenzó en 1845 y se terminó en 1852, habiendo costado la obra \$120.000. Su capacidad es de 2,000 localidades distribuidas de la manera siguiente: 258 en el patio; 118 en las plateas; 156 en 17 palcos primeros; 156 en 17 palcos segundos y las restantes 1,312 en la galería. Aunque su fachada de cantería nada tiene de notable [véase el grabado en la página N° 31] su interior no carece de alguna elegancia. Con la cubierta de zinc que anteriormente tenía el techo de este teatro construyeron proyectiles los gefes de las fuerzas imperialistas que defendían esta capital, al ver agotadas sus municiones durante el sitio que les pusieron los soldados del Gral. Escobedo. Fué en este mismo lugar, en el escenario del teatro, donde poco despues se reunió el Consejo de Guerra que en Junio 14 de 1867 sentenció al Archiduque Maximiliano y sus dos principales generales, Miramon y Mejía, á ser pasados por las armas, sentencia que tuvo su ejecución el día 19 del mismo mes en el Cerro de las Campanas.

El Colegio Civil, tercero de los edificios públicos ya aludidos se encuentra en la calle Soldivino, cerca de la Parroquia de Santiago. Ocupa este el mismo sitio que ocupaban los Colegios de San Francisco Javier y San Ignacio que, como ya se ha dicho en otra parte, fueron fundados por el Br. D. Juan Caballero y Osio. Los padres jesuitas, con el fin de hacer un edificio que poseyese toda la amplitud y comodidades necesarias destruyeron aquellos y construyeron el que actualmente existe, el cual quedó terminado en 1775. Posee este importante establecimiento, el cual da crédito al Estado de Querétaro, todos los departamentos necesarios para la asistencia de los alumnos, para las cátedras y para los empleados que en él residen, y está perfectamente atendido por un cuerpo de hábiles profesores.

El Hospital Civil, conocido también como el Hospital de la Purísima Concepción, se halla situado en la calle de Santa Rosa. La construcción del magnífico edificio que merced á las Leyes de Reforma ocupa hoy el Hospital Civil, así como el adyacente templo de Santa Rosa, datan del año de 1752. Tiene el hospital las comodidades y amplitud necesarias para los enfermos de ambos sexos, dos patios rodeados de magnífica arquería, un bonito jardín y buenos baños: está excelentemente ventilado y se nota sumo aseo en todos sus departamentos. Este establecimiento fué trasladado del edificio que antes ocupaba en la hoy llamada calle del 5 de Mayo al que en la actualidad ocupa, en el año de 1863.

El Hospicio Vergara, es otro de los principales establecimientos públicos de beneficencia de esta culta capital. Al ocuparnos de los benefactores de Querétaro, cuyos retratos encontramos en el salón de sesiones del Ayuntamiento, en el Palacio Municipal, hicimos una ligera alusión á la ilustre Sra. Dª

Josefa Vergara y Hernandez, fundadora de este asilo de la caridad donde han encontrado el codiciado alivio para sus penas tantos desgraciados; donde el huérfano de tierna edad, el anciano doblegado por el peso de sus años y tantas infelices madres con numerosos hijos pero sin un pan con que satisfacer sus necesidades, madres que la muerte ó el abandono de sus maridos ha sumido en la más lastimosa miseria, han encontrado siempre una mano lista á enjugar sus lágrimas.

La *Academia de Dibujo de San Fernando* es otro de los establecimientos públicos cuya fundación es debida al Sr. D. Juan Caballero y Osio; pero á cuyo sostenimiento actual atiende el gobierno del Estado. Este edificio trae á la memoria del viajero la injustísima guerra del 47 entre México y los Estados Unidos anglo-americanos, la cual fué de tan funestos resultados para el primero de los dos países. En el salon principal del edificio celebró el Congreso Nacional sus sesiones en la época en que se trasladaron los supremos poderes del país á Querétaro, en 1848. Allí se discutieron los tratados de paz con la vecina nación y se firmaron allí mismo en Mayo 30 del propio año por el Ministro de Relaciones de México, D. Luis de la Rosa, y los dos representantes de los Estados Unidos del Norte. El Presidente de México, que lo era entonces D. Manuel de la Peña y Peña, autorizó el referido contrato y lo firmó el mismo día 30 de Mayo en la casa N.º 3 de la 3.ª calle de San Antonio, lugar donde tenía su despacho.

En esta calle, 3.ª de San Antonio adonde acabamos de conducir al lector, hay tambien otra casa histórica: nos referimos á la marcada con el N.º 10. Allí vivió D. Juan Antonio Urrutia, Marqués de la villa del Villar del Aguila, á cuya munificencia debe Querétaro el monumental acueducto que conduce el agua potable á la ciudad.

El *Acueducto de Querétaro* se comenzó a construir el 26 de Diciembre de 1726 y se concluyó el 15 de Octubre de 1735. La obra costó \$131,091.00, habiendo contribuido el citado Marqués del Aguila para el pago de esta cantidad con \$88,287. Su arquería principal consta de 74 arcos que descansan sobre gruesos y sólidos pilares de sillería. Los pilares distan 15.04 metros unos de otros, tienen 13.73 metros de perímetro y 22.50 de altura, uniendo á la cual los 5.85 metros de radio que tienen los arcos dan una altura total de 28.42 metros. La alberca queda hácia el Nordeste de la ciudad y la cantidad de agua que conduce el acueducto es de cinco surcos, que se dividen en 2,160 pajas.

Otro grande é importante acueducto tiene Querétaro, y es éste el que da el movimiento á las tres principales fábricas de tejidos con que cuenta el Estado y que son las de *Hércules*, *Purísima* y *San Antonio*. Su constructor lo fué D. Cayetano Rubio y su costo ascendió á \$133,000.

La *Fábrica de Hércules* está situada ventajosamente hácia el Este de la ciudad, en el centro del pueblo de su mismo nombre, á una distancia como de 3 kilómetros. Amplio, sólido y elegante es el edificio, al frente del cual, en el patio ó jardin, se levanta una gran estatua de Hércules primorosamente cincelada en mármol blanco. Una rueda hidráulica de gigan-

tescas proporciones, pues tiene 47 piés de diámetro y una potencia de 106 caballos, mueve parte de la maquinaria, poniendo en movimiento á la otra parte dos poderosas máquinas de vapor. El terreno que cubre esta fábrica es de más de 100,000 metros cuadrados, el número de sus operarios pasa de 1,500 y sus producciones pueden bien competir con las de las mejores fábricas de los Estados Unidos y Europa.

La *Fábrica de la Purísima* se encuentra situada á corta distancia de la poblacion y es de telares solamente; la de *San Antonio* es fábrica de estampados y está cerca de la quinta de Patehé.—Pueden visitarse estos importantes establecimientos tomando el tranvia en el Jardin Zenea ó en coche de sitio, como se verá al pié de la página 18.

La *Cañada San Pedro* es sin duda el más ameno de los alrededores de Querétaro. Dista dos leguas de la ciudad y tiene el pueblito unos 1,500 habitantes, en su mayor parte indios. Aquí es donde se hallan los grandes manantiales de agua potable que es llevada á Querétaro por medio del gran acueducto que ya conoce el lector, y tambien los baños termales conocidos como *Baños de San Pedro de la Cañada*, los cuales están en la actualidad á cargo de D. Antonio Olvera y Güemes. Precio por cada baño con sábanas, tohallas, jabony perfumes, 25 cvos. La temperatura del agua es de 25 grados centígrados y muy cristalina. A las personas ó familias que van á pasar el día á este agradable lugar se les rentan los baños á razon de \$2 al día cada uno, los cuales están provisto de un cuarto para desvestirse y otro propio para pasar el día. Hay tambien á su disposicion una cocina donde pueden calentar ó cocinar sus alimentos.

Este delicioso suburbio de Querétaro consiste de un valle estrechísimo, rodeado de elevadas montañas cubiertas de rica vejetacion. Su blanco case-rio se destaca ventajosamente sobre el fresco verdor de los bosques de fresnos y aguacates en que abunda, realzando su hermosura sus numerosas finertasy jardines. Por la falda de los mismos cerros que limitan el valle en uno de sus lados se deslizan veloces los trenes del *Central Mexicano*, pasando á veces bajo magníficos doseles formados por las ramas de árboles gigantescos y robustos al entrelazar sus ramas unos con otros. La vista se extasia en la contemplacion de los variados cuadros que ofrecen estos risueños alrededores, los cuales dejan una impresion en el ánimo que no puede borrar se facilmente.

Pero nos hemos alejado de la ciudad: volvamos á ella.
El *Convento de Capuchinas* fué fundado en 1731 y su iglesia se abrió al público en 1771. Este convento fué el que sirvió de última prision á los infortunados Fernando Maximiliano, Miguel Miramon y Tomás Mejia. Si se fija el lector un poco en el grabado del citado convento, el cual aparece en la página N.º 46, podrá facilmente notar que por sobre los cuatro arbolitos más pequeños que se ven del lado izquierdo aparecen tres ventanas; miran á la calle de Capuchinas y son las de las habitaciones que ocuparon los tres principales gefes del ejército imperial. La primera, ó sea la del lado derecho, fué la que sirvió de prision á Maximiliano; la de la izquierda ocupó el

Gral. Mejía y el Gral. Miramon la del centro. Por mucho tiempo despues de su ejecucion se conservaron intactas estas piezas, y en una de ellas se colocó un álbum en cuyas hojas dejaban escritas sus impresiones cuantos viajeros visitaban este histórico recinto; pero ya hoy el edificio ha sufrido reparaciones que han cambiado completamente su arreglo interior: ya no se conserva allí el álbum aludido, y el turista tiene que conformarse con dirigir sus miradas desde la calle hasta *las tres ventanas gemelas* del antiguo convento, como alguien las ha llamado, las cuales fueron mudos testigos de la agonia moral de aquellos tres seres valientes y desgraciados.

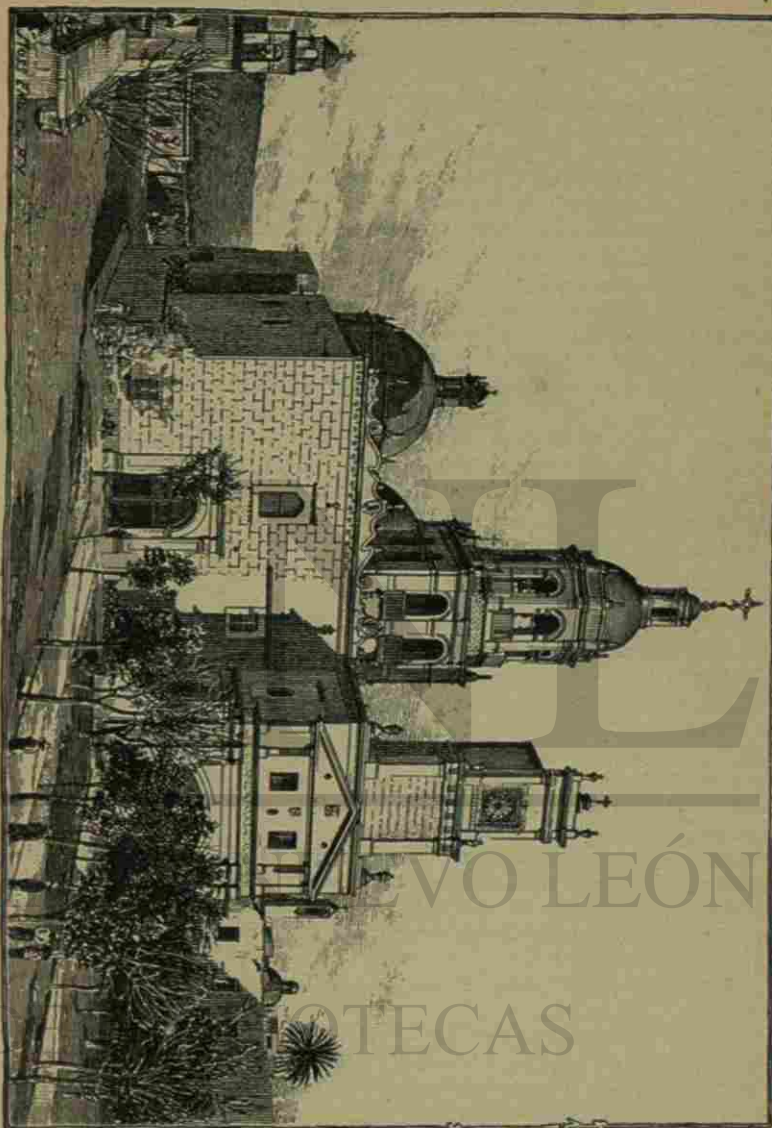
El Cerro de las Campanas queda hácia el Oeste de la ciudad y pertenece á la Hacienda de la Capilla. En la vertiente del Cerro que mira á la ciudad es donde fueron fusilados los tres gefes del Imperio, Maximiliano, Miramon y Mejía, el día 19 de Junio de 1867. Tres modestos monumentos de cantera color rojizo marcan el lugar en que se verificó la triple ejecucion.

El Templo de la Cruz y el convento del mismo nombre ocupan el sitio donde se libró el sangriento combate al que aludimos [véase la página 22] al tratar de la fundacion de la ciudad. D. Fernando de Tapia, que unido á los caciques de Tula y Tepeji y acompañado de huachichiles y tarascos se dirigia sobre Querétaro, envió un emisario inteligente á los othomies y chichimecas, sus aliados, con el fin de entrar con ellos en arreglos de paz. Estos, á quienes el estruendo y los terribles efectos de las armas de los conquistadores habian puesto en un estado de consternacion, propusieron entonces que sin hacer uso de las armas se diese una gran batalla en la que se pelease cuerpo á cuerpo, empleando solo para el caso los brazos y fuerzas individuales. Su original proposicion fué aceptada, y al amanecer del día 25 de Julio de 1531 se trabó entre ambos partidos la gran batalla, que duró hasta la puesta del sol del mismo día. A esa hora los ejércitos enemigos abrazándose mutuamente proclamaron á gritos al emperador Carlos V, y juntos todos se dirigieron á la poblacion desde el sitio de la extraña batalla, que era, como ya hemos dicho, el mismo que hoy ocupan el templo y el antiguo convento de la Cruz.

A peticion de los nuevos súbditos del Rey de España se colocó una cruz de piedra labrada en el mismo sitio de la batalla, y en una capilla ó hermita improvisada se celebró allí mismo por primera vez el sacrificio de la misa el día 26 de Julio de 1531. En el altar mayor del templo de la Cruz existe hasta esta fecha la misma cruz de piedra que tuvo la hermita en los tiempos de la conquista.

El templo y convento de la Cruz nos recuerdan tambien la decadencia y muerte del Imperio en México. Durante el sitio que las fuerzas del Gral. Escobedo pusieron á la ciudad, el ex-Convento de la Cruz fué el cuartel general de las tropas imperialistas, y éste fué el lugar que el traidor Miguel López primeramente puso á disposicion del enemigo en la madrugada del 15 de Mayo de 1867.

Por sobre el techo del antiguo convento de la Cruz [véase el grabado en la



VISTA DEL TEMPLO DE LA CRUZ - Querétaro, México.

Pág. 41] se distingue el copo de una palmera que queda en la huerta del propio edificio. El convento estaba y está circundado por una gruesa muralla, en la cual, y muy cerca de la referida palmera, se practicó una abertura por donde penetraron las tropas liberales á la ciudad, precedidas por el TRAIADOR DE QUERÉTARO.

Quizá no esté fuera de lugar en estas páginas, para refrescar la memoria del lector, dar aunque sea ligerísimos detalles de los últimos acontecimientos que precedieron al trágico fin del segundo imperio mexicano.

Era el 23 de Febrero de 1867. Maximiliano se hallaba en Querétaro y las fuerzas con que contaba en aquella plaza ascendían á nueve mil hombres y cuarenta piezas de artillería.

Al General Miramon se le habia dado el mando de todas las infanterías; las caballerías estaban á las órdenes del General Mejía y el coronel Arellano tenia á su cargo la artillería.

Las huestes republicanas se acercaban por distintos rumbos y el día 4 de Marzo se anunciaba en el campo imperialista la inmediata llegada de las fuerzas al mando de los Generales Mariano Escobedo y Ramon Corona.

Maximiliano habia establecido su cuartel general en el Cerro de las Campanas, lugar de donde se distinguen perfectamente todas las alturas que circundan á la ciudad. Allí se reunía frecuentemente Maximiliano con sus principales generales para discutir sobre las graves cuestiones del día.

Los imperialistas se preparaban para resistir al enemigo con buen éxito, y el día 14 de Marzo tuvo lugar el primer combate serio entre los sitiadores y los sitiados. Los republicanos dirigian sus ataques por varias partes, pero con mayor encarnizamiento sobre el convento de la Cruz. La victoria quedó al fin en aquel encuentro por parte de los imperialistas.

Al día siguiente, Maximiliano condecoró las banderas de los batallones que se distinguieron en el combate.

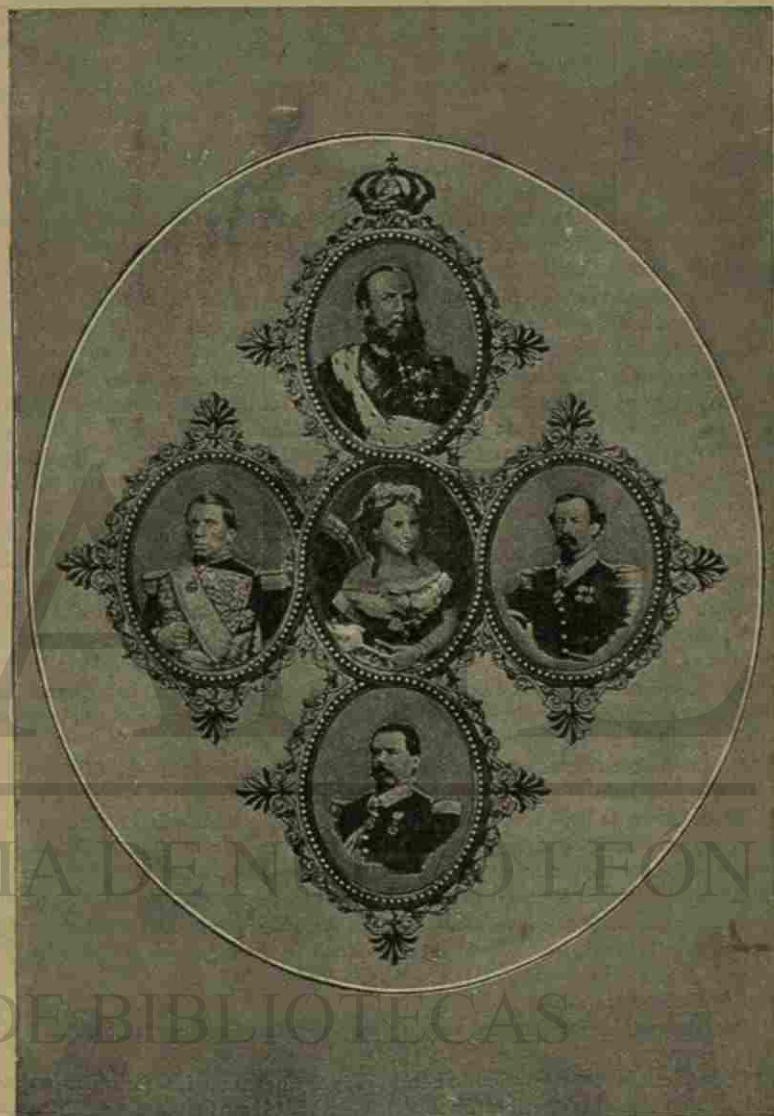
Miramón cifraba sus esperanzas en una batalla decisiva y obtuvo el permiso de Maximiliano para emprender el ataque en la madrugada del día 18; pero informes erróneos recibidos por Maximiliano le indujeron á ordenar se suspendiese el ataque anhelado por Miramón.

Segun un testigo presencial en el memorable sitio de Querétaro, el subteniente Alberto Hans, la desesperacion que se apoderó de Miramón al recibir aquella contraórden fué tal, que se le vió envainar convulsivamente su espada, arrojar al suelo su sombrero y que gruesas lágrimas de rabia resbalaron por su varonil semblante.

Desde aquel día la posicion de los imperialistas fué empeorando rápidamente.

A mediados de Abril su situacion era desesperante; el hambre hacia sentir sus terribles efectos dentro de la plaza y la desmoralizacion cundia en sus filas.

El 27 tuvo lugar la sangrienta accion del Cimatarío, en que los sitiados quitaron á los republicanos 20 piezas de artillería y algunos víveres que lograron introducir á la ciudad. Antes de esta accion, y aun despues, los sitiados



Maximiliano, la Emperatriz Carlota y los Generales. Miramón, Mejía y Méndez.

intentaron varias salidas, siempre con infructuosos resultados; pues el cordón que las fuerzas republicanas formaban al rededor de la ciudad no era fácil de romperse.

A treinta y dos mil hombres ascendía ya el número de los sitiadores el día 15 de Mayo. El General en Jefe de todas las fuerzas lo era el Sr. Mariano Escobedo.

El efímero imperio agonizaba. Su muerte no debía hacerse esperar.

Entre los defensores de esta mala causa había hombres dignos y valientes; pero había también un miserable, en la peor acepción de la palabra, un infame, que protegido por las sombras de la noche perpetraba la más negra de las ingratitudes.

Aquel ser, tan despreciable como criminal, lo era Miguel López, á quien se le había encomendado una brigada de reserva, que estaba anteriormente á las órdenes del General Méndez.

López, á quien Maximiliano había colmado de beneficios, arreglaba con el enemigo, por la suma de treinta mil pesos, la entrega del convento de la Cruz confiado á su vigilancia; y en la madrugada del 15 de Mayo de 1867, en la cual Maximiliano intentaba una salida general, el miserable López abría las puertas de la fortaleza al enemigo y le entregaba también otros puntos interesantes.

Maximiliano fué avisado de la toma de la Cruz por los republicanos sin haberse disparado ni un solo tiro; pronto comprendió que ya todo se había perdido, y que salir de aquel lugar ó morir en él era el único recurso que les quedaba. No podía, sin embargo, decidirse á partir dejando atrás al General Miramón, que había sido herido en un carrillo, cayendo luego en poder del enemigo.

Entre tanto el fuego de la artillería republicana redoblaba; los proyectiles silvaban en todas direcciones, los sitiadores se acercaban cada vez más y la situación de los sitiados era ya insostenible.

Para concluir estos apuntes dejemos una vez más la pluma al distinguido escritor ya citado:

En el Cerro de las Campanas se observó que la columna de Corona proseguía acercándose. Maximiliano bajó entonces seguido de un brillante séquito de generales y oficiales superiores, y yendo al encuentro de la columna, se avistó con el General Corona á quien saludó cortesmente. El jefe republicano le devolvió su saludo y Maximiliano le dijo entonces:

—Señor General, no soy ya Emperador.

—Es usted el prisionero de la República, contestó Corona.

El príncipe manifestó luego que deseaba hablar al General Escobedo, quien, prevenido por Corona, no tardó en presentarse acompañado de su Estado Mayor.

Corona entonces, cumpliendo con la mayor fineza con las fórmulas sociales, aun en aquellos terribles momentos, presentó mutuamente al Príncipe caído con el General vencedor. Maximiliano dió su espada á éste, el cual

la pasó en el acto á su ayudante Platon Sánchez para ser remitida al Presidente Juárez.

Maximiliano no trató de pedir la menor garantía de vida para sí, pero sí pidió con la mayor insistencia, y desde el primer momento, que se respetasen las de sus generales. ¡Noble corazón aquel que en el momento de un infortunio inmenso se olvida de la propia salud para pensar solamente en la de aquellos que le han amado y sostenido!

Vencedores y vencidos subieron entonces al Cerro de las Campanas. Allí, bajo la tienda de la Majestad caída, hablaron un instante Escobedo y Maximiliano á solas, y momentos después suplicaba aquel al General Vicente Riva Palacio, que acababa de llegar, acompañase al Archiduque al Convento de la Cruz, de donde se le envió después al de las Teresas para encerrarle al fin, en el de Capuchinas, su última prisión.

Arellano logró escaparse; Méndez fué fusilado pocos días después en la Alameda y Mejía y Miramón fueron á acompañar á Maximiliano en su prisión de Capuchinas.

El proceso de aquellos heróicos defensores de una mala causa, se sustanció por un consejo de guerra compuesto de seis capitanes y un coronel, arreglándose á los rapidísimos trámites de la ley de 26 de Enero de 1862, cuya inconstitucionalidad se reclamó en vano por los defensores de los acusados.

Las deliberaciones del tribunal se verificaron en el Teatro Iturbide, cuyo recinto era estrechísimo para contener á los que ansiaban ser testigos de aquel proceso, el más célebre de la época moderna.

Por fin, el 15 de Junio, á las diez de la noche, el consejo de guerra pronunció sentencia de muerte contra los tres acusados, condenándoles á ser pasados por las armas en la mañana del 16.

Esta sentencia, que estuvo á punto de ejecutarse en el día señalado, se diferió por orden del Presidente Juárez hasta el día 19, próroga que obtuvieron los defensores de Maximiliano, Lics. Rafael Martínez de la Torre y Mariano Riva Palacio.

El día 19 de Junio, poco antes de las siete de la mañana, con un día claro y hermoso, aquellos tres hombres heróicos, víctimas de la ceguedad de un partido, y últimas columnas de una idea que debía espirar con ellos, llegaron al Cerro de las Campanas, y serenos, valerosos, llenos de entereza y de energía, vitoreando con entusiasmo á México y haciendo votos por su felicidad, recibieron las descargas de los pelotones republicanos, y se desplomaron muertos!

La historia ha comenzado ya á justificar las ejecuciones de Querétaro, como desde un principio las justificó el partido republicano de ambos hemisferios.

Pero jamás en nuestra patria se hicieron necesarios escarmientos más dolorosos que el sacrificio de aquellos nobles y valientes hombres.

El sol de la República baña con sus rayos de oro nuestra hermosa patria y



EL CONVENTO DE CAPUCHINAS.

Lugar donde sufrieron su última prisión Maximiliano, Miramón y Mejía.

no hay ya nubes que entolden el cielo azul de la libertad.

Sobre las huellas, borradas con sangre, del segundo imperio mexicano, ya no se erigirá jamás un nuevo trono, y nadie soñará en arrancar de entre nosotros el gobierno del pueblo por el pueblo.

Podemos, pues, sin el temor de ser infieles á nuestras convicciones republicanas, dejar en estas líneas una flor húmeda sobre las tumbas de aquellos valientes.

¡Viajeros que visiteis el eternamente memorable Cerro de las Campanas, descubrid con respeto ante el heroísmo desgraciado!



De Querétaro á Guadalajara.

CELAYA Y SUS CAJETAS—IRAPUATO Y SUS FRESAS—LA PERLA DE OCCIDENTE.

Dijimos que el tren llegaba á la estación de Querétaro á las 4:24 de la mañana. Permanece allí cuatro ó cinco minutos, continúa luego su carrera, y atravesando el valle del Bajío arriba despues de media hora á una pequeña estación llamada



Vendedor de fresas.

[Irapuato.]

Mariscala, que es la primera que se toca en el Estado de Guanajuato.

Apaseo es la siguiente estación, la cual debe su nombre al pueblito de Apaseo, que queda inmediato. Es esta una de las más antiguas poblaciones de aquel Estado y cuenta con unos tres ó cuatro mil habitantes. A las 5:24 de la mañana se detiene el tren en

Celaya, distante 291 kilómetros de la ciudad de México y á 1754 metros sobre el nivel del mar. Al detenerse el tren en la estación lo asalta una multitud de vendedores de las justamente afamadas cajetas de leche de Celaya, y durante los cortos momentos que allí permanece se afanan todos, encareciendo á voces su mercancía, en sacar del viajero el mayor provecho posible. Desgraciadamente no todas las cajetas que venden estos pobres comerciantes de zarape son de las que han dado á esta sabrosa producción de Celaya el buen nombre de que disfruta.—Los principales hoteles son los siguientes:

HOTEL SOLIS—Hospedaje completo, \$1.50 al día; cuartos, de 50 á 75 cvos. Situado en la calle de Hidalgo, N° 69.

HOTEL DE GUADALUPE—Cuartos de 50 á 75 cvos. al día. Hay restaurant en el hotel. Situado en la Plaza de Armas.

HOTEL CORTAZAR—Cuartos de 50 á 75 cvos. al día; comidas extra. Calle 1ª de la Cruz.

Administración de Correos, en la calle del Coliseo, N° 56, cerca de la esquina



Vendedor de violines.



EL CONVENTO DE CAPUCHINAS.

Lugar donde sufrieron su última prisión Maximiliano, Miramón y Mejía.

no hay ya nubes que entolden el cielo azul de la libertad.

Sobre las huellas, borradas con sangre, del segundo imperio mexicano, ya no se erigirá jamás un nuevo trono, y nadie soñará en arrancar de entre nosotros el gobierno del pueblo por el pueblo.

Podemos, pues, sin el temor de ser infieles á nuestras convicciones republicanas, dejar en estas líneas una flor húmeda sobre las tumbas de aquellos valientes.

¡Viajeros que visiteis el eternamente memorable Cerro de las Campanas, descubriós con respeto ante el heroísmo desgraciado!



De Querétaro á Guadalajara.

CELAYA Y SUS CAJETAS—IRAPUATO Y SUS FRESAS—LA PERLA DE OCCIDENTE.

Dijimos que el tren llegaba á la estación de Querétaro á las 4:24 de la mañana. Permanece allí cuatro ó cinco minutos, continúa luego su carrera, y atravesando el valle del Bajío arriba despues de media hora á una pequeña estación llamada



Vendedor de fresas.

[Irapuato.]

Mariscala, que es la primera que se toca en el Estado de Guanajuato.

Apaseo es la siguiente estación, la cual debe su nombre al pueblito de Apaseo, que queda inmediato. Es esta una de las más antiguas poblaciones de aquel Estado y cuenta con unos tres ó cuatro mil habitantes. A las 5:24 de la mañana se detiene el tren en

Celaya, distante 291 kilómetros de la ciudad de México y á 1754 metros sobre el nivel del mar. Al detenerse el tren en la estación lo asalta una multitud de vendedores de las justamente afamadas cajetas de leche de Celaya, y durante los cortos momentos que allí permanece se afanan todos, encareciendo á voces su mercancía, en sacar del viajero el mayor provecho posible. Desgraciadamente no todas las cajetas que venden estos pobres comerciantes de zarape son de las que han dado á esta sabrosa producción de Celaya el buen nombre de que disfruta.—Los principales hoteles son los siguientes:

HOTEL SOLIS—Hospedaje completo, \$1.50 al día; cuartos, de 50 á 75 cvos. Situado en la calle de Hidalgo, N° 69.

HOTEL DE GUADALUPE—Cuartos de 50 á 75 cvos. al día. Hay restaurant en el hotel. Situado en la Plaza de Armas.

HOTEL CORTAZAR—Cuartos de 50 á 75 cvos. al día; comidas extra. Calle 1ª de la Cruz.

Administración de Correos, en la calle del Coliseo, N° 56, cerca de la esquina



Vendedor de violines.

de la calle de Requena.—Baños de las Delicias, los mejores que hay en la ciudad, 1ª calle de la Cruz, cerca de la Plaza de Armas: precio, 25 pesos.—Los coches de sitio cobran á razon de 50 pesos. por hora y 25 pesos. por un viaje que dure menos de media hora. Hay una línea de tranvías que hace viajes entre la estación y la Plaza de Armas.

Celaya es cabecera del partido y municipalidad de su nombre, en el Estado de Guanajuato. Está situada en una hermosa planicie que fecundizan las aguas del río de la Laja, á los 20° 31' 40" latitud Norte y á 1° 38' 20" longitud Oeste de México, y á 1,754 metros sobre el nivel del mar. Su clima es muy sano y su temperatura verdaderamente deliciosa. Está rodeada de bosques frescos, alegres, y en todas direcciones descubre la vista extensos sembrados de maíz y trigo, ricos productos de los que parecen hacer ostentacion sus fértiles terrenos.

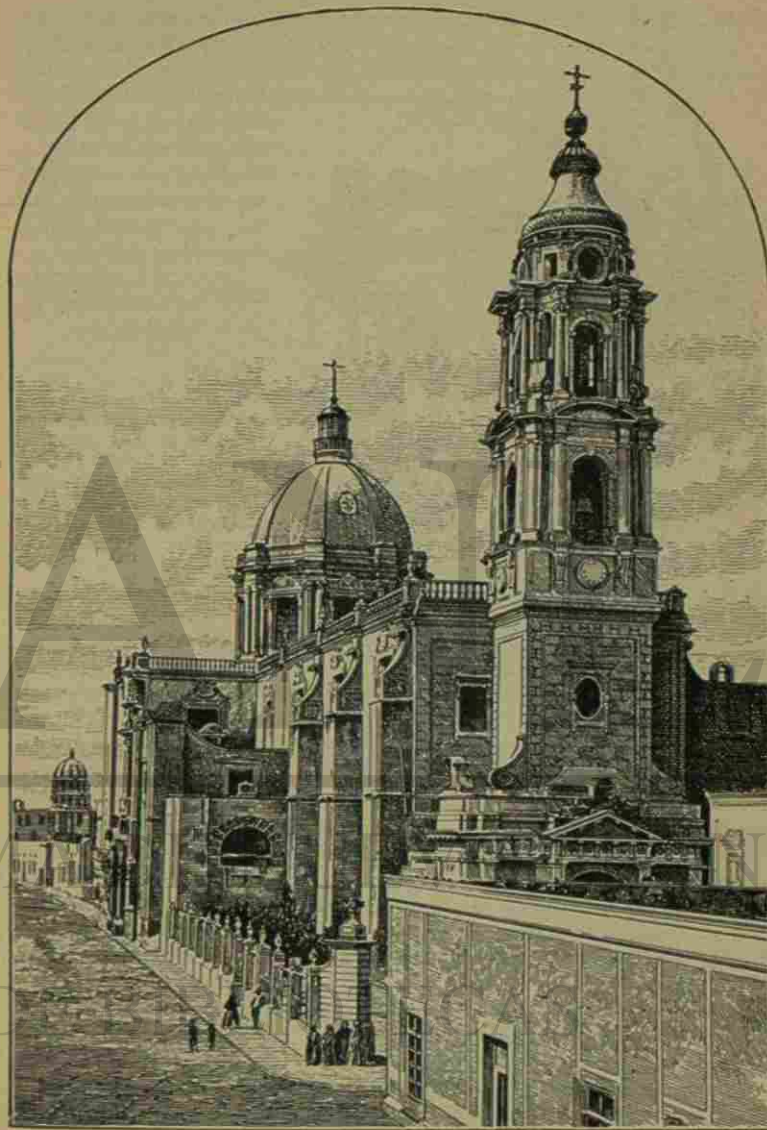
Esta ciudad se fundó el día 12 de Octubre del año de 1570, por órden del virrey D. Martín Enriquez de Almanza. Sus fundadores, que eran hijos de las provincias vascongadas de España, queriendo seguir la costumbre observada por la generalidad de los indios, que ponian á sus pueblos nombres que daban á conocer la situacion física ó las cualidades especiales que los distinguian, pusieron á este lugar el nombre de *Zalaya*, que en idioma vasconco quiere decir *Tierra llana*.

Cuenta Celaya en la actualidad con 30,000 habitantes; la agricultura, la fabricacion de tejidos y el comercio forman sus principales elementos de vida. Se surte de agua de un magnífico pozo artesiano que hay en el patio de la Jefatura, el cual mide poco más de 100 metros de profundidad y que arroja, por minuto, 525 litros de una agua cristalina y de muy buen sabor.

Entre los numerosos buenos edificios que la adornan merece especial mencion el templo del *Cármén*, obra del insigne arquitecto, pintor y poeta, D. Francisco Eduardo de Tresguerras, quien nació en Celaya el día 13 de Mayo del año de 1745 y murió el 3 de Agosto de 1833 víctima del cólera morbo, á los 88 años de edad. Sus cenizas descansan [véase el grabado en la página 50] en la *Capilla de Tresguerras*, situada al lado de la puerta del costado del templo de *San Francisco*, la cual fué construida por él mismo para que en ella le sepultasen á su muerte.

Es el templo del *Cármén*, sin duda, uno de los más bellos monumentos erigidos por la piedad cristiana en México, y él solo habria bastado para hacer eterno el nombre de Tresguerras, aunque no hubiera dejado tantas otras obras en distintas poblaciones del país, dignas todas ellas de su gran genio artístico.

Tiene este templo esbeltez y galanura, perfecta armonía en todas sus proporciones, graciosas columnas, capiteles y cornizas, originalidad y gusto exquisito en el conjunto y arcos atrevidos que revelan desde luego la valentía á la vez que la seguridad del pensamiento del arquitecto. Un hermoso pórtico formado por ocho columnas corintias da entrada por tres puertas al templo, y sobre la bóveda de este pórtico, en medio de la fachada, descansa una



TEMPLO DEL CARMEN—Celaya, México.

elegante y esbelta torre de tres cuerpos que remata con una graciosa cúpula.

Su interior se compone de una nave en forma de cruz latina que mide 80 varas de longitud por 20 de latitud y 25 de altura, y es magnífica su ornamentación, por más que ella no iguale á su grandeza exterior.

Bajo la dorada balaustrada del coro se leen estas dos inscripciones:

Año de 1597 se fundó este convento y la primitiva iglesia. Y á esta se le construyeron bóvedas el día de 1686. Se incendió á 16 de Julio de 1802.

Año de 1802, á 1 de Noviembre se colocó la primera piedra de esta nueva iglesia. Se bendijo y se celebró la primera misa á 13 de Octubre de 1807.

Dentro del mismo templo, al lado derecho y en el crucero está la llamada *Capilla de los Cofrades*,

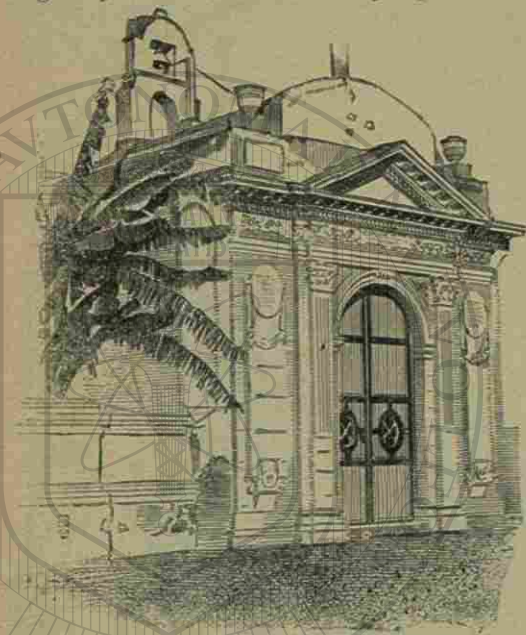
donde puede verse la célebre pintura al fresco del *Juicio final*, obra de Tresguerras.

Hay una particularidad en esta pintura que no debe pasarse desapercibida, y es que el autor se pintó él mismo en el término medio del cuadro, entre los réprobos y los escogidos, y abriendo su sepulcro con indecisión y recelo angustioso, por no saber el lugar que le estará reservado ocupar en la terrible escena final del mundo. En uno de los cantos de la losa de su sepulcro aparece esta inscripción:—F. E. T. an. 1807.

Hay también en la capilla tres pinturas de Tresguerras que representan la *Muerte de Tobías*, la *Resurrección de Lázaro* y *Nra. Sra. del Carmen*, además de dos retratos suyos, uno de cuando tenía 35 años de edad y el otro de cuando tenía 65 años.

Los otros templos principales de la población son: *San Francisco*, *La Cruz*, *Santuario de Guadalupe*, *La Piedad*, *Tercer Orden* y *San Agustín*.

Celaya cuenta con un pequeño teatro llamado de *Cortazar*, en la calle de *Aznaga*; un *Hospital Civil* y un *Hospicio*, situados ambos en el ex-Convento del *Cármén*; diez escuelas públicas, cuatro particulares, y á más de estos otros dos magníficos establecimientos de instrucción, para niños uno y el otro



CAPILLA DE TRESGUERRAS—Celaya, Mexico.

para niñas, situados en la calle del 5 de Mayo y sostenidos por la filantropía de la Sra. D^a Emeteria Valencia de Gonzalez.

En prospecto existen las siguientes importantes mejoras: la fabricación de baños y lavaderos públicos en el Abasto, para beneficio de los pobres; la construcción de un nuevo mercado en la Plazuela de la Merced y la instalación del alumbrado eléctrico.

La población ha venido sufriendo últimamente de poca actividad en sus negocios, no habiendo dejado de influir bastante para este efecto la clausura temporal de la excelente fábrica de tejidos de Zempoala, la cual daba empleo á un gran número de operarios que hacían circular una buena suma en efectivo semanalmente. Pero este paréntesis de estacionamiento por que atraviesa ha de ser ya de corta duración; pues posee esta localidad todos los elementos necesarios para llegar á figurar, andando el tiempo, como una de las principales ciudades de la República.

Su aspecto general es muy agradable, es atractivo: muy particularmente desde que se halla al frente del gobierno local su actual excelente Gefe Político, que lo es el estimable Sr. Coronel Francisco Ruíz; pues las muchas mejoras que por su iniciativa se han llevado á efecto en esta simpática población han contribuido en gran manera, no solo á su embellecimiento, sino también á estimular su adelanto y mejorar su condición ó modo de ser en muchos sentidos. Acreedor es, pues, el apreciable Sr. Ruíz á la general simpatía de que disfruta en esta comunidad.

El tren parte de Celaya á las 5:24 de la mañana, sigue atravesando la fértil planicie y llega á

Salamanca, estación que queda 40 kilómetros más al Norte, á las 6:24 A. M.



TEMPLO DE GUADALUPE—Irapuato, Mexico.

102000 0729

El río de Lerma pasa muy inmediato á esta ciudad, cuya poblacion se estima en 12,000 almas. Su clima es benigno y sus habitantes se ocupan en la agricultura, el comercio, la fabricacion de tejidos de lana, sombreros y rebozos, y al curtimiento de gamuzas con las que hacen guantes y vestidos.

El viajero que desee llevarse de aquí algun recuerdo podrá fácilmente comprarse un buen par de guantes, por módico precio: pues los *vendedores ambulantes* del lugar tendrán buen cuidado en ofrecerle la oportunidad á la llegada del tren.

Hay varios templos en Salamanca, siendo el principal de ellos el de San Agustín, que tiene magníficos altares y algunas pinturas por Cabrera.

La Penitenciaría del Estado se halla aquí y es una de las mejor acondicionadas y mejor conducidas del país.

Irapuato es la siguiente estacion de alguna importancia. Está situada á 352 kilómetros de México y el tren llega allí á las 7:00 de la mañana.

Esta ciudad tiene poco más ó menos el mismo número de habitantes que Salamanca y está rodeada tambien de grandes y numerosas haciendas que producen maíz, trigo y ganado.

Hay un tranvía desde la estacion hasta la Plaza Mayor, el cual pasa por frente de los hoteles de Vargas y de Guerrero, que son los mejorcitos del lugar. Ambos hoteles cobran á razon de \$1.50 al día.

En esta estacion es donde cambian de tren los pasajeros que van para Guadalajara. De Irapuato á Guadalajara hay 259 kilómetros ó sean 161 millas inglesas, y el tren parte para dicha ciudad á las 8:45 de la mañana, una hora y 45 minutos despues de haber arribado el tren de México.

Esta pequeña detencion en la partida del tren de Guadalajara es benéfica al público; pues tiene por causa esperar el arribo del tren local de Leon, que conduce pasajeros de esta importante ciudad, así como de Guanajuato, Silao y demás estaciones intermedias, llegando á Irapuato á las 8:30 de la mañana.

Si los *vendedores* y *vendedoras ambulantes* ofrecen al viajero en Celaya las renombradas cajetas de leche, y en Salamanca guantes de gamuza y limas, en Irapuato se apresuran igualmente á ofrecerle dulcísimas y hermosas fresas—esto en cualquiera de las estaciones del año—colocadas con gusto en curiosos cestitos hechos expresamente para el efecto. El precio de cada uno de estos es generalmente de dos ó cuatro reales, segun su tamaño.

En todas las más de las estaciones en la parte Sur de México puede tambien conseguir el viajero un vaso de leche, una taza de café, un pocillo de chocolate, frutas ó dulces, chalupitas ó taquitos, enchiladas, tamales etc. etc., todo sin moverse de su asiento y con solo asomarse por cualquiera de las ventanillas del tren; pues los *vendedores ambulantes* están allí, siempre listos para satisfacer cualquiera de sus deseos.

Pero para todos estos gastitos bueno es siempre que el viajero esté provisto de *pequeño cambio*; pues aquellos pobres comerciantes en pequeña escala si están generalmente *desprovistos*, y mientras buscan cambio puede el tren seguir su carrera sin ocuparse de otra cosa más que de llegar al propio tiempo

á la estacion siguiente. Esta observacion aprovechará sin duda á algunos.

Como lo indica el título del presente capítulo, nuestra intencion es hacer una cortísima visita á Guadalajara antes de continuar nuestro viaje hácia el Norte.

Partamos, pues, en el tren que sale de Irapuato á las 8:45 A. M. La via describir una gran curva y el tren comienza á avanzar con rumbo hácia el Noroeste, direccion que mantiene casi sin interrupcion hasta llegar á la Perla de Occidente, ciudad donde moran las graciosas tapatías.

La salida de Irapuato se efectúa por entre huertos amenos y dejando del lado izquierdo la poblacion. Por las ventanillas del tren pueden verse, aún



UN RANCHERO QUE NO PROGRESA—Camino de Guadalajara.

á gran distancia, las altas torres de sus templos asomándose por sobre los verdes copos de los árboles.

El tren sigue adelante: unas veces atravesando dilatadas sementeras de maíz y trigo; otras, bosques de mezquite, ó terrenos poblados de yuntas de bueyes y peones que labran la tierra con arados de antediluviana invencion; y más delante recorre planicies inmensas, fértiles y vírgenes, que no han recibido aún ni el más leve arañón por la mano del hombre, que solo esperan que se despierte entre los habitantes de aquellas comarcas el espíritu del adelanto, que se desarrolle la industria, para asombrar entonces al mundo con la riqueza de sus productos. A los 49 kilómetros de Irapuato se llega á la estacion de

Penjamo. La poblacion á la cual debe su nombre dista de allí 6 kilómetros, queda del lado derecho de la via y tiene unos 7.000 habitantes. Penjamo es una poblacion muy antigua; puese su fundacion data del 12 de Noviembre de 1542 y pertenece al Estado de Guanajuato. Poco despues de su fundacion se erigió el Santuario de Ntra. Sra. de los Remedios, patrona del lugar, á la que

profesan gran veneración sus vecinos. La agricultura es su más importante elemento de vida, y el maíz se da con tal abundancia que se dice ha llegado á producir 600 granos por uno. En esta misma municipalidad, á unos 16 kilómetros al Norte de la villa de Pénjano, está situada la *Hacienda de Corralejo*, donde nació el esclarecido cura, D. Miguel Hidalgo y Costilla, el día 8 de Mayo de 1753. En esta hacienda hay baños termales muy calientes. Se pasan despues de estos pequeñas estaciones, Villaseñor y Cortés, y se arriba á

La Piedad, estación situada aun en terreno del Estado de Guanajuato, pero la población de La Piedad, de la que recibe su nombre, está del otro lado del río de Lerma, á 4 kilómetros de distancia, en territorio del Estado de Michoacán; pues el mencionado río forma el límite divisorio entre los Estados. Tiene 10.000 habitantes.

El río de Lerma es el más extenso de cuantos hay en el país; es el Misisipi de México, aunque la abundancia de sus aguas es muy inferior á la de éste. Su extensión total es de 515 kilómetros, desde el lugar de su nacimiento en el Distrito de Tenango hasta su derrame en el Océano Pacífico.

Al verificarse el primer cruzamiento de este río se sale del Estado de Guanajuato para entrar al de Michoacán, y en su segundo cruzamiento, que se efectúa en el kilómetro 149, se sale de éste último para entrar al Estado de Jalisco. El río de Lerma entra en el lago de Chapala; sale de allí, por la parte Noroeste del lago, y siguiendo despues por el Estado de Jalisco va á desembocar en el Océano Pacífico, como ya se ha dicho.

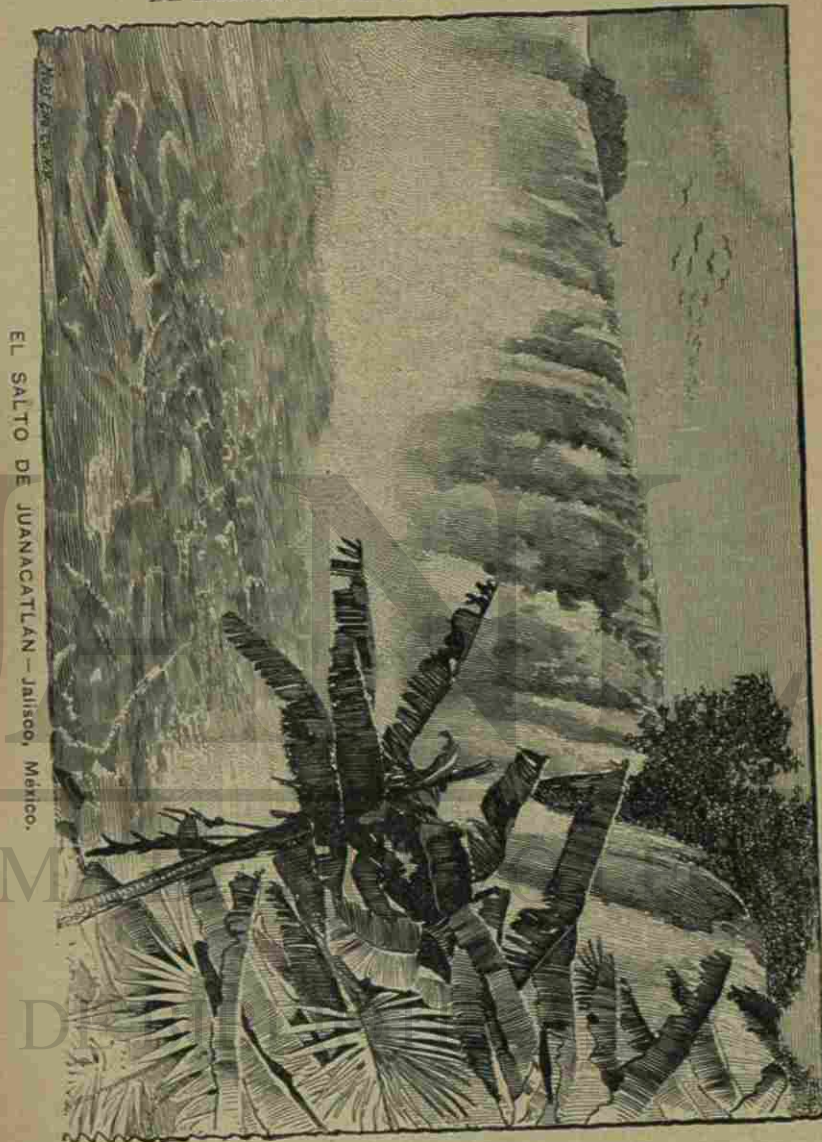
Se pasan las pequeñas estaciones de la Patti, llamada así en honor de la distinguida cantatriz; Yurécuaro, un pueblecito de 1.000 habitantes, y Negrete, para llegar á la estación de

La Barca, situada á 153 kilómetros de Irapuato. La ciudad queda $4\frac{1}{2}$ kilómetros distante de la estación y tiene 10.000 habitantes. Está situada en un valle fértil y ameno, en la margen derecha del río de Lerma, muy cerca de su desembocadura en el lago de Chapala. Sus habitantes se ocupan en el comercio y la agricultura, en la cría de ganado y la pesca. Tiene la población un buen templo parroquial, calles amplias y aseadas y magníficas huertas que producen frutas en abundancia.

Lago Chapala. Así se llama el mayor de los lagos de México, el cual está comprendido en territorio perteneciente á los Estados de Jalisco y Michoacán, entre los $20^{\circ} 4'$ y $20^{\circ} 20'$ de latitud Norte, y entre los $3^{\circ} 27'$ y $4^{\circ} 18'$ de longitud al Oeste del Meridiano de México. Tiene 162 millas de circunferencia por 66 de longitud, y una profundidad máxima de $6\frac{1}{2}$ brazas. La estación del *Central Mexicano* más cercana á este lago es

Ocotlán, á la cual se llega despues de pasar las de Feliciano y Limón. Adelante de Ocotlán siguen las estaciones de Poncillán, Atequiza y La Capilla, despues de la cual se llega á

El Castillo, cuya única importancia para el viajero es la de ser el punto donde se dejan los trenes del ferrocarril para tomar el tranvía que conduce al justamente famoso



EL SALTO DE JUANACATLÁN - Jalisco, México.

Salto de Juanacatlan, formado por las corrientes del Río Lerma ó Río Grande de Guadalajara ó Toluolotlán, como tambien se le conoce en esta parte del país. Las aguas del río se precipitan con gran estruendo de una altura como de 40 pies, convirtiéndose á su caída en blanquísima é hirviente espuma la cual, á semejanza de las Cataratas del Niágara, forman densas y vaporosas nubes que se distinguen á gran distancia y que á ciertas horas del día revisten todos los colores del arco iris.

Para visitar este lugar la manera más conveniente es tomar el tren que parte de Guadalajara á las 9:15 A. M. hasta la estación en que nos hallamos, y de aquí hasta la gran catarata por el tranvia, debiendo regresar á tiempo á esta misma estación para tomar el tren de Irapuato que pasa por aquí para Guadalajara á las 4 P. M. El precio del pasaje, *por viaje redondo*, desde Guadalajara hasta Juanacatlán, incluyendo el viaje en el tranvia, es de \$1 en primera, 75 cvos. en segunda y 50 cvos. en tercera.

El tren se detiene aquí muy cortos momentos, los necesarios solamente para tomar ó dejar pasajeros, y luego sigue su carrera sin volverse á detener hasta llegar á

Guadalajara, la segunda ciudad de la República, tanto por su importancia como por su hermosura. El tren llega, bien puede decirse, hasta el centro de la población, pues solo dista unas cuantas cuadras de la Plaza Mayor. Los carruajes públicos cobran 50 cvos. por conducir uno ó más pasajeros á cualquiera de los hoteles y los cargadores llevan un bulto ó dos por 25 cvos. Los principales hoteles son: el *Humboldt*, en la calle de la Maestranza, N° 5; el *Cosmopolita*, calle del Carmen, N° 47; el *Hotel del Progreso*, calle de la Merced, N° 19, y el *Hotel del Nuevo Mundo*, en el callejón de San Francisco, N° 7. En los dos primeros el precio de los cuartos varía desde \$1 hasta \$3 al día y por cada comida ó cena se cobran 50 centavos. En los dos segundos hay cuartos de 25 cvos. á \$1, y las comidas valen 25 centavos. Puede recomendarse también á las familias *La Concha*, casa de huéspedes conducida con aseó y buen crédito por la Sra. Rosario Cabezud de Bañuelos. Está situada en la calle de Sta. Teresa, N° 33. Pueden conseguirse los carruajes públicos á 50 cvos. la hora, exceptuando los domingos y demás días festivos, cuando el precio se sube á 75 cvos. por hora. Los tranvías cobran 3 cvos. por viaje, exceptuando tambien aquellos que salen del costado de la Catedral y van hasta *Atemajac*, y los que partiendo de la esquina Sur del Palacio de Gobierno llegan hasta la *Villa de San Pedro*. En estos se cobran 12 cvos. por viaje.

La ciudad de Guadalajara ocupa el centro de un valle extenso y sin vejección ninguna, circunstancia que permite se distingan las elevadas cúpulas de sus templos y su blanco caserío dibujados allá, contra su cielo diáfano y bello, desde una gran distancia, cuando aún le faltan al tren muchos kilómetros que recorre para llegar á la estación.

Es capital del Estado de Jalisco, es Sede Arzobispal, y está situada á los 20° 40' 45" de latitud Norte y á los 4° 12' 37" longitud Occidental, siendo de 1,552 metros su elevación sobre el nivel del mar.

Fué fundada por Nuño de Guzman y Cristóbal de Oñate en 1535; pero no en el lugar que hoy ocupa. Compostela fué el primer sitio escogido para el efecto, cambiándose más tarde á Tlacotlán por creerse éste un punto más seguro contra los ataques de los salvajes. Ninguno de estos dos lugares fué nunca del agrado de la mayoría de los fundadores; sin embargo, Nuño de Guzman se oponía á un nuevo cambio de local.

Habiendo sido llamado Guzman unos años más tarde á España, donde debía entablársele juicio por los muchos crímenes que habia cometido, y habiendo durante su ausencia sufrido los españoles en Tlacotlán un terrible ataque por los indios, decidieron aprovecharse de aquella ausencia para una nue-



EL HOSPICIO O CASA DE MISERICORDIA—Guadalajara

va traslación, la cual se efectuó por órden de Cristóbal de Oñate en Setiembre de 1535, escogiéndose entonces para el efecto el valle de Atemajac, que es el lugar que hoy ocupa.

Bien puede decirse, pues, que Cristóbal de Oñate fué el verdadero fundador de la actual ciudad de Guadalajara, cuyas primeras casas se fabricaron en el barrio de Analco, del lado oriental del pequeño río que atraviesa esta parte de la población.

Guadalajara tiene 110,000 habitantes en la actualidad: su clima es sano y su temperatura casi siempre deliciosa, sintiéndose solo el calor con ligero exceso uno que otro día en los meses de Abril y Mayo. La estación del Invierno nada tiene allí de rigurosa: mejor sería decir que ni se notaría, si no fuera que en la estación de las aguas, que comienza generalmente en Junio, no se abrieran las cataratas del cielo para refrescar aquellos terrenos con un diluvio de agua y granizo, que en unos cuantos minutos convierten sus calles

en caudalosos ríos de rugientes y rápidas corrientes; uniéndose para completar el colorido de aquel cuadro inponentemente hermoso, las detonaciones terribles de los truenos, los relámpagos é incesante centelleo.



Un vasito de orchata, mi ama.

Oh, ¡pelo que espectáculo tan sublime aquel, que se presenta casi siempre de improviso, sin anunciarse, y que desaparece luego de igual manera, como un cambio de decoración instantáneo.

Luego las calles de la simpática ciudad quedan limpias y secas, pues las aguas se van á aumentar el volumen de las que lleva el pequeño río de San Juan de Dios que la divide; los árboles ostentan mayor verdor; las flores regalan al transeunte perfumes más suaves; el cielo se viste de incomparables celajes y el sol derrama sobre aquel suelo privilegiado una lluvia de oro, que lo embellece todo y hace sentirse feliz al que tanta hermosura contempla.

La ciudad tiene agua en abundancia y suburbios ó alrededores alegres, donde hay numerosas huertas y jardines magníficos. Sus calles, ó la mayoría de ellas, están tiradas á cordel, bien empedradas, y ostentan las principales edificios de dos y tres pisos, de sólida construcción y elegantes fachadas. Los patios de aquellos en que residen las familias son en realidad jardines donde se cultivan con esmero las plantas más delicadas, y es para aspirarse el grato aroma que se percibe al pasar por frente de sus amplios zaguanes.

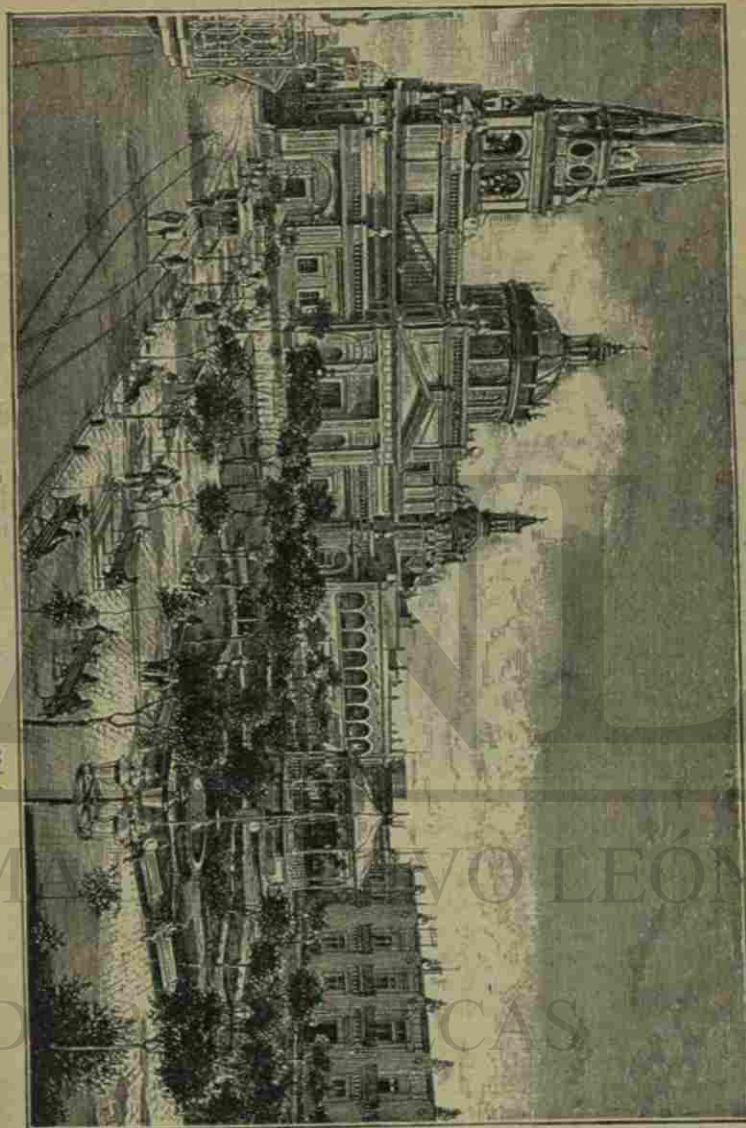
Hay 25 templos católicos en la ciudad; pero aquí no podemos ocuparnos de todos ellos y haremos solo una ligera especial mención del principal, que lo es la elegante Catedral cuyo grabado aparece en la página siguiente.

La primera piedra de este magestuoso edificio se colocó por su Ilmo. el Sr. D. Pedro Ayala, segundo obispo de aquella diócesis, en Julio 31 de 1571, y fué consagrado el 19 de Febrero de 1618. Su planta tiene la forma de un paralelogramo, con una longitud de 78 metros por 33 de latitud.

En su interior hay tres naves, dos laterales y una principal, que descansan sobre 48 arcos que parten á una misma altura de sobre 30 columnas de orden dórico. Bajo la penúltima



Ta acuerdas de aquella noche,



VISTA DE LA CATEDRAL — Guadalupe, México.

bóveda de la nave central se encuentra el altar mayor, que consiste en la actualidad de un magnífico ciprés de marmol blanco, pero que fué en tiempos pasados de pura plata. Cuatro artísticas figuras de marmol de Carrara, que representan á los cuatro evangelistas, adornan sus ángulos.

Este grandioso ciprés fué hecho en Génova, Italia, por órden del Sr. Arzobispo D. Pedro Espinosa en 1863, y costó \$30,000. Las cuatro estatuas de los evangelistas fueron hechas también en Italia, y su costo ascendió á \$4,000.

Tras del altar mayor se encuentra el coro y bajo el piso de éste un subterráneo construido para conservar los cadáveres de los Obispos.

Apoyados en los muros del templo hay ocho altares y cuatro capillas: en

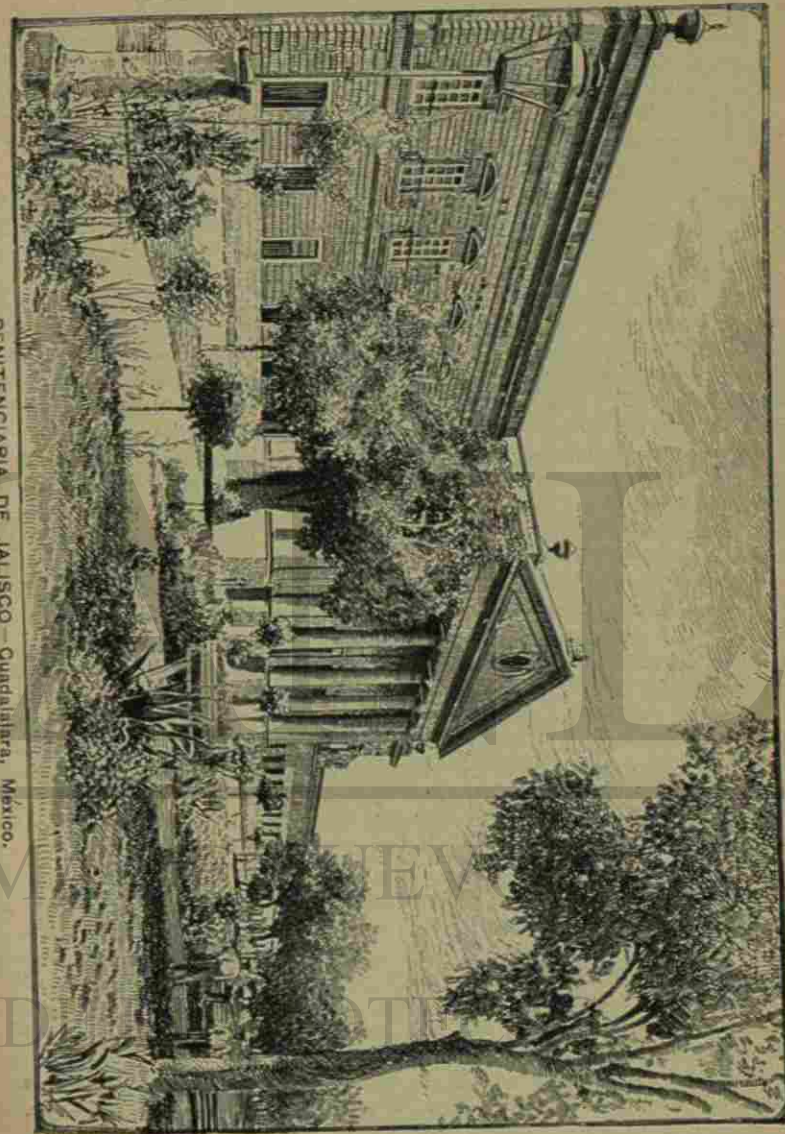


EN EL MERCADO—Guadalajara.

ellos pueden verse imágenes ejecutadas hace más de 200 años, por los mejores escultores de aquellos tiempos.

Su frontis ve al Oeste, y de sus extremos Norte y Sur, sobre el cornizamiento general, se levantan dos gallardas torres que tienen 70 metros de altura. Los dos primeros cuerpos, que son de forma cuadrada, cuya ornamentación pertenece al órden toscano y que tienen 11 metros de elevación sirven de campanarios: sobre estos primeros cuerpos están los segundos: miden estos 5 metros de altura, están adornados con grandes lucernas de forma oval y hermosos escudos con las armas de la Iglesia y sirven de base á la gran pirámide de forma octagonal con que termina cada torre.

Las dos torres están separadas por una distancia de 23 metros; pero quedan unidas en su base por un gran semicírculo de estilo ojival que corona el edificio. A mitad de la distancia entre los dos extremos de este gran semi-



PENITENCIARIA DE JALISCO—Guadalajara, México.

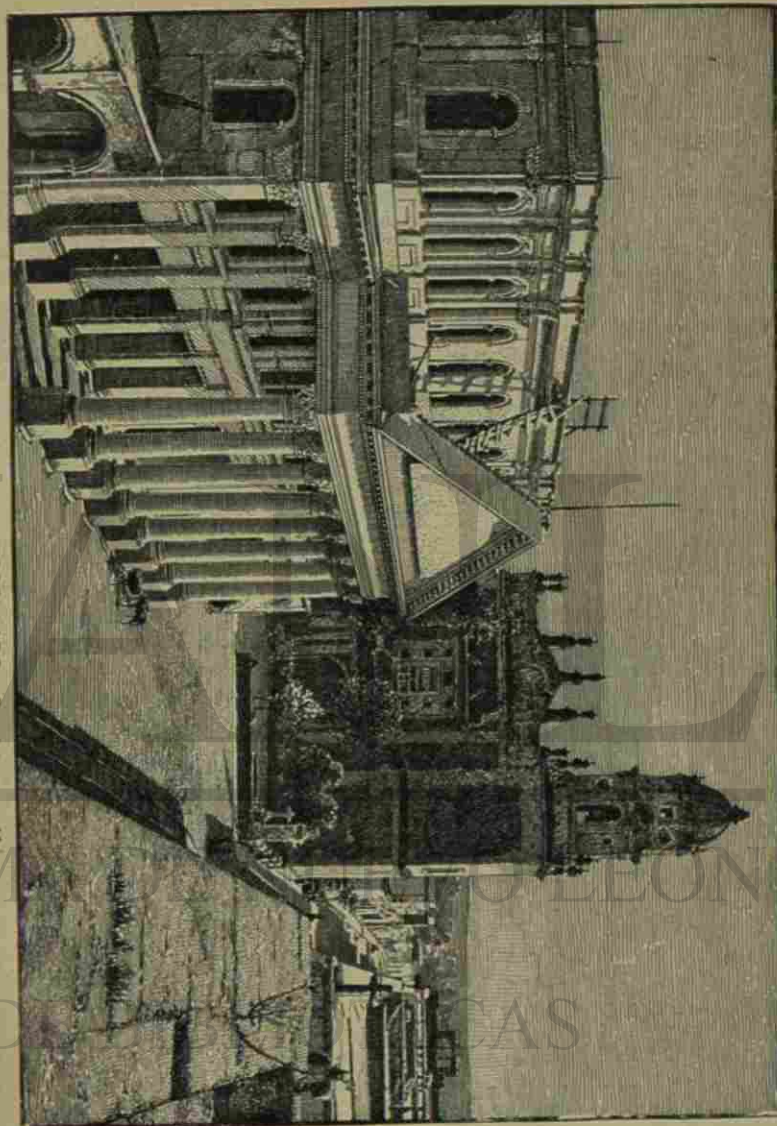
círculo se ha colocado un reloj de carátula trasparente, y bajo de éste hay un relieve de piedra que representa la asuncion de la Santísima Virgen, en cuyo honor se edificó la iglesia. Su frente es hermoso; pero es superior su ornamentacion interior.

Adjunto á Catedral, en el lado Sur, está el Sagrario, comenzado en 1808 y concluido en 1843. Es hermosa su construccion y forma el edificio una cruz latina. Sus altares, de acuerdo todos con el órden jónico de arquitectura, están primorosamente acabados. Su fachada ó frente principal lo forma un pórtico de seis columnas dóricas, sobre las que se apoya un bello cornizamiento que á su vez sostiene un ático adornado con tres estatuas que representan la Fé, la Esperanza y la Caridad.

Entre sus más importantes edificios públicos, de beneficencia y de recreo, merecen mencion especial los siguientes: El *Palacio de Gobierno*, cuya fachada mira á la preciosa Plaza de Armas, y que fué construido en 1643.—La *Penitenciaría*, de sólida construccion y arreglo interior magnífico, siendo uno de los mejores ó el mejor de cuantos establecimientos de su clase hay en el país.—El *Hospital de Belen*, fundado por el Ilmo. Sr. D. Fr. Antonio Alcalde, Obispo de Guadalajara, en el año de 1787, habinédole costado la obra más de \$265,000. Es este un espacioso edificio con seis larguísimas galerías que parten todas de un punto céntrico, para hombres unas y para mujeres las otras; está provisto de amplios y cómodos departamentos para el gran número de empleados que allí se ocupan; tiene así mismo oficinas, salas de practicas, bodegas, baños, botica, departamento para dementes, grandes patios y jardines, y hay tambien en el recinto que corresponde al hospital un magnífico templo y cementerio para los pobres.—El *Hospicio ó Casa de Misericordia*, fundada por el Ilmo. Sr. D. Juan Cruz Ruiz de Cabañas. Es el del Hospicio un gran edificio al que da entrada un sólido pórtico de órden dórico, [véase el grabado] quedando de un lado los departamentos para hombres y del otro los de las mujeres; con 23 patios, un elegante templo en su interior, con orfanatorio y un departamento para niños expósitos. Está situado en la calle del Hospicio.—El *Teatro Degollado*, justo orgullo de los jaliscienses y por todos conceptos el principal de cuantos posee la República, situado en la plaza de San Agustín.

Entre los acreedores á ser considerados como los principales edificios de la poblacion, ya por sus grandes proporciones, ó por la elegancia de su construccion, ó por ambas cosas á la vez, pueden incluirse tambien el Palacio Episcopal, muchos antiguos templos, la Casa de Correos, varios de los establecimientos dedicados á la instruccion pública y numerosos edificios de particulares, de dos y tres pisos, todos los cuales contribuyen á hacer de esta una de las más atractivas capitales del país. Su alumbrado público consiste de luz eléctrica de arco ó incandescente.

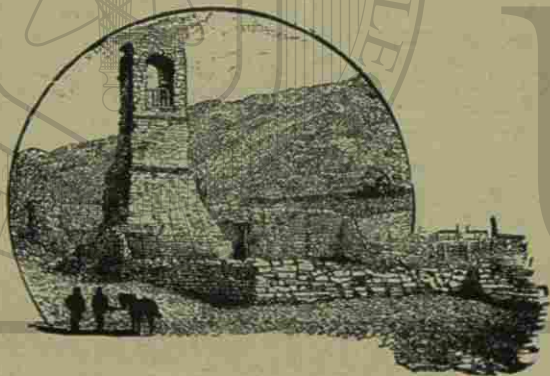
Cuenta así mismo la ciudad, como ya antes se dijo, con verdaderamente hermosos jardines en su centro y alegres paseos en sus suburbios: conviene, pues, que todo turista que llegue hasta aquí no deje de visitar la *Alameda*, el



FACHADA DEL TEATRO DEGOLLADO—Guadalajara, México.

paseo de *San Juan de Dios* y el paseo de *San Pedro*, hermosa calzada que tiene una extensión de cerca de seis kilómetros y que conduce á la pintoresca villa del mismo nombre. Y, si posible fuere, que visite así mismo, montado en burro ya que sea algo difícil hacerlo de otra manera, acompañado de un guía ó arriero, los interesantes pueblitos de *Tonalán* y *Santa Cruz*, (de los monos) donde podrá ver á sus indígenas habitantes ocupados en su primitiva industria de labrar y pintar la renombrada loza de Guadalajara, tan buscada y apreciada en todos los demás Estados del país; que visite la villa de *San Pedro*, ya aludida, adonde emigran en busca de recreo durante la estación del Invierno los habitantes de la bella capital; que visite *La Barranca*, que dista solo tres ó cuatro kilómetros de la ciudad y que es uno de sus suburbios más amenos; que visite, finalmente, el *Salto de Juanacatlán*, del cual ya nos ocupamos en la página 56, explicando la manera de hacer el viaje.

Mucho encontrará, sí, todo turista que visite esta encantadora ciudad: mucho digno de interés y estudio; mucha hermosura y gracia en sus mujeres, y en las mejores clases de sus habitantes mucha cultura y un carácter alegre y franco á la vez que afable y sincero.



De Irapuato á Guanajuato.

SILAO Y GUANAJUATO—REMINISCENCIAS DE LA INDEPENDENCIA—EL SR. GRAL. MANUEL GONZÁLEZ.

Nos hallamos de regreso en Irapuato, listos para continuar nuestro viaje al Norte. Después de recorrer el tren unos 29 kilómetros más llega á *Silao*, estación del desayuno para los pasajeros que van rumbo á El Paso, y estación de la cena para los que se dirigen á México. Es también este el punto de donde parte el ramal que la compañía del *Ferrocarril Central Mexicano* ha construido á la importante ciudad de Guanajuato.

Hay dos trenes diarios de *Silao* á Guanajuato: uno parte á las 8:15 de la mañana, después de la llegada del tren de México á El Paso y del de León á México; el otro parte á las 7:15 de la noche, después de la llegada del tren de El Paso á México y del de México á León. Para más informes véanse los itinerarios entre las páginas 18 y 23.

Los trenes del *Central Mexicano* que van para Guanajuato llegan solo hasta la estación de *Marfil*, que dista de *Silao* 18 kilómetros. De *Marfil* á Guanajuato hay 5 kilómetros más, distancia que se recorre en tranvías movidos por tres pares de mulas. Los boletos de pasaje del ferrocarril incluyen el viaje en estos tranvías hasta la estación de *El Cantador*; de aquí en adelante y hasta el Jardín de la Unión, ó sea el centro de la población, se cobran 5 pesos más de pasaje, y de 10 á 25 pesos por cada bulto de equipaje. En la estación de *Marfil* se encuentran cargadores que ofrecen hacerse cargo de los equipajes: no es prudente ocupar á aquellos que no son cargadores de número, á no ser que los tenga uno siempre á la vista. Hay dos precios de pasaje desde *Silao* hasta el paseo del Cantador y son de 75 pesos en primera y 50 pesos en segunda. Del paseo del Cantador hasta el centro de la ciudad, se cobran 10 pesos en el mismo tranvía.

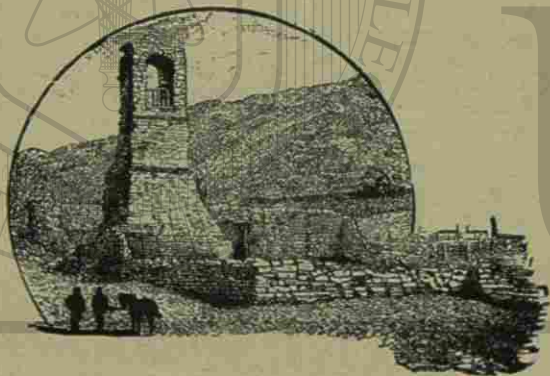
Silao, según datos que consultamos, se fundó en 1553, no habiendo sido otra cosa hasta esa fecha que una pequeña aldea de indios chichimecas. Hay una planta medicinal muy abundante en este lugar la cual se llama *silao*, y á esta, se dice, debe la población el nombre que lleva. Fué elevada al rango de ciudad en Junio 15 de 1861, y el número de sus habitantes es de 22,000.

Los principales hoteles de la población son los siguientes:

HOTEL ST. JULIEN—Este es el más inmediato á la estación: tiene cuartos aseados y buen servicio de mesa. Hospedaje completo, \$2 al día. Comidas solamente, 50 pesos cada una.

paseo de *San Juan de Dios* y el paseo de *San Pedro*, hermosa calzada que tiene una extensión de cerca de seis kilómetros y que conduce á la pintoresca villa del mismo nombre. Y, si posible fuere, que visite así mismo, montado en burro ya que sea algo difícil hacerlo de otra manera, acompañado de un guía ó arriero, los interesantes pueblitos de *Tonalán* y *Santa Cruz*, (de los monos) donde podrá ver á sus indígenas habitantes ocupados en su primitiva industria de labrar y pintar la renombrada loza de Guadalajara, tan buscada y apreciada en todos los demás Estados del país; que visite la villa de *San Pedro*, ya aludida, adonde emigran en busca de recreo durante la estación del Invierno los habitantes de la bella capital; que visite *La Barranca*, que dista solo tres ó cuatro kilómetros de la ciudad y que es uno de sus suburbios más amenos; que visite, finalmente, el *Salto de Juancatlán*, del cual ya nos ocupamos en la página 56, explicando la manera de hacer el viaje.

Mucho encontrará, sí, todo turista que visite esta encantadora ciudad: mucho digno de interés y estudio; mucha hermosura y gracia en sus mujeres, y en las mejores clases de sus habitantes mucha cultura y un carácter alegre y franco á la vez que afable y sincero.



De Irapuato á Guanajuato.

SILAO Y GUANAJUATO—REMINISCENCIAS DE LA INDEPENDENCIA—EL SR. GRAL. MANUEL GONZÁLEZ.

Nos hallamos de regreso en Irapuato, listos para continuar nuestro viaje al Norte. Después de recorrer el tren unos 29 kilómetros más llega á *Silao*, estación del desayuno para los pasajeros que van rumbo á El Paso, y estación de la cena para los que se dirigen á México. Es también este el punto de donde parte el ramal que la compañía del *Ferrocarril Central Mexicano* ha construido á la importante ciudad de Guanajuato.

Hay dos trenes diarios de *Silao* á Guanajuato: uno parte á las 8:15 de la mañana, después de la llegada del tren de México á El Paso y del de León á México; el otro parte á las 7:15 de la noche, después de la llegada del tren de El Paso á México y del de México á León. Para más informes véanse los itinerarios entre las páginas 18 y 23.

Los trenes del *Central Mexicano* que van para Guanajuato llegan solo hasta la estación de *Marfil*, que dista de *Silao* 18 kilómetros. De *Marfil* á Guanajuato hay 5 kilómetros más, distancia que se recorre en tranvías movidos por tres pares de mulas. Los boletos de pasaje del ferrocarril incluyen el viaje en estos tranvías hasta la estación de *El Cantador*; de aquí en adelante y hasta el Jardín de la Unión, ó sea el centro de la población, se cobran 5 pesos. más de pasaje, y de 10 á 25 pesos. por cada bulto de equipaje. En la estación de *Marfil* se encuentran cargadores que ofrecen hacerse cargo de los equipajes: no es prudente ocupar á aquellos que no son cargadores de número, á no ser que los tenga uno siempre á la vista. Hay dos precios de pasaje desde *Silao* hasta el paseo del Cantador y son de 75 pesos. en primera y 50 pesos. en segunda. Del paseo del Cantador hasta el centro de la ciudad, se cobran 10 pesos. en el mismo tranvía.

Silao, según datos que consultamos, se fundó en 1553, no habiendo sido otra cosa hasta esa fecha que una pequeña aldea de indios chichimecas. Hay una planta medicinal muy abundante en este lugar la cual se llama *silao*, y á esta, se dice, debe la población el nombre que lleva. Fué elevada al rango de ciudad en Junio 15 de 1861, y el número de sus habitantes es de 22,000.

Los principales hoteles de la población son los siguientes:

HOTEL ST. JULIEN—Este es el más inmediato á la estación: tiene cuartos aseados y buen servicio de mesa. Hospedaje completo, \$2 al día. Comidas solamente, 50 pesos. cada una.

GRAN HOTEL-REDON—Situado también cerca de la estación. Precios, de \$2 á 3 al día, hospedaje completo. Hay baños, á 25 cvos.

HOTEL CALIFORNIA—Situado dos cuadras más distante de la estación que los últimos dos. Precios: hospedaje completo, de \$1.25 á \$1.50 al día; cuartos solos, 50 á 75 cvos.

CASA DE HUÉSPEDES—En la calle del Conejo, N° 12. Es la única en el centro de la ciudad. Se cobran 50 cvos. por cuarto y 37 cvos. por comidas de 5 platillos, y se sirve además dulce y café.

Cerca de los de la estación están los *Baños del Molino de Rivero*. Hay aquí baños de ducha, rusos y de regadera, de agua fría y tibia—Hay tres *coches de sitio*, los cuales cobran 12½ cvos. por viaje desde la estación hasta la Plaza Principal, y 50 cvos. por hora—Las *Oficinas Telegráficas* están situadas, la del Ferrocarril Central en la estación, y la del Gobierno federal en la calle de la Aurora.

Silao, lo mismo que todas las demás poblaciones de Guanajuato, ha mejorado muchísimo desde que se hizo cargo del Gobierno del Estado el Sr. Gral. Manuel González. Ya no es la población sucia y triste que era; en la actualidad se distingue por su aseo; se respira en ella alegría; no parece sino que ha renacido á una nueva vida.

¡Cuánto ayuda á la prosperidad de los pueblos la benéfica influencia de sus gobernantes!

El Sr. Gral. González, que eligió á Silao para el lugar de su residencia desde que fué llamado á ocupar el primer puesto en el Gobierno de este rico Estado, pudo estudiar de cerca los males que desacreditaban á esta población y la hacían languidecer, y no vaciló en ordenar luego el remedio.

Entre las últimas y más importantes mejoras que en la localidad se han llevado á efecto deben mencionarse las siguientes:

La construcción de un robusto dique á los lados Norte y Poniente de la población, para protegerla contra desastres como el causado por la gran inundación del 19 de Junio de 1888. Tiene este dique 2,000 metros de extensión por 3 metros 50 centímetros de altura y 1 metro de espesor.

La construcción de un magnífico mercado en la parte céntrica de la población, el cual lleva el nombre de *Mercado González Ortega*, en honor de éste ameritado general que tan decidido triunfo alcanzó sobre las fuerzas reaccionarias acaudilladas por el Gral. Miramón en 1860, en los suburbios de esta ciudad. Este es el mejor edificio con que en la actualidad cuenta esta municipalidad. Su arquitectura pertenece al orden toscano, y su superficie forma un rectángulo que mide 72 metros de largo por 30 metros 25 centímetros de ancho. Dan acceso al local 6 graciosos pórticos, y su techumbre que consiste de gruesas láminas de zinc descansa sobre 72 columnas de fierro. Contribuyen á realzar su conjunto vistoso los pequeños prados y jardines que comprende en su recinto. La obra costó \$16,500.

El establecimiento de un buen hospital ha venido á remediar otra de las grandes necesidades de la población. Está situado en la calle del Hospital

y posee las necesarias comodidades y condiciones higiénicas para hacer más llevaderas las penas de los que allí acuden en busca de alivio para sus males.

Se ha construido un *Abasto* hácia el Poniente de la ciudad; se han hecho reparaciones y mejoras de mucha consideración al *Hospicio*, al *Cuartel de Caballería*, al *Panteón*, á la *Casa Municipal*, á la *Plaza Principal* y á las banquetas y calles; y, se hallan en construcción, un gran teatro, un cuartel para la gendarmería del Estado y un nuevo cementerio.

Hay dos escuelas públicas del Estado, dos del municipio, 4 escuelas católicas sostenidas por la parroquia y varias particulares.

Los principales templos de la ciudad son la *Parroquia*, construida en 1739, la cual se halla situada á un lado de la Plaza Principal ó de Victoria, y la *Casa de Ejercicios*, en la calle Real de Guanajuato. Los otros templos de este lugar son: *Tercer Orden*, *Santuario de Jesus Nazareno*, *San Nicolás*, el *Perdon*, el *Cármén* y la *Santa Casa de Loreto*.

A tres leguas de la población se encuentran las *Aguas Termales de Comanjilla*, que el Barón de Humboldt reputó como las más calientes del mundo y las cuales son aplicadas con éxito feliz en todos los casos de enfermedades de la piel; y más cerca que estas, como á 1¼ leguas de Silao, se encuentran también los manantiales termales de *Aguas Buenas*, las cuales tienen una temperatura más baja y poseen las mismas cualidades medicinales que las anteriores. Se habla de construir una línea de tranvías desde la estación del ferrocarril hasta este último lugar, y si el proyecto se lleva á cabo y se hacen en *Aguas Buenas* mejoras propias para la comodidad y recreo de los que allí acudan, entonces llegará este sin duda á ser un agradable suburbio de Silao, muy favorecido, no solo por los vecinos de este lugar sino así mismo por los turistas que del extranjero han de continuar viniendo á México de día en día en mayores números.

Nos hallamos tan cerca de Guanajuato, y es esta una ciudad tan verdaderamente pintoresca y de tan grande importancia, que no será propio continuar nuestro viaje rumbo á la frontera sin pasar allí unos momentos siquiera.

Ya sabemos que dos trenes parten de Silao para este lugar diariamente, uno por la mañana, á las 8:15, y uno por la tarde á las 7:15.

Estos, muy poco después de partir de la estación avanzan por terreno cada vez más elevado, como bien claramente lo demuestran los fatigosos resoplidos de sus máquinas, y á los 18 kilómetros se detienen en la estación de

Marfil, pueblo y mineral que dista 5 kilómetros de Guanajuato y cuyo número de habitantes es como de 5,000. Ya al principio de este capítulo dijimos al turista lo que debe hacer al llegar á esta estación para continuar su viaje hasta

Guanajuato, primera ciudad y capital del Estado de su nombre. Sus principales hoteles son los siguientes:

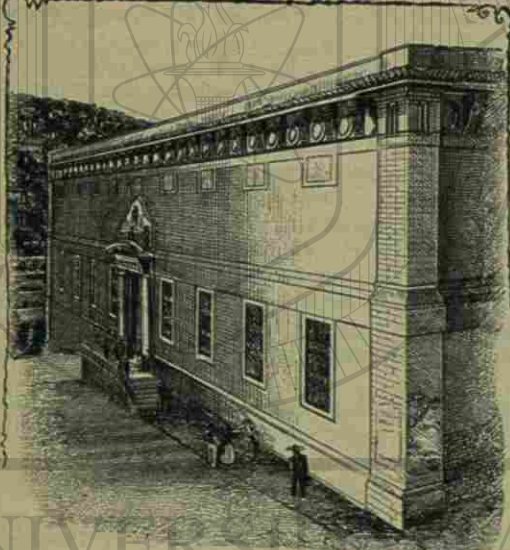
HOTEL DE LA UNION—Frente al Jardín de la Unión, N° 3. Conducido bajo el plan europeo y americano á la vez. Precios: hospedaje completo, de \$2 á \$3 al día; cuarto solamente, \$1.25.

HOTEL DE LA CONCORDIA—En el Puente del Rastro. Se rentan cuartos con vista á la calle á \$1 al día, é interiores á 62 ½ cvos.

HOTEL DE BAÑOS—Calle del Sol, N° 4. Cuartos solamente, á 50 cvos. al día. Hay restaurant y baños en el local. Los baños cuestan: rusos, 50 cvos.; de regadera, 25 cvos.; de fina, 25 y 50 cvos.

HOTEL Y MESON DE SAN ANTONIO—Calle de Alonso, N° 2. Cuartos, de 50 cvos. á \$1 al día. Hay restaurant en el hotel.

El *Hotel de la Union* es el primero ó mejor de Guanajuato: aseo y buen servicio de mesa—*Oficina Telegráfica* del Central Mexicano, en la calle de Sopena, frente al nuevo teatro—*Despacho de Boletos* del Central Mexicano, frente al Jardín de la Union, á un lado del templo de San Diego—*Tranvías*: hay 3 líneas en la ciudad: la de Marfil al Cantador, en la que se cobran 10 cvos. por



EL CASTILLO DE GRANADITAS—Guanajuato.

viaje; la del Cantador al Jardín de la Union, que cobra 5 cvos., y la del Jardín de la Union á la Presa de la Olla, la cual cobra también 10 cvos. por cada pasaje. Los tranvías que conectan con los trenes que parten de Marfil para Silao, salen del Jardín de la Union á las 5:40 A. M. y á las 4:40 P. M.—*Precios de pasaje* de Guanajuato á Silao: en primera 75 cvos. y 50 cvos. en segunda, ésto sin incluir el costo del tranvía desde el Jardín de la Union hasta el Paseo del Cantador—*Coches de Sitio*: hay 3 y cobran 75 cvos. por hora en la ciudad y \$1 por hora fuera de ella—*Administración de Correos*, en la Plazuela de la Compañía—*Oficina del Expreso* de Wells Fargo y Cía., en la calle Sopena, N° 4—*Casa de Moneda*, en la misma calle Sopena, N° 5—*El Casino*, calle Sopena, N° 12—*Baños*, los mejores se encuentran en la calle del Sol, N° 4, en el Hotel de Baños, á un costado del templo de La Compañía—*El antiguo Teatro Principal*, en la calle de Cantarranas, N° 7—*La Casa del Gobierno*, en la calle de la Cruz Verde, N° 5, frente á la Parróquia—*El Palacio del Congreso* y la *Aduana*, en la Plaza Mayor, N° 1: en los bajos la Aduana y en el piso alto los salones del Congreso y del *Tribunal de Justicia*—*El Colegio Civil*, en la calle del Cerro, N° 26.



UNA CALLE EN GUANAJUATO—México.

La ciudad de Guanajuato se halla situada á los 21° 0' 57" de latitud Norte, 2° 7' 13" longitud Oeste de México y á 1834 metros de altura sobre el nivel del mar, en un valle profundo y estrecho rodeado de argentíferas y escarpadas montañas.

El número de sus habitantes, incluyendo los de sus ricos minerales asciende á 75,000.

Su nombre primitivo fué *Quanashuato*, voz del idioma tarasco que significa *Cerro de Ranas*. Dieron los indios este nombre á la poblacion por haber hallado allí una piedra de gran tamaño que tenía la figura de una rana, á la cual más tarde tributaron culto religioso.

La entrada á Guanajuato está formada por la prolongacion del reducido valle, á la que se ha dado el nombre de *Cañada de Marfil* y bordando á la cual se ven numerosas haciendas donde se benefician los metales.

La ciudad está edificada en terreno extremadamente accidentado: se anida, bien puede decirse, próxima á la cumbre de escabrosas serranías y la rodean profundos barrancos y precipicios cuya contemplacion impresiona fuertemente.

Como para la construccion de sus edificios se siguió la natural gran desnivelacion del terreno, el golpe de vista que hoy ofrece al viajero es tan rarísimo como bello. Las casas forman, en muchas partes de la ciudad, caprichosos grupos de un efecto encantador, estando las puertas de unas sobre las azoteas de otras y las primeras, á su vez, bajo otras más elevadas, luciendo un gran número de ellas en sus bonitas fachadas cantera de variados y ricos colores. Ni siquiera el pequeño espacio que ocupa la plaza principal es plano en su totalidad. Sus calles son estrechísimas y torcidas en mil sentidos, no pudiendo, las más de ellas, transitarse en carruaje; sin embargo, están bien empedradas, las cruzan en todas direcciones alambres telegráficos y telefónicos; su alumbrado de petróleo es bueno y en ellas se nota actividad, animacion, vida. Próximamente se sustituirá su actual alumbrado público por el de luz eléctrica de arco é incandescente.

Los datos adquiridos sobre la fundacion de esta importante ciudad, que debe todo cuanto es en la actualidad al rico y vasto producto de sus minerales son los siguientes.

Parece que unos arrieros descubrieron primeramente rico metal de plata en una de las venas ó vetas pertenecientes á la mina de La Luz, en el año de 1548, y habiendo estos hecho partícipes de su gran fortuna á unos españoles trajinantes, todos juntos fueron á establecerse allí, construyendo antes que todo, una pequeña fortaleza para protegerse contra las incursiones de los indios chichimecas, que eran los que habitaban estas regiones.

Poco tardó este desierto en convertirse en un pueblecito de creciente importancia, estableciéndose ya en 1554 el Real de Minas de Guanajuato, el cual recibió título de villa en 1619 y de ciudad en 1741. Un cálculo aproximado del rendimiento anual de las minas de Guanajuato en la actualidad es de \$6,000,000, y se estima el valor total extraído de las mismas, desde el año

de 1590 hasta la presente fecha, en más de \$900,000,000. Las minas que han producido mayores riquezas son, La Luz, La Valencia, Mellado, Rayas y el Socavon de las Adjuntas.

La ciudad es algo enfermiza en la seca estacion del año; pero en el Invierno, las lluvias arrastran las acumuladas inmundicias y entonces á los médicos no les queda otro recurso que emigrar, emigrar á campos para ellos más propicios.

Entre sus edificios públicos merece primeramente mencionarse la Alhóndiga de Granaditas, tanto por su superioridad arquitectónica como por su importancia histórica. Se recordará que cuando se descubrió la conspiracion en Querétaro, D^a Josefa Ortiz, á quien su esposo, el Corregidor Dominguez, habia encerrado en una habitacion, por el hueco de la cerradura encomendó al alcaide de la cárcel, Don Ignacio Perez, que despachase inmediatamente á persona de su confianza á San Miguel el Grande para instruir á Don Miguel de Allende de lo que sucedia. Se recordará, igualmente, que el pundonoroso confidente fué en persona á cumplir con la mision, llegando á la villa indicada en la madrugada del 15 de Setiembre, y que á falta de Allende, que habia ya salido para el pueblo de Dolores, confió á Don Juan de Aldama el gran secreto de que era portador. Aldama entonces, junto con otros de sus partidarios, se dirigió á casa del cura Hidalgo, llegando allí á las dos de la mañana, el domingo, 16 de Setiembre de 1810. Le despertó en seguida y le participó lo acontecido. El cura Hidalgo resolvió en el acto dar el golpe sin más demora, y en la primera misa de aquel domingo memorable anunció al público allí congregado, que habia sonado la hora en que el pueblo mexicano debía sacudir el yugo que le oprimia. Todos respondieron poseidos del mayor entusiasmo á aquel GRITO DE DOLORES, y acompañado de Allende y de más oficiales que figuraban á la cabeza de unos 300 insurgentes, armados de garrotes, navajas y puñales, salió aquella misma mañana á tomar la plaza de Guanajuato.

Al pasar con sus improvisadas fuerzas por Atotonilco dirigióse Hidalgo al Santuario de Jesus Nazareno, y apoderándose de una imagen de Ntra. Sra. de Guadalupe volvió al lado de sus aliados y les dijo, que la que era Patrona de México seria á la vez la bandera y protectora de la causa de la Independencia, y continuó su marcha en seguida con direccion á Guanajuato.

Entre tanto, la noticia de haber estallado la insurreccion en Dolores habia sido recibida ya en Guanajuato por el Intendente Riaño, quien resolvió defenderse en el Castillo de Granaditas, ordenando luego se trasladase allí á la tropa y paisanaje armado, y tambien todos los caudales reales, los municipales, el archivo del gobierno y del ayuntamiento. Allí se refugiaron así mismo todos los europeos con sus caudales, y se calcula que los valores reunidos en el castillo en dicha ocasion, en moneda sellada, barras de plata y otros objetos valiosos no bajaban de tres millones de duros.

En San Miguel se unió á las fuerzas de Hidalgo el regimiento á que pertenecia Allende, y mientras más avanzaba sus filas se iban constantemente en-

grosando. Grandes, pues, eran ya las fuerzas que le acompañaban al llegar á Guanajuato; pero antes de comenzar el asalto del castillo, deseando evitar la efusión de sangre, mandó Hidalgo una comunicacion al Intendente Riaño, intimándole á que se rindiera é hiciera entrega de los españoles que con él estaban, cuyos bienes habían de ser ocupados hasta que se hicieran en el Gobierno las modificaciones que el mismo cura creyese necesarias, para lo cual estaba autorizado habiendo sido proclamado Capitán General de América por cincuenta mil hombres en los campos de Celaya.

El Intendente Riaño y los suyos meditaron un poco sobre la proposicion del cura y luego le enviaron la siguiente contestacion: "El Intendente de Guanajuato y su gente no reconocen otro capitán general que el virey de Nueva España ni más modificaciones en el gobierno que las que acordaren las cortes, reunidas en la península."

Poco despues, y á la voz de "¡Viva el Rey!" rompieron el fuego los españoles sobre los insurgentes: se travó luego entre ambos partidos una encarnizada lucha; se unió á los insurgentes el pueblo de las minas y la plebe de Guanajuato, y mientras la muchedumbre se desbordaba sobre el castillo por todos lados una bala atravesó el cráneo del Intendente, viniendo su muerte á causar la discordia y confusion entre los defensores del castillo. La resistencia se hizo pronto imposible, y la plebe y los indios en poder ya del castillo, dieron rienda suelta á su venganza, implorando en vano los vencidos la piedad del vencedor. Inútiles fueron así mismo todos los esfuerzos de Hidalgo para hacer cesar tanto desórden. Se estima en tres mil el número de muertos que hubo en esta ocasion.

Al año siguiente, despues de numerosos combates, los primeros mártires de la santa causa de la Independencia derramaban su sangre en Chihuahua.

Allende, Aldama y Jimenez fueron ejecutados el 26 de Junio, é Hidalgo en el siguiente mes, Julio 31 de 1811. Sus cabezas fueron llevadas á Guanajuato, adonde llegaron el día 11 de Octubre del mismo año, y se colocaron en cuatro jaulas de fierro en los cuatro ángulos del Castillo de Granaditas. Allí permanecieron suspendidas por cerca de diez años, hasta que el coronel D. Anastasio Bustamante mandó colocarlas en decentes cajas y darles sepultura eclesiástica, con gran solemnidad, en un lugar distinguido del panteon de San Sebastian el día 28 de Marzo de 1821, cuatro dias despues de su entrada y promulgacion de la Independencia en Guanajuato. Permanecieron sepultadas las cuatro cabezas en el citado panteon de Guanajuato hasta el 31 de Agosto de 1823, fecha en que fueron exhumadas y conducidas á la ciudad de México para ser sepultadas en la Iglesia Catedral, en la bóveda del altar de los Reyes.

Aun puede el viajero ver clavados en los mismos ángulos de la Alhóndiga de Granaditas los cuatro largos garfios ó garabatos que sostuvieron las cabezas de los primeros héroes de la patria, colocadas allí en aquellos tiempos para que sirvieran de befa al populacho.

A ambos lados de la puerta principal del edificio que nos ocupa se ven tam-

bien en dos lápidas de marmol las siguientes inscripciones, una de cada lado.

*Se comenzó
La construccion de este edificio
el 5 de Enero de 1798
Concluyéndose el 16 de Junio de 1808.
Costó \$207,086,28.*

*Entrada del ejército
Independiente á Guanajuato
Y toma de este edificio
28 de Setiembre de 1810.*

Está situado el Castillo, ó Alhóndiga de Granaditas á la entrada de la ciudad, al pié del Cerro del Cuarto, llamado así por haberse expuesto allí en tiem-



VISTA DE LA IGLESIA MATRIZ—Guanajuato.

pos pasados la pierna ó cuarto de un ajusticiado para escarmiento de los malhechores. Véase el grabado de uno de las fachadas de este edificio en la página 60.

Entre los otros principales edificios de la ciudad, además de las muchas hermosas casas ó residencias de familias con que cuenta, deben incluirse la Casa de Gobierno, el Palacio del Congreso, la Casa de Moneda, el Casino, la Casa de Correos y varios de los templos, mereciendo mencion especial entre estos últimos la Iglesia Matriz, y el templo de la Compañía de Jesus.

La Iglesia Matriz está situada en la Plaza Mayor. Su construccion se comenzó en 1671 y se concluyó y dedicó solemnemente en 1696. En esta Iglesia se encuentra una muy prodigiosa imagen de María Santísima, rico presente con que, segun refiere el Presbítero Lucio Marmolejo en su interesante obra intitulada *Ejemplares Guanajuatenses*, quiso el Emperador Carlos V. agraciar á la naciente poblacion de Guanajuato. Los siguientes, extractos de la admirable historia de esta milagrosa imagen los tomamos de la citada obra:

"Esta imagen celeberrima y portentosa es, á no dudarlo, la más antigua de

cuantase veneran, no solo en la República Mexicana, sino en todo el nuevo mundo, pues existía en España por lo menos desde el séptimo siglo de la era cristiana, y era tenida en gran veneración en Santa Fé de Granada: por lo que en el año de 714 que fué la España invadida por los moros, los piadosos granadinos la ocultaron en una cueva subterránea, para libertarla de los desacatos que pudieran cometer los infieles. Allí permaneció por unos ocho siglos y medio, siendo en esto de admirar un estupendo portento, pues ocho siglos y medio de estar donde se quiera, pero muy especialmente en un subterráneo húmedo y sin ventilación, son mucho más que bastantes para destruir la más firme madera; y sin embargo la Santísima Imagen no padeció la más leve lesión, conservándose intacta para venir á ser luego la protectora dulcísima de la ciudad de Guanajuato.

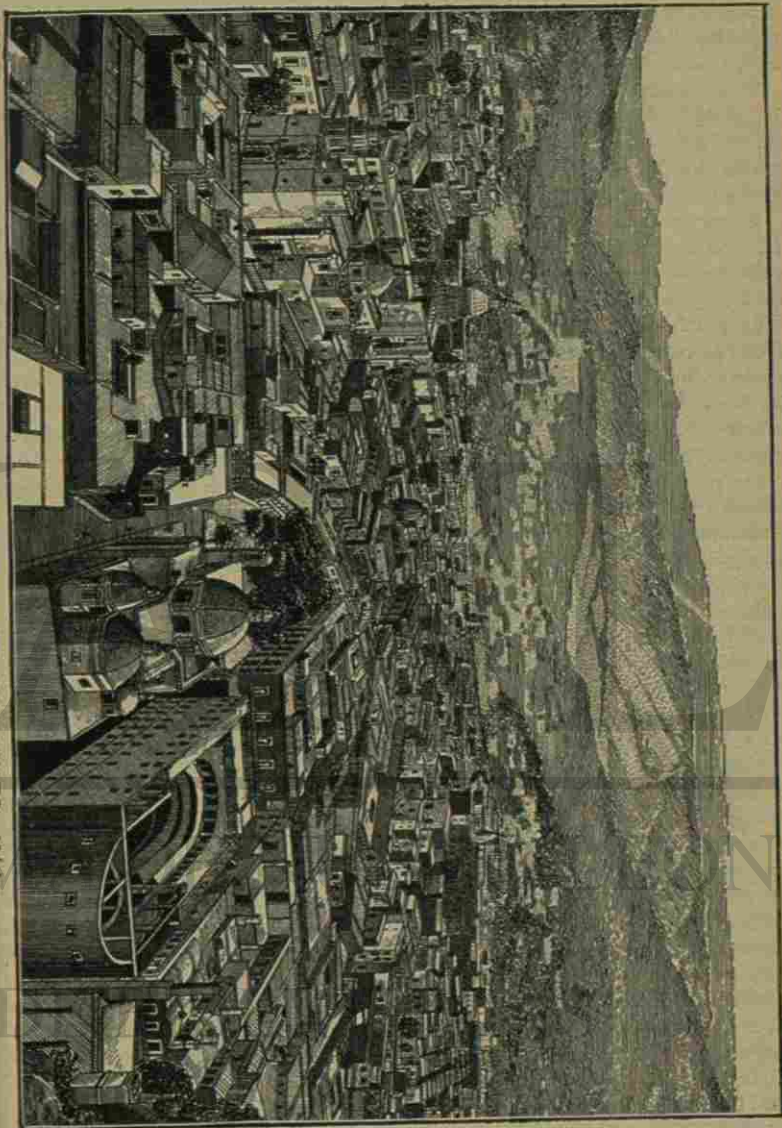
Fué por fin descubierto este tesoro inestimable hácia la mitad del siglo XVI; y muy poco tiempo despues, sabiendo el Rey de España la asombrosa riqueza de Guanajuato le mandó la Santísima Imagen como un presente mil veces más rico que las entrañas de sus montañas.

La materia de que está formada es incorruptible, lo cual se prueba con la dilatada experiencia de tantos siglos. Es de cuerpo entero y su estatura de poco más de vara y media. Se mantiene siempre cubierta con alguno de sus riquísimos mantos de costosas telas y su cabeza está adornada con una rica corona imperial de oro, de maravilloso artificio, y se apoya sobre una peana de plata que tiene una vara de alto por más de media vara de diámetro, la cual está adornada con delicadas estátuas y relieves: pesa 180 marcos y costó \$3,000. Es la Patrona de los guanajuatenses, quienes la profesan extraordinario culto, siendo la principal de las funciones que la hacen la del Patrocinio de Nuestra Señora. La imagen llegó á la ciudad en 1557."

La milagrosa imagen de María Santísima de Guanajuato, aludida en los párrafos anteriores, puede verse actualmente en el crucero del templo que queda del lado del Evangelio. En el mismo templo se hallan las reliquias de Santa Faustina, en la primera capilla del lado izquierdo, entrando al templo por la puerta mayor. El cuerpo de esta santa y mártir llegó á Guanajuato en Julio de 1803, habiéndolo hecho venir de Roma el Sr. Conde de Valenciana.

La Iglesia de la Compañía se halla situada en la Plazuela de la Compañía y fué construída en 1765, segun fecha que aparece en la parte superior de su magnífica fachada churrigüesca. Su interior lo forman tres naves, y tiene elevadas bóvedas, airosa arquería, esbeltas columnas, sólidas pilastras y una atrevida cúpula. Su altar mayor es de rara belleza, y está hecho con la hermosa cantera color verdoso que producen los lozéros de Guanajuato. Los altares laterales y el pavimento del templo son del mismo material, pero de variados colores, combinados con gusto artístico. Hay en el templo muy buenas esculturas y valiosos cuadros por Cabrera y otros célebres pintores.

Los demás templos principales de la ciudad son: *San Francisco*, en la Plazuela de San Juan; *San Diego*, en la Plaza de la Union, y el templo de *Belen*.



VISTA PANORÁMICA DE LA CIUDAD DE GUANAJUATO — México.

Entre los establecimientos de beneficencia é instruccion merecen mencion especial el *Hospital General*, el *Hospicio de la Presa*, la *Escuela de Medicina del Estado*, la *Escuela Normal de Señoritas* y el *Colegio Civil*.

Tiene Guanajuato numerosas plazuelas ó jardines, siendo los dos principales el de la *Plaza Mayor* y el *Jardin de la Union*. Este último es el punto donde en las noches de serenata se reúnen las simpáticas guanajuatenses á escuchar los dulces acordes de alguna buena banda de música, y á pasar á la vez en compañía de sus amigos agradables momentos de solaz.

Tiene tambien, en construccion, un gran teatro que una vez concluido será, sin ninguna duda, uno de los más hermosos ó quiza el más hermoso de cuantos hay en la República. Se colocó su primera piedra el día 5 de Mayo de 1873 y se interrumpieron los trabajos de construccion en Diciembre 31 de 1874, por falta de recursos, permaneciendo así hasta fines de 1891. En esta fecha se reasumieron los trabajos para volverse á suspender despues de un gasto como de \$100,000. El progresista gobierno del Sr. Gral. Gonzales se ha hecho ya cargo de la obra, con la resolucion de terminarla, para cuyo efecto ha apropiado la suma de \$150,000. Esta, junto con la cantidad ya gastada, harán subir su costo á \$250,000.

Sus principales paseos son dos: la *Presa de la Olla* y la *Alameda del Cantador*, situados en extremos opuestos de la ciudad, siendo bellísimo, pintoresco verdaderamente, el de la Presa de la Olla, cuya calzada formada de cal y canto va siguiendo las curvas y sinuosidades del cauce de un arroyo que serpentea al pié de las elevadísimas montañas. A ambos lados de la hermosa calzada se ven las elegantes y alegres casas de campo, adonde se cambian las principales familias de la capital en la estación del calor y de las lluvias. El tranvía llega hasta estos deliciosos sitios, y el turista hará bien en aprovecharse de tan excelente oportunidad para visitarlos.

La Presa de la Olla, aludida en el párrafo anterior, es de la que se ha provisto de agua la ciudad (muchas veces con suma escasez) durante los últimos 143 años, pues fué construida en 1749. Es de cal y canto y su capacidad es de 100,000 metros cúbicos. Hace mucho tiempo se comprendió la necesidad de construir una presa que tuviese las suficientes dimensiones para que pudiese la ciudad disfrutar con la necesaria abundancia del precioso líquido, pero estaba reservado á la benéfica administracion del Sr. Gral. Gonzalez el llevar á cabo mejora de tan trascendental importancia.

La *Presa Manuel Gonzalez*, pues así se llama la que actualmente se está construyendo, suministrará á Guanajuato una cantidad de agua dieciseis veces mayor que la que actualmente tiene; pues el dique en construccion, con la altura de 30 metros que deberá tener, podrá contener un volumen de 1,800,000 metros cúbicos. El perfecto saneamiento de la ciudad quedará desde luego asegurado, pues dada la gran elevacion en que está construyéndose el dique, la cual no baja de 165 metros sobre el nivel de la Presa de la Olla, hará llegar el agua hasta los más altos suburbios y se mantendrán así limpios los albañales y cañadas que en la actualidad permanecen estancadas.

Como es sabido por todos los que tienen algun conocimiento del país, la principal industria de Guanajuato es la minería, pero no por esto deja de ser de gran importancia su agricultura.

Desde que se descubrió el mineral de Guanajuato, dice el Presbítero Lucio Marmolejo en su interesante obra ya citada, han aparecido en él con frecuencia las más extraordinarias bonanzas, algunas de las cuales han asombrado al mundo, siendo las más notables las de *Mellado y Rayas* en diversas épocas, *Sirena y Cata* un poco más tarde, *Valenciana* en seguida, y por último *La Luz* y sus anexas.

Valenciana, que excedió en riqueza, segun el Baron de Humboldt, á cuanto se ha descubierto en el resto del mundo, nunca cesó de dar á sus dueños, en más de 40 años, menos de dos ó tres millones de beneficio líquido anual. Su profundidad llegó á 747 varas perpendiculares, siendo, por consiguiente, la mayor en el globo formada por el hombre. Sus gastos anuales ascendieron en 1803 á cerca de un millon de duros, de los cuales \$80,000 se destinaron á la compra de 1,600 quintales de pólvora; se emplearon en la mina 3,100 trabajadores, de los cuales 1,800 estaban en su interior. En este mismo año se contaban en Guanajuato 1,896 arrastres y 14,618 animales para mover estos y los molinos de las haciendas.

Los datos más recientes que sobre este mineral podemos dar al público son los que aparecen en las dos siguientes páginas, los cuales tomamos de la última memoria presentada en 1890 por el Sr. Gral. de Division y Gobernador del Estado, D. Manuel Gonzalez.

De la casa de moneda de esta ciudad diremos solamente, que es y ha sido siempre una de las más importantes de la nacion. Se acuñó en ella, desde Abril de 1821, en que por órdenes de D. Agustin de Iturbide se abrió de nuevo, (despues de haber estado clausurada desde Mayo de de 1813) la suma de \$275,932, 967.47. Y en los dos años transcurridos desde el 31 de Julio de 1888 hasta el 31 de Julio de 1890, \$7,508,250.

Respecto á las mejoras que en esta importante ciudad se han llevado á efecto durante la administracion del Sr. Gral. Manuel Gonzalez mucho podría decirse, pero lo impiden las dimensiones de esta guía. Y no solo esta capital ha sido la que ha disfrutado de sus benéficas medidas y disposiciones, sino así mismo todas las principales poblaciones del Estado. En cuanto á mejoras materiales, su gobierno ha hecho cuantos esfuerzos han estado á su alcance para la cooperacion y ejecucion de todas aquellas obras encaminadas á mejorar la condicion de las diferentes poblaciones del Estado, de cuanto pudiera contribuir á su adelanto y á remediar males que influían gravemente en las costumbres, en el progreso social y en el buen servicio de la Administracion. Suprimió las corridas de toros, fuente de inmoralidad y despilfarro para las clases pobres, y de relajamiento intelectual en las masas del pueblo; se ha empeñado en hacer efectivas las leyes que existen en el Estado contra la pelea de gallos y toda clase de juegos de azar; ha corregido uno de los males que mucho contribuían al entorpecimiento del buen servicio

—NOTICIA SOBRE—
LAS MINAS DE GUANAJUATO.

Datos tomados de la Noticia que la Diputación de Minería del Distrito da al Gobierno del Estado, de las minas que existen actualmente (año de 1890) en trabajos activos en el Distrito, con expresión de sus dueños, su ubicación y cargas que producen.

NOMBRES DE LAS MINAS.	SU UBICACION	SUS DUEÑOS	Producto mensual en cargas
San Antonio de los Tiros	"	Robles, Cia y varios	150
El Cuervo	"	Varios	100
Bolañitos y anexas	"	"	5,000
Melladito	"	"	2,000
San Pablo	"	Castañeda, y socios.	3,000
La Luz	"	Varios	600
El Refugio	"	"	450
San Vicente	"	"	150
Jesus Maria y Remedios	"	Naranjo, Cruz y varios	320
Villarino	"	"	80
Purísima	"	Miguel Bul y socios.	280
San Pedro	"	"	2,500
Mejillamora	"	Varios	1,200
El Rosario	"	Miguel Bul y socios.	450
Margaritas	"	Varios.	200
*San Cayetano, Minas y Socavon	Mineral de la Ovejera	"	3,750
San Isidro de Puerta	"	"	60
San Francisco (a) Joya	Mineral del Puertecito	"	100
Protectora	Mineral de Santa Ana	"	2,600
Guanajuatito	"	Sra. A. V. de Parkman	50
Valenciana	Mineral de Valenciana	Varios.	6,500
El Nopal y anexas	"	"	500
Cata	Mineral de Cata	"	1,500
San Lorenzo	"	"	400
Avispero	"	Miguel Bul.	750
Animas	"	Varios	400
Mellado	Mineral de Mellado	"	3,000
Rayas	Mineral de Rayas	"	4,000
Promontorio	"	"	1,000
San Carlos	"	"	2,000
Pipichagua	"	"	80
San Vicente de la Atalaya	"	"	1,000
El Sol	Mineral de Sirena	L. Goerne	200
Peñañel	"	Juan B. Rocha	1,200
Sirena	"	Varios	1,600
San Rafael, El Cedro y Purísima	Mineral de San Bruno	"	3,000
El Nayal	Mineral de Cardones	"	60
El Cabrestante	"	"	1,000
Peregrina y anexas	Mineral de Peregrina	Eusebio Gonzalez	2,000
La Cumbre	"	Marcelino Palacio	500
Villapando y anexas	Mineral del Cubo	Varios.	5,000
El Tajo de Dolores	Mineral de Villapando	"	200
La Asuncion	"	Eusebio Gonzalez	400
	Monte de San Nicolás	Varios.	500

*El metal que todas estas minas contienen es de plata y oro, exceptuando el de la de San Cayetano, Minas y Socavon, que es de plata solamente.

—NOTICIA SOBRE—
LAS HACIENDAS DE BENEFICIO.

Datos tomados de la Noticia que la Diputación de Minería del Distrito da al Gobierno del Estado, sobre las haciendas que hay actualmente (año de 1890) en giro, con expresión del número de arrastres, molinos y cargas que mueven semanalmente.

NOMBRES DE LAS HACIENDAS	SU UBICACION	Nº DE ARRASTRES		MOLINOS	Cargas por semana
		Grandes	Chicos		
Casas Blancas	Marfil	—	22	1	250
San Juan	"	32	36	3	1,700
La Trinidad	"	20	19	2	700
Santa Ana	"	—	40	2	500
La Purísima	"	30	29	4	1,900
San Nicolás	"	—	33	2	420
Barrera Grande	Cañada de Marfil	—	46	4	600
Barrera de Enmedio	"	—	30	1	400
Dolores de Barrera	"	—	30	3	400
Sacramento de Barrera	"	—	25	1	250
San Antonio de Barrera	"	2	46	3	650
Ciprés	"	30	—	2	600
Noria Alta	"	22	—	1	430
Rocha	En esta ciudad	42	44	4	1,300
San Pedro de Rocha	"	—	29	2	650
San Francisco de Flores	"	40	—	2	540
Purísima de Flores	"	—	29	1	380
Dolores de Granditas	"	—	30	2	450
Patrocinio	"	—	25	1	270
Salgado	"	32	37	3	900
San Matias	"	8	23	2	400
San Javier	"	—	61	3	700
San Joaquin	"	10	23	2	500
San Luisito	"	—	29	1	292
Sacramento de Luna	"	15	25	2	600
Pastita	"	—	60	2	600
San Francisco de Pastita	"	—	66	3	850
San Jerónimo	"	—	50	2	400
San Agustín	"	—	32	2	400
Puerta Grande	"	18	15	2	450
El Cubo	Villapando	—	—	—	1,000

La hacienda de El Cubo, última de la lista, está montada con Molino y timas de sistema americano.

Nota.—Los trabajos en las haciendas de Guadalupe de Pardo, Durán y Bustos y los Zanjaros de Cruz Blanca, San Miguel de Pardo, Canica, el Zapote, el Chan y Puente de Palo, estaban paralizados en la fecha expresada.

público y que consistía en la frecuencia y facilidad con que se concedía licencia á los empleados para separarse temporalmente de sus puestos; y, al ramo de la instrucción pública, es al que ha dedicado su especial atención, comprendiendo bien que ella es la que ha de servir como el más firme pedestal al engrandecimiento y prosperidad de la patria. Ha establecido la instrucción obligatoria en el Estado, y numerosos nuevos planteles de enseñanza, dotándolos de las mejores obras para los estudios y de todos los útiles necesarios para el efecto.

Y, aunque en la ciudad de Guanajuato no hubiese atendido al establecimiento de casas de beneficencia, ni hubiese fundado el Monte de Piedad que está proporcionando grandes ventajas á las clases menesterosas; aunque no se hubiese ocupado con tan encomiable interés y solicitud de sus hospitales y hospicios, debería bastar el solo hecho de haber asegurado ya, para la presente y futuras generaciones, por medio de la gigantesca presa que se ha estado construyendo bajo su propia inspección, la suficiente abundancia de agua potable para remediar las necesidades de todo género de la población: debería bastar este solo hecho, lo repetimos, para que todos los guanajuatenses viesen en el distinguido y patriota Gral. Gonzalez al principal de cuantos benefactores ha tenido hasta la fecha su pintoresca y rica capital.

Aunque en las diferentes poblaciones del Estado no se hubiesen establecido, también por medio de su cooperación y ayuda tantas casas de beneficencia, con el fin de aliviar la situación de los que sufren; aunque en las diferentes cárceles y Penitenciaría del Estado no se hubiesen hecho modificaciones, encaminadas á mejorar sus condiciones higiénicas, y para que los reos puedan regenerarse obteniendo hábitos de moralidad y cariño al trabajo; aunque en las ciudades de Leon y Silao, víctimas hace solo cuatro años de grandes inundaciones, no hubiese hecho construir poderosas obras de defensa que las han puesto al completo abrigo de semejantes catástrofes; aunque nada de esto se hubiese llevado á efecto, siempre podrían encontrarse en todas ellas mejoras de gran importancia, que servirán en todo tiempo como pruebas irrecusables de que el Sr. Gral. Gonzalez no ha dejado de ocuparse ó inspirarse en el bien de las localidades todas del Estado que tan habilmente gobierna.

Después de lo escrito debemos ya partir de Guanajuato, aunque sintiendo algun pesar; pues no se aleja uno tan pronto con gusto de sitios tan encantadores y agradables. Y ya que nuestra pluma ha sido incapaz para describir sus bellezas, que se digue hacerlo aquí por nosotros el distinguido é inspirado escritor mexicano, Don Juan A. Mateos, como ya lo ha hecho en su interesante obra intitulada *Sacerdote y Cauáillo*.

Mirad esa corona, dice él, de montañas gráficas, que parecen llegar al cielo con sus frentes!

Contemplad esas rocas gigantescas, pirámides lanzadas por algun cataclismo y que dominan la inmensidad, como las esfinges de aquella zona atravesada por arterias de oro!



Gral. de División—D. MANUEL GONZALEZ.

Trepad por aquellas piedras y asomaos como las águilas á contemplar el valle!

Todo esperais ver en aquel suelo encantado, menos una ciudad.

Y sin embargo, sacudid vuestras sandalias, descubrid la frente como los peregrinos de *Tierra Santa* á la vista de Jerusalen, y saludad á la Sultana de América, que cubierta de pedrería goza indolente sentada sobre sus rocas!

Allí estás, ciudad de los recuerdos, como una página de gloria respetada por el tiempo y venerada por las generaciones!

El ala de los siglos pasará acariciando tu cabeza, y tú vivirás siempre como la tradición sublime de nuestras memorias!

Vive sobre tus *catacúmbas*, apoyando tu planta en el abismo y tocando el cielo con tus montañas, que son la cifra de tu nombre!

Aduérmete al rumor de tus fiestas populares, goza al son de la lira de tus bardos, sonríe con la belleza deslumbradora de tus beldades y cubre tu frente con los laureles arrancados por tus hijos en el campo de los combates!



De Silao a Aguascalientes.

LA CIUDAD DE LEON—SU DESASTROSA INUNDACION—
LAGOS Y AGUASCALIENTES.

Después de nuestra visita á Guanajuato y nuestro regreso á Silao podemos reasumir ya nuestro viaje.—El tren permanece en la estación de Silao los 20 minutos de costumbre, para dar tiempo á que se desayunen los pasajeros y para que se haga el cambio de Conductor y empleados subalternos, pues aquí empieza la segunda división de la línea. A las 8:15 se deja de nuevo oír la voz de *¡Vamonos!* el tren se pone una vez más en movimiento, y á las 9:06 A. M. llega á la ciudad de

Leon, que dista 415 kilómetros de México y 1554 kilómetros de El Paso. Sus principales hoteles son los siguientes:

HOTEL DE DILIGENCIAS—Calle del Oratorio, N° 59. Precios: hospedaje completo, \$1.50 y \$2 al día, incluyendo este último precio habitación con vista á la Plaza de Armas; cuartos solamente, 50 cvos.

HOTEL DEL COMERCIO—Segunda calle de Gallos, N° 25. Precios: hospedaje completo, \$1.50 y \$2 al día.

HOTEL COLON—Calle de Los Angeles, N° 207. Precios: hospedaje completo, \$1.25; cuartos, 50 cvos. al día.



SR. D. ALEJANDRO VASQUEZ DEL MERCADO,

Gobernador de Aguascalientes.

La Administración de Correos, en la 2ª calle Real de Guanajuato, N° 40—*Express de Wells Fargo y Cia.*, calle del Oratorio, N° 46—*Baños*, los del Hotel Colon, calle de Los Angeles, N° 207; los del Parque Manuel Gonzales y los de

Tread por aquellas piedras y asomaos como las águilas á contemplar el valle!

Todo esperais ver en aquel suelo encantado, menos una ciudad.

Y sin embargo, sacudid vuestras sandalias, descubrid la frente como los peregrinos de *Tierra Santa* á la vista de Jerusalem, y saludad á la Sultana de América, que cubierta de pedrería goza indolente sentada sobre sus rocas!

Allí estás, ciudad de los recuerdos, como una página de gloria respetada por el tiempo y venerada por las generaciones!

El ala de los siglos pasará acariciando tu cabeza, y tú vivirás siempre como la tradición sublime de nuestras memorias!

Vive sobre tus *catacumbas*, apoyando tu planta en el abismo y tocando el cielo con tus montañas, que son la cifra de tu nombre!

Aduérmete al rumor de tus fiestas populares, goza al son de la lira de tus bardos, sonríe con la belleza deslumbradora de tus beldades y cubre tu frente con los laureles arrancados por tus hijos en el campo de los combates!



De Silao a Aguascalientes.

LA CIUDAD DE LEON—SU DESASTROSA INUNDACION—
LAGOS Y AGUASCALIENTES.

Después de nuestra visita á Guanajuato y nuestro regreso á Silao podemos reasumir ya nuestro viaje.—El tren permanece en la estación de Silao los 20 minutos de costumbre, para dar tiempo á que se desayunen los pasajeros y para que se haga el cambio de Conductor y empleados subalternos, pues aquí empieza la segunda división de la línea. A las 8:15 se deja de nuevo oír la voz de *¡Vamonos!* el tren se pone una vez más en movimiento, y á las 9:06 A. M. llega á la ciudad de

Leon, que dista 415 kilómetros de México y 1554 kilómetros de El Paso. Sus principales hoteles son los siguientes:

HOTEL DE DILIGENCIAS—Calle del Oratorio, N° 59. Precios: hospedaje completo, \$1.50 y \$2 al día, incluyendo este último precio habitación con vista á la Plaza de Armas; cuartos solamente, 50 cvos.

HOTEL DEL COMERCIO—Segunda calle de Gallos, N° 25. Precios: hospedaje completo, \$1.50 y \$2 al día.

HOTEL COLON—Calle de Los Angeles, N° 207. Precios: hospedaje completo, \$1.25; cuartos, 50 cvos. al día.



SR. D. ALEJANDRO VASQUEZ DEL MERCADO,

Gobernador de Aguascalientes.

La Administración de Correos, en la 2ª calle Real de Guanajuato, N° 40—*Express de Wells Fargo y Cia.*, calle del Oratorio, N° 46—*Baños*, los del Hotel Colon, calle de Los Angeles, N° 207; los del Parque Manuel Gonzales y los de

Doblado, cerca del mismo parque—*Coches de Sitio*, hay 7, y cobran á 50 evos. la hora en los dias ordinarios y 75 evos. en los dias festivos—*Teatro Doblado*, esquina de diasalle Honda y del Progreso. *Tranvías*: hay una línea que une á la estacion del ferro-carril con el centro de la poblacion: todos los tranvías de la ciudad parten de la Plaza de la Constitucion.

La ciudad de Leon es cabecera del partido y municipalidad de su nombre, es sede episcopal y pertenece al Estado de Guanajuato. Su altura sobre el nivel del mar es de 1912 metros y el número de sus habitantes se estima actualmente en 75,000. Está situada en el centro de un fértil y dilatado valle, á los 21° 7' 23" de latitud Norte y á 2° 32' 44" de longitud occidental. Su clima es muy sano, á pesar de estar muy desatendida la higiene en las casas particulares, y su temperatura es agradablemente templada, exceptuando solo algunos dias en los meses de Mayo y Junio, cuando el calor se siente con algun exceso. Su fundacion data de 1576.

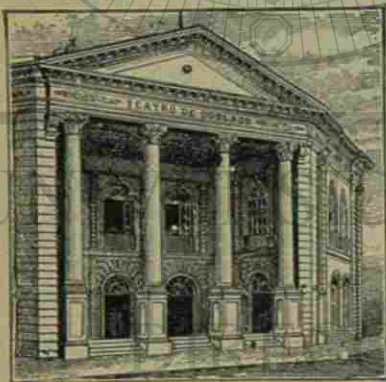
Tiene una bonita plaza, la de la *Constitucion*, 3 de cuyos lados están ocupados por solidos edificios de dos pisos y con portales de bonita arqueria, hallándose en los pisos bajos de estos edificios algunas de las principales casas comerciales de la poblacion. En el otro de sus cuatro lados se levantan el Sagrario ó antiguo templo parroquial, el cual está coronado con una esbelta torre; el antiguo Seminario, edificio de tres pisos y sencilla construccion, el Palacio Municipal de tres pisos tambien, y que con su atractiva fachada contribuye mucho á hermohear esta céntrica parte de la poblacion. En el grabado que aparece en la página N° 77 pueden verse el Sagrario, el Seminario, parte de la fachada del Palacio Municipal y en el fondo parte del Mercado Hidalgo y las dos torres y la cúpula de Catedral.

Leon es una de las ciudades construidas con mayor regularidad en todo el país; tiene calles aseadas y algunos magníficos edificios, entre los cuales figuran el *Teatro Doblado*, que es propiedad del municipio, y cuyo costo fué de \$183,000; la *Catedral*, el *Palacio Municipal* el antiguo *Seminario*, el *Mercado Hidalgo* y el *Mercado Aldama*.

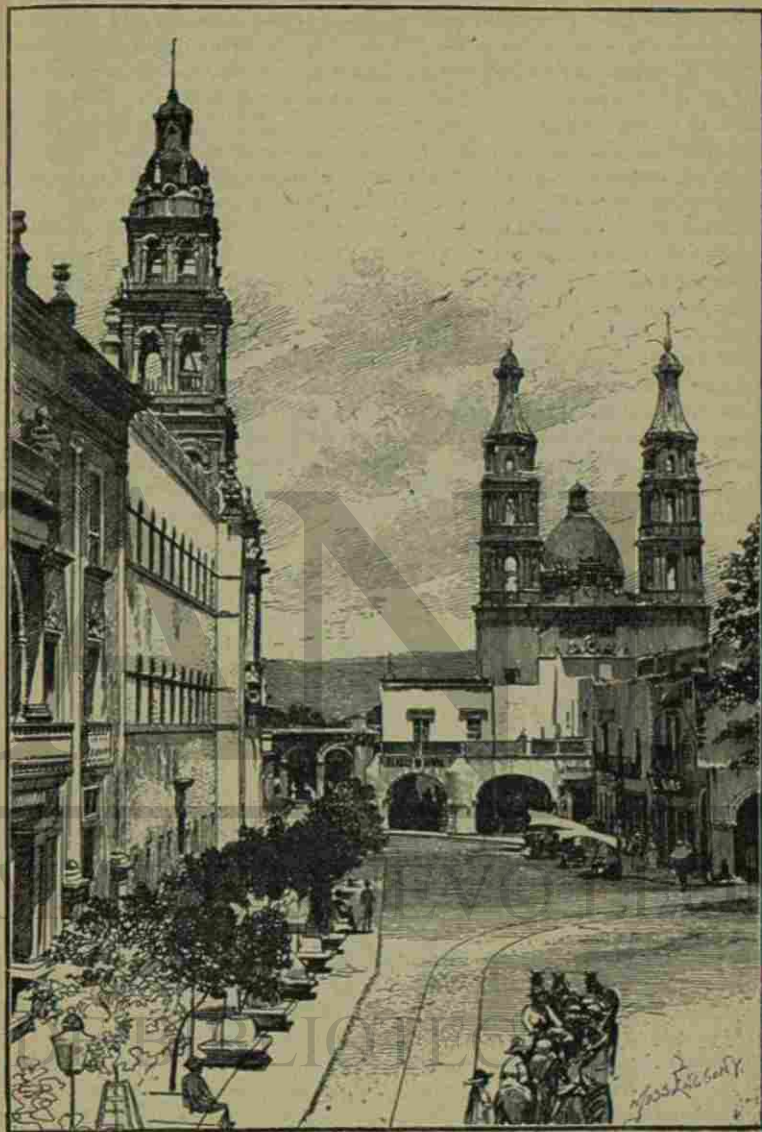
Entre sus jardines y paseos deben mencionarse como principales la *Plaza de Armas* ó de la *Constitucion*, la *Calzada* y el *Parque Manuel Gonzalez*.

Su alumbrado público consiste en la actualidad de lámparas de petróleo; pero este costoso, anticuado y defectuoso estilo tendrá pronto que figurar en el número de las cosas del pasado;

pues nos consta que el Ayuntamiento, en el cual figuran personas de reconocidas ideas progresistas, estudia varios proyectos de gran utilidad pública,



Teatro de Doblado—Leon, Mexico.



VISTA EN LA CIUDAD DE LEON—Parte del Palacio Municipal, el Seminario, Mercado Hidalgo, y la Catedral.

siendo uno de estos el de establecer una magnífica planta de luz eléctrica, una que sea digna de la creciente importancia de esta industriosa ciudad.

Tiene así mismo en estudio el Ayuntamiento varios proyectos para la entubación de las aguas de la ciudad, aunque tropieza con el grave inconveniente de no tener el agua necesaria para el caso, siendo por lo tanto preciso construir un gran depósito para recoger en él las aguas pluviales. El agua de que actualmente se sirven los habitantes de la ciudad es escasa y no es muy buena, es algo salitrosa. El Ayuntamiento, pues, que logre realizar, ó que liberalmente coopere para la realización de las mencionadas importantísimas mejoras, llenará las dos más urgentes necesidades de que actualmente adolece esta ciudad, y se hará así, no hay que dudarlo, acreedor á la gratitud eterna de toda la comunidad.

Hay en la ciudad 14 escuelas atendidas por el municipio, 2 por el Gobierno del Estado, de estas una es de niños y la otra de niñas, y asisten á todas ellas, por término medio, 4,000 niños. Hay también una *Academia de Música*, con 68 alumnos matriculados, hombres y mujeres; hay un *Colegio de Instrucción Secundaria*, donde los alumnos se preparan para pasar á las escuelas profesionales. En este último plantel hay una clase de física dotada con los instrumentos más modernos, y un *Observatorio Meteorológico*, con muy buenos instrumentos también, y en relación con todos los observatorios del país y muchos del extranjero.

Además, hay muchos otros planteles de instrucción conducidos por el clero y por particulares.

Los templos principales, después de *Catedral*, son los siguientes: el *Santuario de Ntra. Sra. de Guadalupe*, al poniente de la población, al fin de la calle del Progreso; *Los Angeles*, en la calle del mismo nombre; el *Sagrario* ó antigua parroquia de San Sebastián, en la Plaza de la Constitución; *La Soledad*, el más antiguo de todos los templos con que cuenta León, y *Tercer Orden*, ambos en la calle de la Soledad. Hay también ocho ó diez templos y capillas de menor importancia.

Esta ciudad fué la cuna del ilustre general Don Ignacio Aldama, compañero de Hidalgo en la gloriosa lucha de 1810, y esta circunstancia tuvo en cuenta la legislatura del Estado cuando en 1830 elevó á la población á la categoría de ciudad, dándole el nombre de *León de los Aldama*. Aun existe la misma casa donde este esclarecido caudillo de la Independencia Mexicana vió la luz primera: es de dos pisos, de modesta apariencia y está situada en la calle Honda, Nos. 172 y 174. Es de sentirse que no haya en su fachada ni una lápida ó inscripción que sirva para dar á conocer la importancia de este histórico sitio, á la vez que para mantener fresca la memoria de uno de los primeros héroes que sacrificaron su vida por la independencia de la patria.

La simpática ciudad en que nos hallamos fué víctima hace apenas cuatro años de una gran inundación, la cual destruyó 2230 casas y causó la muerte á 220 personas, dejando sin hogar y reducidas á la mayor miseria á más de 20,000 almas. Los periódicos de aquella fecha salían á luz llenos de desgarrado-



ATRIO DE CATEDRAL—Ciudad de León, México.

res detalles, de uno de los cuales, de *El Nacional* de México, que publicó una extensa noticia sobre la gran catástrofe, tomamos los siguientes párrafos.

En el seno pavoroso de la noche del 18 al 19 de Junio del presente año (1888) una tormenta inesperada sorprendiendo á los pacíficos habitantes de la ciudad de León produjo en ésta la catástrofe espantosa que todavía atribula el corazón de los buenos y aterroriza el alma de los malvados.

Cuando todos dormían, allá en el lejano monte apiñándose las nubes sobre las copas de los árboles seculares, comenzaron á rodar empujadas por el ímpetu del huracán mientras el rayo y la centella estallaban con estruendo alumbrando las desiertas soledades de la dilatada zona del Bajío.

Abiertas las cataratas de los cielos, al fatídico resplandor de los relámpagos la inmensa mole de nubes como conjunto fantástico de montañas ambulantes se colocó sobre la ciudad, cerniéndose al soplar el torbellino que desgarraba sus senos para verter sobre la tierra copiosísimos torrentes.

El estruendo de la tormenta despertó á los habitantes de la ciudad dormida, quienes al escuchar cómo bramaba el huracán, aterrorizados saltaron de sus lechos, los unos para sucumbir entre el furor de los elementos desencadenados, los otros para salvarse providencialmente del peligro y todos para convencerse de la impotencia del hombre ante la naturaleza enfurecida.

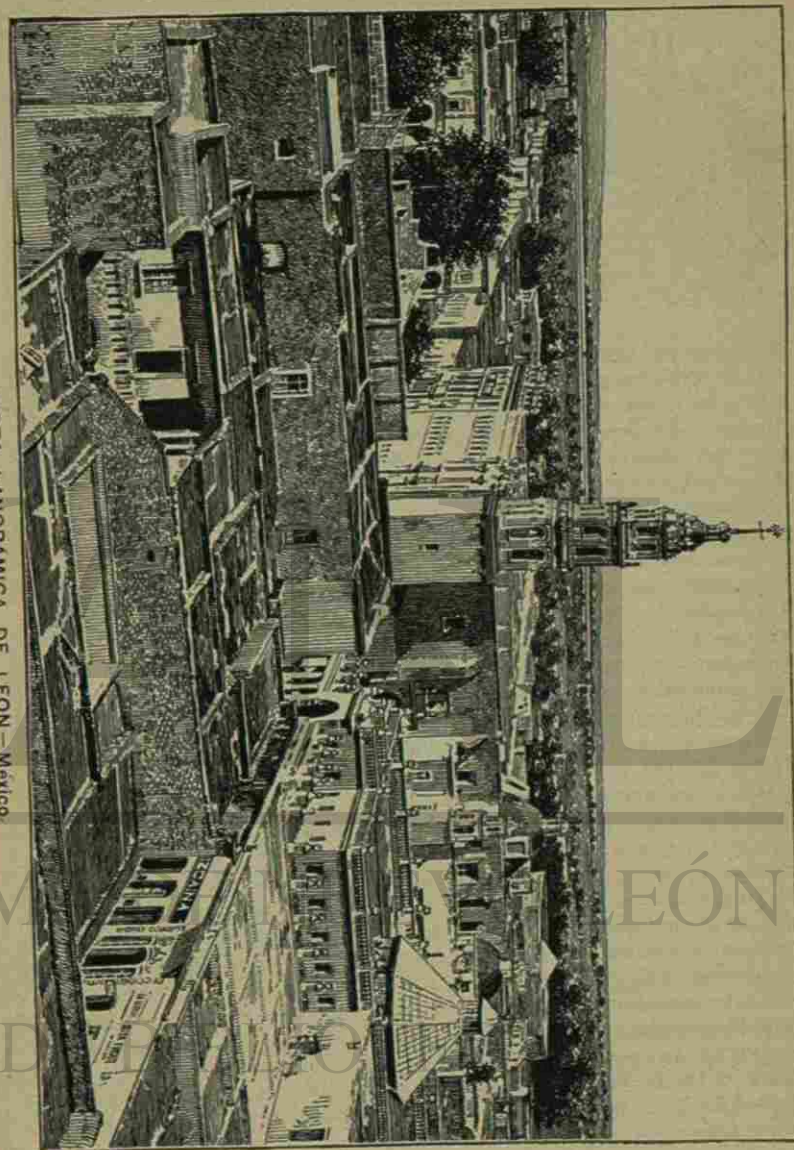
No hay en el lenguaje humano palabras suficientemente adecuadas para describir con todos sus horrores lo que pasó en esa noche de tribulación y espanto. Al estallar los rayos en los abismos del cielo los ojos encontraban en la tierra desoladores cuadros como los que nos recuerdan en las tradiciones bíblicas las escenas del Diluvio universal.

La noche negra como las tinieblas impenetrables que nos figuramos constituían el caos, las traidoras corrientes de las aguas golpeando contra los muros de las casas hasta derribarlas, los edificios derrumbándose con siniestro estruendo y los alaridos de las víctimas que caían debajo de los escombros ó que arrebataban las impetuosas olas, daban á León el aspecto de una ciudad castigada por el Eterno.

En medio del cataclismo los hombres corrían despavoridos por las calles de la ciudad oyendo que tras de ellos venía bramando la corriente. Las mujeres, con las angustias de la desesperación, alzaban las manos al cielo implorando su piedad mientras los tumbos de las olas las arrollaban haciendo inútiles sus esfuerzos. Los niños, llenos de terror, buscaban la salvación en el regazo de sus madres en los momentos mismos en que los sorprendía la muerte.

Cada una de las casas de la ciudad era teatro de escenas desgarradoras. Por todas partes reinaban el llanto y la desolación, amargura sin límites y pesadumbre inmensa. Las víctimas sucumbían sin dar á los que amaban el último adiós, sin saber si les presidieron los suyos en la desgracia.

Cuando el peligro nos rodea un minuto nos parece una eternidad. Muchos desgraciados pasaron las largas horas de la noche en horrenda tribulación esperando por momentos perder la vida, y cuando alumbró la luz del



VISTA PANORAMICA DE LEON - México



PUENTE DEL COECILLO—Leon, Mexico.

dia se les vió vagar indolentes por las calles de la ciudad desolada. No pudiendo resistir el peso de sus infortunios se habian vuelto locos.

Con los primeros albores de la mañana, como espantada de su misma obra, desapareció la tormenta dejando la ciudad convertida en un monton de ruinas y las calles en cauces por donde se precipitaban las corrientes golpeando contra los escombros con los cadáveres de las víctimas.

Para aplacar la cólera celeste habia sido preciso una hecatombe que llenó de terror á los que sobrevivieron.

Hasta aquí el periódico citado.

En aquellos momentos de tristeza profunda, de luto, el Sr. Gral. y Gobernador del Estado, D. Manuel Gonzalez, se presentó en el lugar de la catástrofe, y sus acertadas disposiciones lograron contrarrestar el mal y procurar los necesarios auxilios para los infelices habitantes del inundado distrito. Sus nobles esfuerzos fueron secundados por todas las clases de la sociedad, habiéndose hecho particularmente notable el gran interés y solicitud con que en dicha ocasion acudieron al auxilio del infortunado Estado el Sr. Gral. Porfirio Diaz y el Illmo. Sr. Obispo de Leon.

Hoy la poblacion se halla ya, sin embargo, al abrigo de tamaños desastres, merced al gran dique de mampostería y de una extension de más de dos kilómetros, al cual ya aludimos en el capítulo anterior, al hacer mencion de algunas de las muchas valiosas mejoras llevadas á efecto por el Gobierno del Sr. Gral. Gonzalez. A ambos lados del robusto dique, y en toda su extension, se han plantado arbolitos que una vez hayan adquirido el necesario desarrollo convertirán aquel en un agradable paseo, al cual probablemente darán el nombre de *Paseo del Dique*.

A la terminacion del dique que nos ha venido ocupando hay un sólido y magnífico puente sobre el río de Leon, todo de cantería, cuyo costo fué de \$10,000 y cuya construccion es debida exclusivamente á la filantropía de Su Illma. el Dr. D. Tomás Baron y Morales, segundo obispo de Leon y digno sucesor del Dr. y Maestro Don. José María de Jesus Diez de Sollano y Dábalos, quien falleció en Junio 7 de 1881.

El *Puente del Coecillo*, pues así se llama el que nos ocupa, fué construido por el Sr. Obispo con su propio peculio y no con los fondos que le fueron remitidos para el auxilio de los inundados, como equivocadamente han llegado á creer algunos. Con los donativos que para este último efecto recibió se compraron terrenos en los que se construyeron casas, las que despues se donaron ó repartieron entre las familias que más sufrieron por la inundacion y cuya buena conducta y honradez se averiguó.

Leon, situada como ya hemos dicho en el centro de una fertilísima y piniferosa planicie, con sus calles aseadas, sus numerosas huertas que producen abundantes y delicados frutos, su blanco caserío que se destaca ventajosamente sobre el verde claro de su fresca vegetacion y las elevadas torres y cúpulas de sus numerosos templos la dan un aspecto agradable, verdaderamente atractivo. Es una de las ciudades industriales de mayor importancia en la República, posee ricos elementos para la agricultura y es indudable que la espera un nada lejano gran porvenir.

El tren se detiene en Leon el tiempo necesario solamente para tomar y dejar pasajeros y continúa luego su carrera al través del fértil y risueño *Valle de Señora*, segun nombre que le dieran los conquistadores.

Las esbeltas torres de sus templos, elevándose magestuosas sobre la frondosa arboleda que parece servirles de base, son las últimas que se ocultan á la vista del viajero, como si insistiesen en señalarle el sitio donde descansa tranquila la *Reina de las Praderas*.

Lagos, es la siguiente estacion de importancia. Dista de México 474 kilómetros, se fundó en el año de 1563 y el número de sus habitantes se estima en 10,000. Está situada la poblacion en las márgenes del río de Lagos, á los 21°, 21' 25" de latitud Norte y 2° 47' 48" de longitud occidental, y á 1912 metros de altura sobre el nivel del mar. Pertenece al Estado de Jalisco. Tiene un magnífico templo, que con justicia llama la atencion de cuantos visitan este lugar: aludimos al de la parroquia.

La ciudad se halla en estado de decadencia desde que el ferro-carril se concluyó hasta Guadalajara; pues fué hasta ese dia la estacion de tránsito para dicha ciudad y otras del Oeste. Cuenta, sin embargo, con magníficos elementos para la agricultura, y los vecinos del lugar podrian sacarla de su estado de postracion haciendo un pequeño esfuerzo. Ya antes lo hemos dicho; muchas ciudades de México que hoy languidecen podrian hacer grandes progresos si solo se despertara en sus habitantes de posibles un poco más de ambicion, de actividad, de espíritu de empresa.

En el kilómetro 537 se llega á uno de los principales puentes del *Ferro-carril Central Mexicana*. Es éste el

Puente de la Encarnacion, construido de puro hierro y que mide 173 varas de longitud por 45 varas de elevacion. Al pasar este puente se sale del Estado de Jalisco para entrar al de Aguascalientes.

Aguascalientes, capital del Estado del mismo nombre, es una de las más simpáticas, más sanas y más aseadas poblaciones de toda la República.

Los tranvías y coches esperan la llegada de los trenes. Los principales hoteles son los siguientes.

HOTEL DE LA PLAZA—En la Plaza Principal ó de la Constitución. Precios: hospedaje completo, \$2 y \$250.

HOTEL CENTRAL—En la Plaza Principal. Cuartos solamente, de 75 cvos. á \$1.00 al día.

HOTEL FRANCÉS DEL COMERCIO—En la 1ª de Ojocaliente. Precios: hospedaje completo, de \$1.25 á \$1.50 al día.

Administración de Correos, en la calle de la Cárcel, N.º 10—*Expreso de Wells, Fargo y Cia.*, en la Plaza Principal, N.º 9—*Tranvías*: hay dos líneas, pertenecientes ambas á la "Compañía del Comercio," y hacen viajes regulares desde la estación del ferrocarril hasta el río de los Perules, pasando por la Plaza Principal ó de la Constitución y por el Jardín San Marcos. Cobra por pasaje hasta la Plaza 5 cvos.

y de aquí hasta el río 5 cvos. más. Principal, frente á la menos, 25 cvos.; por $\frac{1}{4}$ y hasta la hora á razón de 50 cvos. exceso por cuartos razón de \$1.00 por calculará el tiempo volver al sitio. El *Oficina Telefónica*

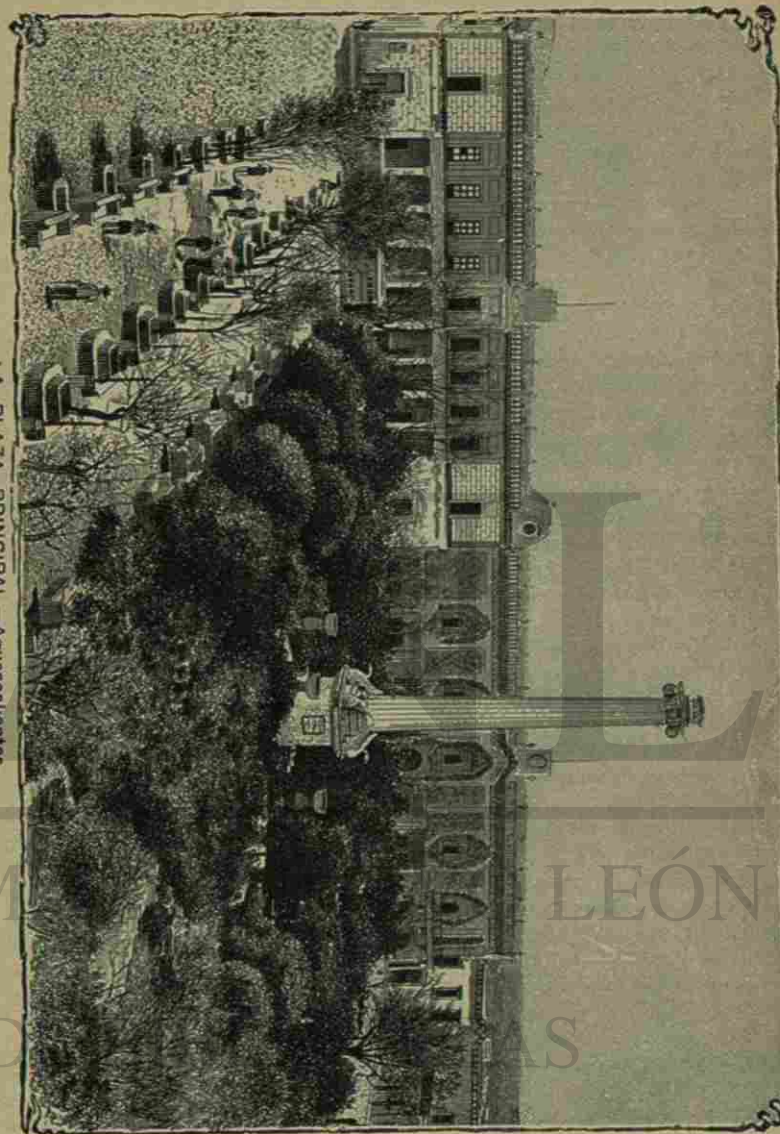
Entrada á los Baños Chicos.

Coches de Sitio: hay un solo sitio, en la Plaza parroquia de la Asunción. Tarifa: $\frac{1}{2}$ hora ó más de $\frac{1}{4}$ hora, hasta $\frac{3}{4}$, 37 cvos.; por más de completa, 50 cvos. De una hora en adelante, por hora, debiendo liquidarse los minutos de de hora. De las 8 de la noche en adelante, á hora. Para el cobro se que dilate el carruaje en sitio cuenta con 10 coches, del Central Mexicano, en su propia estación—*Telegrafos Federales*, en la 1ª calle de Nieto.

Hay también en la ciudad un hotel llamado de San Marcos y dos ó tres más, pero estos solo abren sus puertas al público durante la gran feria anual que aquí tiene lugar y que dura generalmente desde el 20 de Abril hasta el 10 de Mayo. Durante este tiempo todos los hoteles y casas de huéspedes suben la tarifa de sus precios,



PARROQUIA DE LA ASUNCIÓN—Aguascalientes.



LA PLAZA PRINCIPAL—Aguascalientes.

Fotografía por el Sr. Antonio Chavez.

pues acude gente á las fiestas de San Marcos de todas partes del país.

De Aguascalientes parte el *Ferrocarril de Tampico*, importante ramal del Central Mexicano, el cual ocupará nuestra atención en el siguiente capítulo.

El tren de San Luis Potosí y Tampico llega á Aguascalientes á las 12:45 P. M. y empalma con los trenes que van para México y para El Paso, saliendo de regreso para San Luis Potosí á la 1:45 P. M.

El tren de El Paso con destino á México llega á las 12:30 P. M. y sale á la 1:15 P. M.; y el tren de México con destino á El Paso llega á la 1:15 P. M. y sale á las 2.00 P. M.

Es, pues, Aguascalientes, la estación de la comida para los pasajeros de los tres trenes: su llegada se efectúa con diferencia de solo unos cuantos minutos, y en estos momentos reina aquí gran animación.

En el restaurant de la estación se sirve bien y cada comida cuesta \$1.00. Si algunos pasajeros prefieren comer al estilo del país, pueden dirigirse á un restaurant mexicano que queda inmediato á la estación, del lado derecho. El servicio es allí limpio también y las comidas cuestan 25 cvos.

Aguascalientes está situada en una alta planicie, á los 21° 53' 00" de latitud Norte y 3° 10' 22" de longitud occidental; á 585 kilómetros de la ciudad de México, 1,385 kilómetros de El Paso y á 1,861 metros sobre el nivel del mar. El número de habitantes con que cuenta es de 35,000.

Los primeros esfuerzos hechos para su fundación se remontan al año de 1575. Fué elevada al rango de ciudad en 1824 y á capital del Estado en 1835.

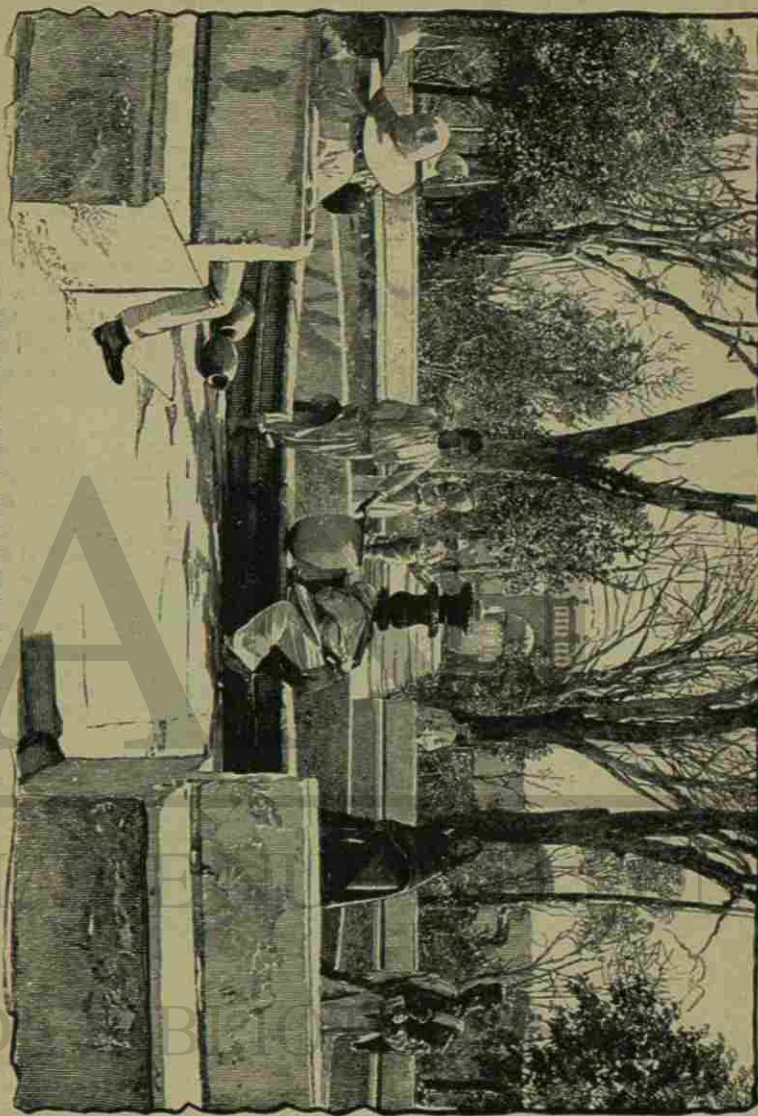
Debe la ciudad el nombre que tiene á sus numerosos manantiales de aguas termales, siendo los principales entre todos ellos los de *Ojo Caliente* y la *Cartera*. Hay dos magníficos establecimientos balnearios que se surten de estas aguas, uno llamado los *Baños Grandes* y el otro los *Baños Chicos*. El último es el más favorecido, sin duda por hallarse más cercano á la población, pues ámbos están conducidos con aseó. El de los Baños Chicos queda á unos cuantos pasos de la estación del ferrocarril y tiene magníficas albercas.

Otros de sus principales manantiales son: el *Cedazo*, las *Macías*, los *Arellanos* y los *Negrillos*.

Sus principales edificios son: el *Palacio de Gobierno* y el *Palacio Municipal*, situados ambos en la Plaza de la Constitución; el *Teatro Morelos*, en la calle de Iturbide; el *Parian*, que ocupa toda una cuadra; el *Hospital Civil*, calle 2ª de San Juan de Dios, al lado del templo del mismo nombre; el *Instituto Científico*, en el Jardín de San Diego; el *Licéu de Niñas*, en la Plazuela de San Juan de Dios, y el *Edificio de Exposiciones*, cuya fachada mira al Jardín San Marcos.

Sus principales templos son: la *Parroquia de la Asunción* (véase el grabado) en la Plaza Principal; la *Mercad, Tercer Orden, Guadalupe, San Marcos* y *San Diego*.

Entre sus numerosos jardines los principales son el de la *Plaza de la Constitución* y el de *San Marcos*. Este último es un espacioso y bellissimo lugar en el cual pueden tener cabida hasta 15,000 almas á la vez; está rodeado de una elegante balaustrada de cantería, con lucidos pórticos del mismo material y puertas de hierro. Su centro lo forma una glorieta en la cual acaba de



EN EL JARDIN SAN MARCOS—Aguascalientes
[Fotografía por el Sr. Antonio Chavez]

construirse un bonito kiosko, y de donde parten calles de frondosos árboles y flores en todas direcciones.

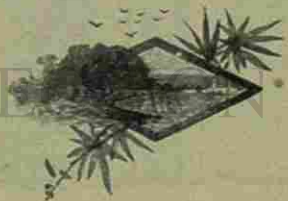
En la Plaza Principal se levanta una bella columna que se construyó á principios del presente siglo para colocar en su cúspide el busto de Carlos IV, con el fin de celebrar su advenimiento al trono español; pero en vez de éste se colocó el de Fernando VII, que al fin de la guerra de Independencia fué arrojado al suelo, quedando la columna en el estado en que hoy se ve.

El alumbrado público consiste de luz eléctrica incandescente: el número total de focos que hay en la ciudad es de 325, siendo 150 de una potencia de 30 bujías y 175 de una potencia de 15 bujías. El Ayuntamiento paga por este servicio á la compañía dueña de la planta eléctrica \$950 mensuales. Es de sentirse que el Ayuntamiento no haya adoptado el sistema de luces eléctricas de arco para el alumbrado de las calles, de una potencia de 1500 bujías cada foco, cuyo uso está generalizado en todas las poblaciones de alguna importancia. La luz incandescente es solo buena para el interior de los establecimientos comerciales y las casas de familia, no para el alumbrado de las calles.

Aguascalientes es una amena y risueña población, que tiene un clima benignísimo y una temperatura siempre deliciosa. Su puro ambiente, perfumado con la fragancia de tantas flores, parece reanimar desde luego al enfermo que allí acude en busca de salud.

La persona que con encomiable habilidad ocupa el primer puesto en el gobierno del pequeño pero rico Estado de Aguascalientes lo es el por todos títulos estimable caballero, D. Alejandro Vasquez del Mercado, cuyo retrato encontrará el lector en la primera página del presente capítulo. Fué primeramente electo Gobernador del Estado en Agosto 20 de 1887, haciéndose cargo de la administración el día 1^o de Diciembre del mismo año, fecha desde la cual ha ocupado tan distinguido puesto; pues fué reelecto por unanimidad en Agosto 20 de 1891 por cuatro años más, período que terminará el día 30 de Noviembre de 1895.

Al reelegirle, los habitantes de Aguascalientes han querido probar al Sr. Vasquez del Mercado, que tienen en alta estima las muchas dotes personales que le distinguen, así como su habilidad y celo en la dirección de los negocios administrativos de su rico Estado; han comprendido muy bien que es el uno de esos gobernantes que honran y dan prestigio á la patria y á sus gobernados.



De Aguascalientes á Tampico.

SALINAS—SAN LUIS POTOSÍ—TAMPICO—EL SR. D. CARLOS DIEZ GUTIERREZ.

Dijimos en el capítulo anterior que los trenes del *Ferrocarril Central Mexicano* para San Luis Potosí y Tampico parten de Aguascalientes á la 1:45 P. M. Siguen por los rieles de la vía troncal hasta la estación de *Chicalote*, de donde continúan por su propia vía, que formando una gran curva se extiende desde allí hácia el Oriente.



SR. D. CARLOS DIEZ GUTIERREZ,

Gobernador de San Luis Potosí.

A corta distancia de Salinas los terrenos que cruza la vía férrea alcanzan una altura de cerca de 8,000 pies sobre el nivel del mar, y están poblados en una gran extensión de plantas de maguey y cactus. De allí en adelante la vía descende gradualmente, mientras deja aquí y allá pequeñas pero pintorescas poblaciones y ricas haciendas, hasta penetrar en el valle donde se

Se aleja el tren de la hermosa pradera, dejando allá atrás hasta desvanecerse en la distancia los extensos sembrados de maíz y trigo, y la lozana vejetación que como sirviéndola de atractivo cuadro de verdor rodea á la capital de Aguascalientes.

SALINAS, población de unas 5,000 almas, es la estación de mayor importancia entre Aguascalientes y San Luis Potosí, y la región más productora de sal en la República. Sus productos se envían á todas partes del país. ®

construirse un bonito kiosko, y de donde parten calles de frondosos árboles y flores en todas direcciones.

En la Plaza Principal se levanta una bella columna que se construyó á principios del presente siglo para colocar en su cúspide el busto de Carlos IV, con el fin de celebrar su advenimiento al trono español; pero en vez de éste se colocó el de Fernando VII, que al fin de la guerra de Independencia fué arrojado al suelo, quedando la columna en el estado en que hoy se ve.

El alumbrado público consiste de luz eléctrica incandescente: el número total de focos que hay en la ciudad es de 325, siendo 150 de una potencia de 30 bujías y 175 de una potencia de 15 bujías. El Ayuntamiento paga por este servicio á la compañía dueña de la planta eléctrica \$950 mensuales. Es de sentirse que el Ayuntamiento no haya adoptado el sistema de luces eléctricas de arco para el alumbrado de las calles, de una potencia de 1500 bujías cada foco, cuyo uso está generalizado en todas las poblaciones de alguna importancia. La luz incandescente es solo buena para el interior de los establecimientos comerciales y las casas de familia, no para el alumbrado de las calles.

Aguascalientes es una amena y risueña población, que tiene un clima benignísimo y una temperatura siempre deliciosa. Su puro ambiente, perfumado con la fragancia de tantas flores, parece reanimar desde luego al enfermo que allí acude en busca de salud.

La persona que con encomiable habilidad ocupa el primer puesto en el gobierno del pequeño pero rico Estado de Aguascalientes lo es el por todos títulos estimable caballero, D. Alejandro Vasquez del Mercado, cuyo retrato encontrará el lector en la primera página del presente capítulo. Fué primeramente electo Gobernador del Estado en Agosto 20 de 1887, haciéndose cargo de la administración el día 1° de Diciembre del mismo año, fecha desde la cual ha ocupado tan distinguido puesto; pues fué reelecto por unanimidad en Agosto 20 de 1891 por cuatro años más, período que terminará el día 30 de Noviembre de 1895.

Al reelegirle, los habitantes de Aguascalientes han querido probar al Sr. Vasquez del Mercado, que tienen en alta estima las muchas dotes personales que le distinguen, así como su habilidad y celo en la dirección de los negocios administrativos de su rico Estado; han comprendido muy bien que es el uno de esos gobernantes que honran y dan prestigio á la patria y á sus gobernados.



De Aguascalientes á Tampico.

SALINAS—SAN LUIS POTOSÍ—TAMPICO—EL SR. D. CARLOS DIEZ GUTIERREZ.

Dijimos en el capítulo anterior que los trenes del *Ferrocarril Central Mexicano* para San Luis Potosí y Tampico parten de Aguascalientes á la 1:45 P. M. Siguen por los rieles de la vía troncal hasta la estación de *Chicalote*, de donde continúan por su propia vía, que formando una gran curva se extiende desde allí hácia el Oriente.



SR. D. CARLOS DIEZ GUTIERREZ,

Gobernador de San Luis Potosí.

A corta distancia de Salinas los terrenos que cruza la vía férrea alcanzan una altura de cerca de 8,000 pies sobre el nivel del mar, y están poblados en una gran extensión de plantas de maguey y cactus. De allí en adelante la vía descende gradualmente, mientras deja aquí y allá pequeñas pero pintorescas poblaciones y ricas haciendas, hasta penetrar en el valle donde se

Se aleja el tren de la hermosa pradera, dejando allá atrás hasta desvanecerse en la distancia los extensos sembrados de maíz y trigo, y la lozana vejetación que como sirviéndola de atractivo cuadro de verdor rodea á la capital de Aguascalientes.

SALINAS, población de unas 5,000 almas, es la estación de mayor importancia entre Aguascalientes y San Luis Potosí, y la región más productora de sal en la República. Sus productos se envían á todas partes del país. ®

levanta, hermosa, la importante ciudad de

San Luis Potosí, que es á la vez capital del Estado de su mismo nombre. Por la ruta que hemos venido siguiendo dista San Luis Potosí 810 kilómetros de México y 443 kilómetros de Tampico. Sus principales hoteles son los siguientes:

HOTEL DEL PROGRESO—En la 4ª calle de Aldama, N° 2. Precios: hospedaje completo, de \$1.50 á \$2.00; cuartos, de 75 cvos. á \$1.00 al día; comidas, 50 cvos.

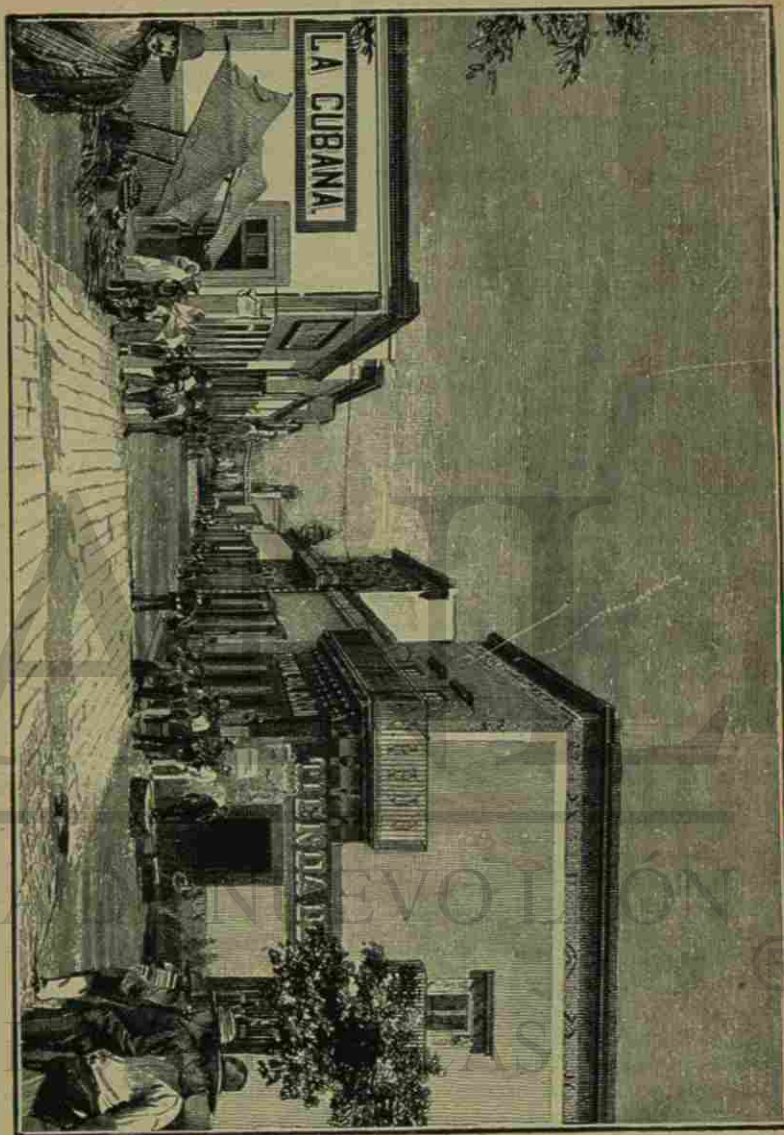
HOTEL DE SAN LUIS—En la Plaza Principal. Precios: cuartos, de 75 cvos. á \$1.00 al día; comidas, á la carte.

HOTEL SAN CARLOS—En la 3ª calle de Aldama. Precios: hospedaje completo, de \$2.00 á \$2.50; cuartos, de \$1.00 á \$1.50; comidas, á 50 cvos.

HOTEL SAN FERNANDO—En la 4ª calle de Juárez, N° 24. Precios: hospedaje completo, de \$1.50 á \$2.00 al día; cuartos, de 75 cvos. á \$1.00; comidas, á 50 cvos.

Administración de Correos, en la esquina de la calle de los Bravo y Morelos—*Expreso de Wells Fargo y Cia.*, en la 5ª calle de Iturbide, N° 4—*Tranvías*: hay cinco líneas en la ciudad, pertenecientes á una misma compañía ó empresa, y todas parten de la Plaza de Hidalgo. Una de ellas hace viajes con regularidad desde la plaza aludida hasta las estaciones de los dos ferrocarriles, el Central y el Nacional, y cobra 6 cvos. por pasaje; otra va al municipio de la Soledad, que dista de la plaza 4¼ kilómetros; otra va al Santuario de Guadalupe, empleando 15 minutos en el viaje; una hace viajes hasta el barrio de Tlaxcala y otra al barrio de Santiago—*Coches de Sitio*: cobran á 75 cvos. por hora durante el día y \$2.00 por hora desde las 10 P. M. hasta el amanecer. Esto es lo que cobran los llamados *coches especiales*, situados en la Plaza de Hidalgo: los situados en el sitio general ó sea en la Plazuela de San Francisco, cobran á 50 cvos. la hora durante el día, 75 cvos de las 10 á las 12 P. M. y \$1.00 por hora hasta el amanecer. Fuera de garita cobran estos mismos coches á 75 cvos. por hora—*Baños*: los mejores son los de Suarez, situados en la 6ª calle de Rayon; los Baños Hidroterápicos, en la 2ª de Fuentes y los del Jordán en el barrio de Tequisquiapam. *Periódicos*: hay 3, el "Periódico oficial" el "Correo de San Luis" y "El Estandarte". El primero es bi-semanal y los dos últimos semanales.

La fundación de San Luis Potosí data del año de 1576 y la de su elevación al rango de ciudad del de 1656, habiendo recibido este título del Virey Duque de Albuquerque. El nombre de *San Luis* se le dió en obsequio á uno de sus fundadores, D. Luis de Leixa, y el de *Potosí*, el cual recibió posteriormente, parece que lo deba á la circunstancia siguiente: Poco despues de la fundación de San Luis, Fray Diego de la Magdalena, de la Orden de Franciscanos, fundó en el año de 1583 la Mision de San Luis Rey. Un gefe indígena, quien habia aprendido á amarle con gran cariño, acercose un dia al bueno y venerable cura y con mucha cautela descubriole la existencia de una riquísima mina situada en una de las vecinas sierras. Con el consentimiento del



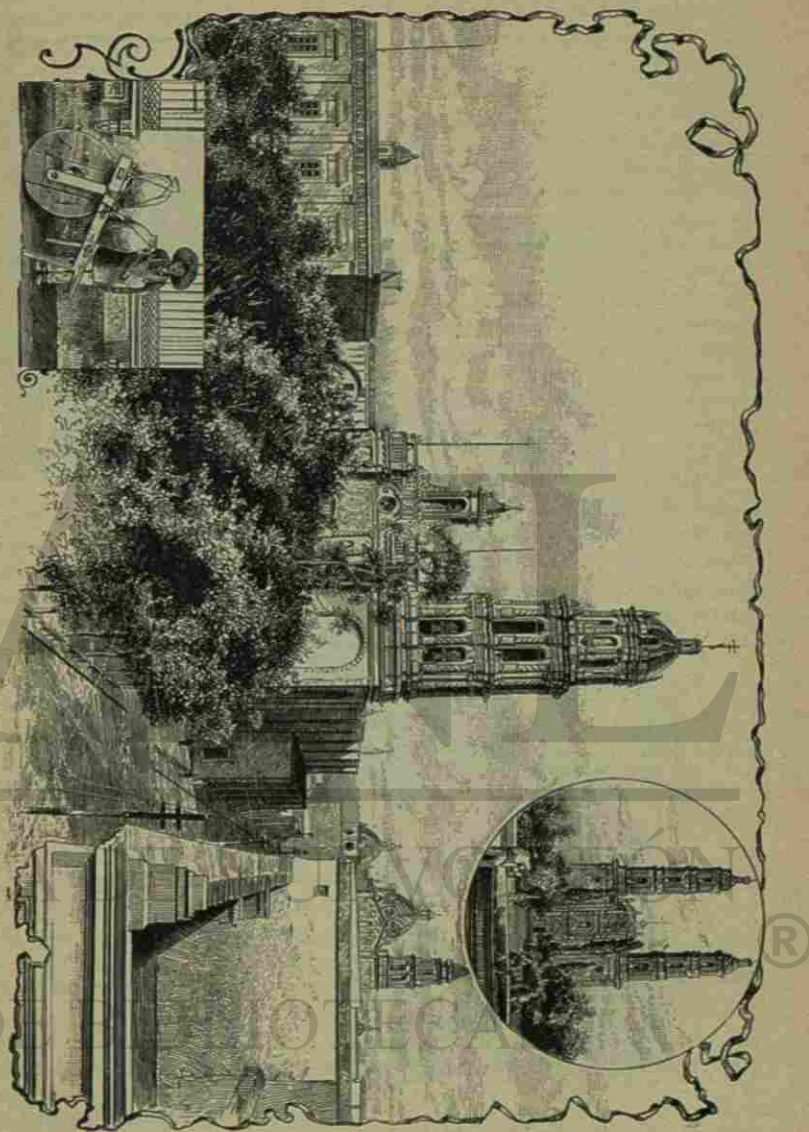
UNA CALLE EN SAN LUIS POTOSÍ—México

mismo indio, dejó aquel de ser poco despues un secreto, y así fué descubierta la en aquellos tiempos tan famosa mina de San Pedro. Como la forma del cerro en que estuviera ésta ubicada así como su inmensa riqueza tuviesen gran semejanza con las universalmente célebres minas del Potosí, en el Perú, se le dió tambien el nombre de *Cerro del Potosí*, y de aquí lo recibió, segun se cuenta, la ciudad que nos ocupa. A 68,401 asciende el número de sus habitantes, segun censo tomado en 1889. Su situacion geográfica es de 22° 9' 9" latitud Norte y 1° 51' 5" longitud oriental de México.

Está situada San Luis Potosí en el centro de un extenso valle, pobre en vegetacion pero rico en terrenos propios para la agricultura, la cual no se ha desarrollado aun en el grado que debiera, pero que está sin duda destinada á formar más tarde uno de sus principales elementos de riqueza. Su comercio, que no hace mucho se hallaba en un lamentable estado de decadencia, comenzó á florecer de nuevo desde que se establecieron comunicaciones férreas entre esta capital y las principales ciudades del país, y de que solo en unos cuantos años más este se habrá desarrollado de una manera enorme no admite dudas ningunas; pues bastan para asegurarlo su ventajosísima situacion geográfica; las superiores condiciones de su puerto de Tampico sobre las del puerto de Vera Cruz; las facilidades que para su creciente tráfico la proporcionan las líneas férreas actualmente construidas y las nuevas que indudablemente la unirán más tarde con otras porciones del país. En nuestro concepto, San Luis Potosí llegará á ser para México lo que Chicago es hoy para los Estados Unidos del Norte.

Es una ciudad aseada, de clima sano y deliciosa temperatura; sus calles son en su mayoría estrechas pero rectas, y los edificios que á sus lados se levantan tienen en lo general agradables fachadas; sus plazas, entre las cuales figuran como principales la *Plaza de Armas* y la *Plaza de la Compañía*, ostentan árboles lozanos y jardines magníficos. En la primera de estas plazas estuvo colocada hasta recientemente una muy buena estatua de Hidalgo, la cual se cambió á la *Alameda*; ésta, que forma otro de los principales sitios de adorno y recreo con que cuenta la ciudad, está situada cerca de las estaciones de pasajeros de los ferro-carriles *Central Mexicano* y *Nacional Mexicano*. En la Plaza de Armas, en el lugar que ocupaba la aludida estatua de Hidalgo, acaba de construirse un costoso y elegante kiosko en el cual se reúne, dos veces por semana, una excelente banda de música que ejecuta escogidas piezas musicales. En estas ocasiones, cuando la noche es tibia y serena, como lo son todas las más en San Luis; las familias acuden en crecido número á este sitio, y siguiendo los compases de la música, ya sea bajo la intensa claridad de las lámparas eléctricas ó bajo la argentada luz de la luna, se pasean alegres al derredor de la plaza. Para el que desde uno de los cómodos bancos que allí hay colocados de trecho en trecho las ve desfilar en larga y animada procesion ¡qué cuadro tan hermoso y rico en atractivos ofrece entonces la plaza! ¡y qué oportunidades tan propicias se ofrecen tambien entonces para comprender la parcialidad con que se ocupó Dios del be-

Vista de la Plaza de Armas, Catedral, templos de Guadalupe y el Carmen, Palacio Municipal y un agüador en San Luis Potosí, México.



llo sexo de la ciudad que nos ocupa! Cuando emprendió su viaje por las ricas comarcas mexicanas con el fin de distribuir las femeniles gracias, á muchas localidades favoreció de igual manera; pero al pasar por San Luis, ó se equivocó en la cuenta, ó se le escaparon algunas de ellas sin que lo sintiera él, ó quiso, como hemos dicho, distinguir con mil hechizos á las hijas de esta simpática población.

El distinguido y universalmente querido ciudadano, Sr. D. Carlos Díez Gutiérrez, con cuyo retrato hemos querido tener el gusto de adornar la primera página del presente capítulo, es actualmente el Gobernador del Estado de San Luis Potosí, puesto elevado que ha venido digna y acertadamente ocupando desde el año de 1877,

Aunque no es la presente una obra de biografías, publicamos á continuación la que del Sr. Díez Gutiérrez encontramos en una obra que con el título de *Homíes Prominentes de México* dió á luz recientemente el Sr. D. Ireneo Paz, distinguido escritor y periodista mexicano. Al recoger los justos y merecidos elogios que allí hace el Sr. Paz del estimable gobernante que ocupa nuestra atención, lo hacemos con el deseo de contribuir por medio de los veinte mil ejemplares que componen la presente edición de esta guía de viajeros, á que sean más conocidas las relevantes dotes que como particular y como hombre público le distinguen:



“Presentamos ahora al lector uno de los tipos más interesantes de nuestra patria. Caballeroso, fino en su trato, desprendido, popular y con un talento despejado, tuvo á su disposición todas las cualidades que son necesarias para elevarse.

Hé aquí algunos de sus antecedentes.

Nacido en una población pequeña de San Luis Potosí, pasó á hacer sus estudios á la capital del Estado, los que tuvo que interrumpir varias veces, deseoso de adquirir la gloria militar que tiene tantas



Una Fuente y Aguadores en San Luis.

seducciones para las almas ardientes y patriotas, yendo á afiliarse entre los Garibaldis de la frontera que con sus blusas rojas caían como valanche sobre las huestes reaccionarias del interior dirigidos por los Zuazua, los Coronados, los Zayas los Zaragoza y por tantos valientes que ofrecieron sus vidas en holocausto á su libertad. En aquella época de tantos desastres para el país, pero de tanta gloria para los que lucharon ya por las instituciones democráticas, ya por la independencia, era difícil sustraerse al deseo de encontrarse en una lucha tan encarnizada, sintiendo en el ánimo viril todo el peso de la justicia que asistía á los patriotas; pero Carlos Díez Gutiérrez tuvo que ceder á las instancias de su familia para seguir su carrera literaria, por más que tuviese menos atractivos para su fogoso corazón que la militar; y obediente y digno, se sometió al mandato paternal, no sin volver á esgrimir su espada en las veces que le fué posible, al lado de Treviño y otros caudillos republicanos. Al fin de tantos vaivenes, recibió su título de abogado en 1869, con brillantísima aceptación. Inmediatamente fué electo diputado, filiándose en el Congreso en el partido más popular entonces, que era el partido porfirista. Cuando fué necesario sostener esta causa, que representaba el progreso del país en el terreno de las armas, Díez Gutiérrez abandonó el cómodo sillón del Congreso para ir á la frontera para mover los elementos que se necesitaban para el triunfo. Se puede decir que no volvió á envainar la espada, después de un largo período de combates en que la suerte le fué unas veces favorable y otras adversa, hasta que quedó plenamente restablecido el gobierno proclamado después del plan



Instituto Científico—San Luis Potosí.

de la Noria, en el movimiento de Tuxtepec.

En ese largo período á que nos referimos, Diez Gutiérrez espedicionó desde Chihuahua á Matamoros y el Saltillo, hasta que ocupó con tres mil hombres, que él mismo había organizado, la plaza de San Luis Potosí, ganando sus ascensos incluso el de general de brigada efectivo con la fuerza de su brazo.

Estando al frente de ese Estado como Gobernador y comandante militar, fué llamado á hacerse cargo de la importante cartera de Gobernacion, y como ministro de Estado contribuyó en su esfera, á la favorable reconstrucción que ha sufrido el país en los últimos años, en cuyo puesto desplegó altas dotes administrativas.

Ocupó luego un asiento en el Senado y en seguida fué electo gobernador constitucional de San Luis Potosí, mereciendo por unanimidad la reeleccion en el período siguiente, merced al acierto, patriotismo é inteligencia, con que ha sabido conducirse en tan espinoso encargo.

Uno de los beneficios que le debe su suelo natal, es el empeño con que procuró que su capital quedara ligada por el ferro-carril con la de la República, dando lugar á que se hiciera con ese motivo en San Luis una de las más elegantes fiestas que por inauguraciones semejantes, se han verificado en la República. En ella quedó acreditado como hombre de gusto, galante, popular y como ferviente partidario de las mejoras materiales, pues que siempre está procurando por su parte abrir al progreso del país nuevos y extensos horizontes."

Entre sus principales edificios figuran el *Palacio de Gobierno*, situado en la Plaza Hidalgo y cuya construccion data del año de 1767; el *Palacio Municipal*, situado tambien en la misma plaza, de dos pisos y con magníficos portales; el *Instituto Científico*, en la calle 4ª de Juarez; el *Teatro Alarcon*, en la calle 4ª de Abasolo; la *Penitenciaría* y la *Escuela de Artes* (en construccion) en la calzada de Guadalupe; la *Casa de Moneda*, en la 1ª del Apartado; la *Catedral*, en la Plaza de Hidalgo; templo del *Cármén*, en la Plaza de Morelos; templo de la *Compañía*, en la Plaza de Arista; templos de *San Francisco* y *Terce Orden*, en la Plaza de San Francisco; *San Agustín*, en la 2ª de Fuente y el *Santuario de Guadalupe*, al fin de la calzada del mismo nombre. En la puerta mayor de este último y hermoso templo se leen estas consoladoras líneas:

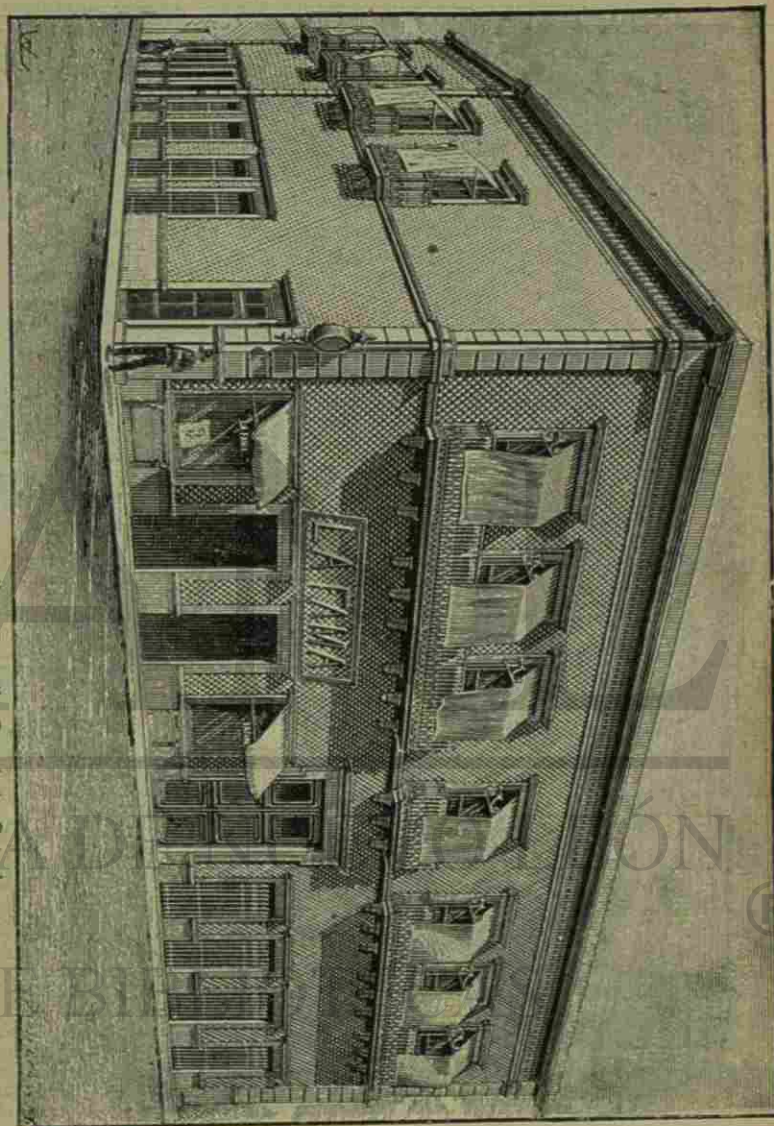
AQUÍ EL QUE PIDE RECIBE,

EL QUE BUSCA HALLA,

AL QUE TOCA SE LE ABRE.

Entre los importantes edificios públicos que hay actualmente en construccion en San Luis figura tambien un gran teatro, situado al Poniente de la Alameda, cerca del templo del Cármén. Pronto quedará éste terminado; su costo ascenderá á \$150,000 y será una de los edificios más elegantes de la poblacion.

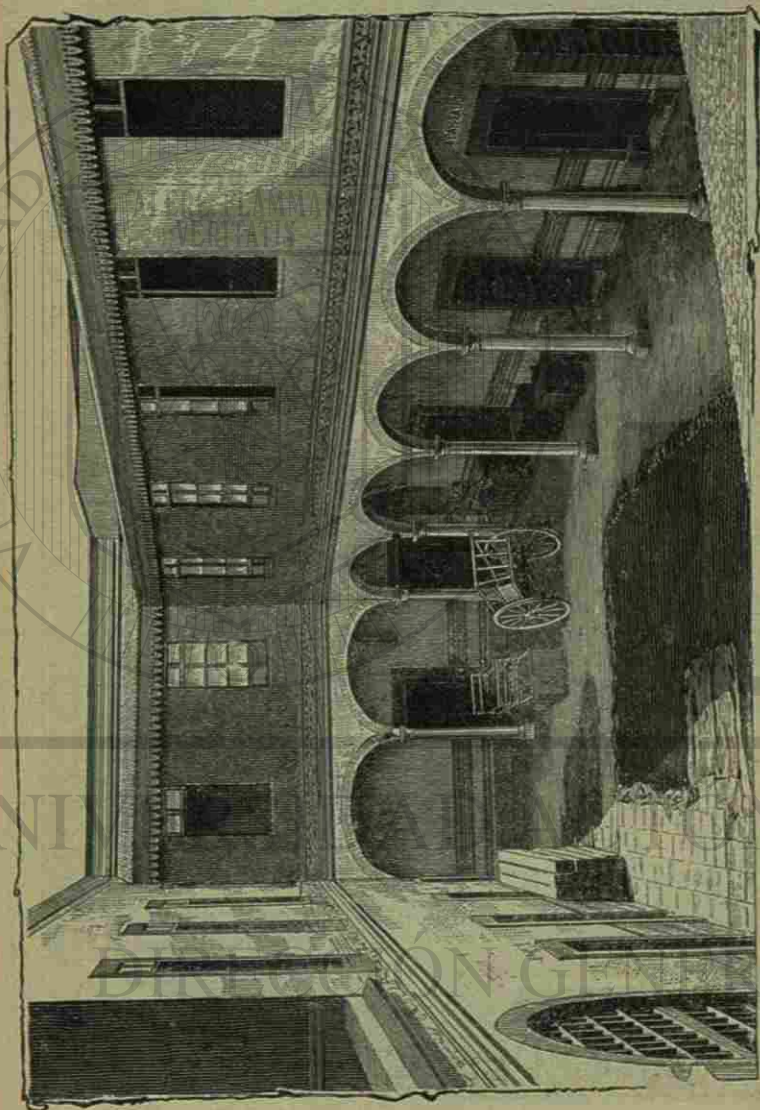
Cuenta tambien esta ciudad con magníficos planteles de enseñanza; y no podia ser de otra manera, hallándose al frente del gobierno el Sr. D. Carlos Diez Gutiérrez: al ramo de la instruccion pública es, dicho sea en honor su-



Fachada del nuevo edificio de "La Fama" - San Luis Potosí.



DEPARTAMENTO DE LAS CIGARRERAS EN LA GRAN "FABRICA DE LA FAMA"—San Luis Potosi, México.
Propiedad del Sr. D. Antonio Delgado Renteria.



UNO DE LOS PATIOS EN LA FABRICA DE "LA FAMA—San Luis Potosí, México.

yo, al que más particularmente dedica su atención.

Entre los templos el del *Cármén* es el más notable por su belleza arquitectónica. Para juzgar de su mérito bastará decir que es obra del inmortal Tresguerras, quien construyó también el *Teatro Alarcon* de esta ciudad, que tiene una bóveda casi plana de un mérito notable, así como el templo del *Cármén* de Celaya, del cual nos ocupamos ya en el capítulo correspondiente. Véase el grabado que aparece en la página N^o 113

Hay así mismo en San Luis Potosí fuertes casas comerciales y establecimientos fabriles, figurando prominentemente entre ellos *La Fama* y el *Almacén de Drogas y Botica del Mercado*.

Hace hasta la fecha en que escribimos poco más de 30 años que D. Antonio Delgado Rentería daba los primeros pasos para el establecimiento de su fábrica de puros y cigarros, teniendo que vencer gravísimas dificultades antes de poder abrir sus puertas al público de San Luis Potosí. Logró por fin hacerlo, y poniendo á su fábrica el significativo nombre de *LA FAMA*, adoptó para su marca el busto de la nunca bien lamentada *Angela Peralta*.

El busto de esta querida artista que aparecía en cada cajetilla hizo desde luego simpáticos aquellos cigarrillos; y el gusto especial, exquisito, que supo dar á sus tabacos por medio de preparaciones de las cuales él solo poseía el secreto, le conquistó luego un crédito envidiable.

La fortuna comenzó á acariciarle desde sus primeros esfuerzos, y ya hoy es dueño del primer establecimiento de su clase en la localidad y uno de los más importantes en toda la República, pues en él encuentran seguro empleo cerca de mil operarios entre hombres y mujeres.

En el departamento para la elaboración de cigarros solo se emplean mujeres, y hombres en el departamento para la elaboración de puros.

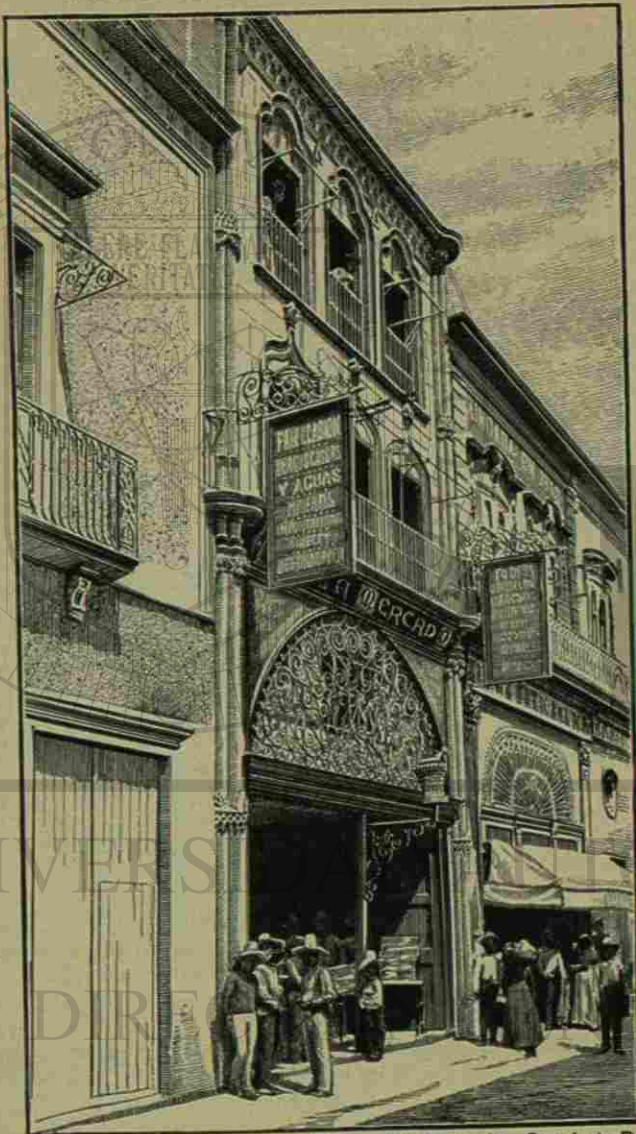
El que ocupan las cigarreras, y del cual da una idea muy exacta el grabado que aparece en las páginas 106 y 107 es un espacioso salón de 150 pies de largo por 50 de ancho, con su techo á conveniente altura. Allí, en larguísimas hileras, sentadas sobre cómodos banquillos y con su correspondiente batea de tabaco y papel sobre sus rodillas se entregan las cigarreras á sus diarias tareas. En el momento que el artista sacaba la fotografía para nuestro grabado había en el local unas 800 cigarreras.

Notamos con agrado que en nada se parece el departamento que nos ocupa á muchos que hemos visto en otras grandes fábricas, pues aquí todo es limpieza y buen orden. Francamente, el solo cuadro que allí se ofrece á la vista basta para inspirarle á uno ganas de convertirse en fumador.

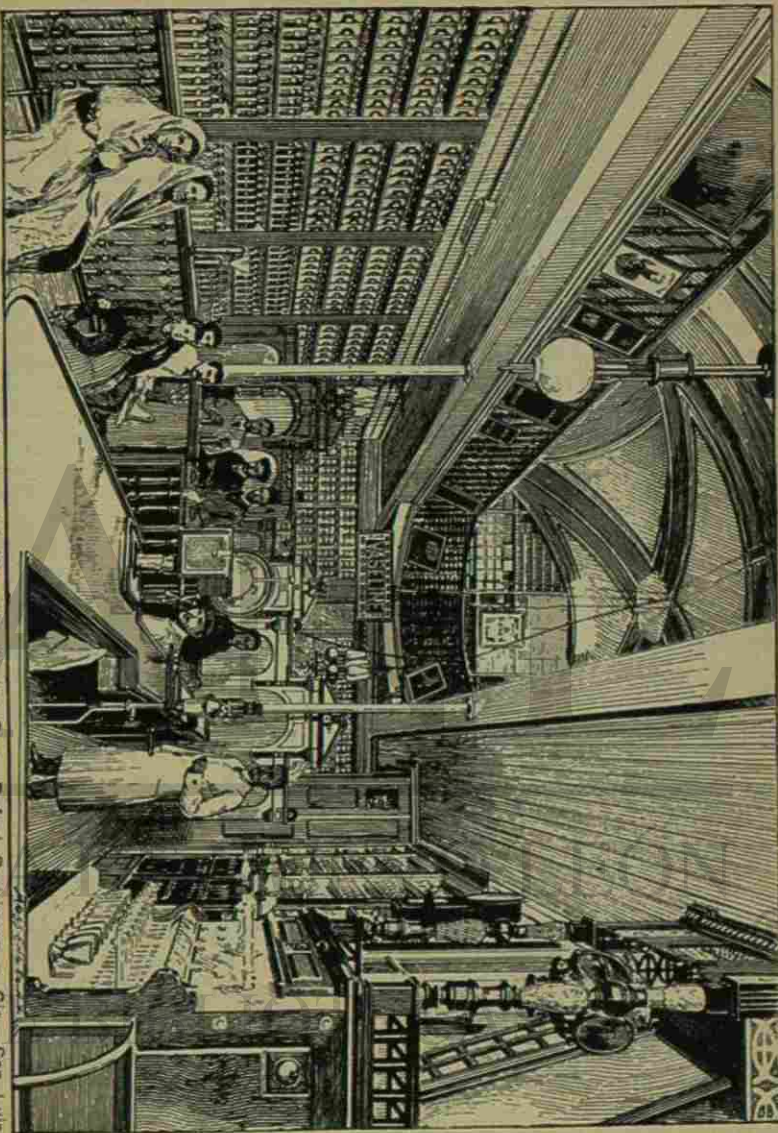
En la fábrica hay así mismo los necesarios departamentos para el almacenaje de los tabacos; para el empaque; para cortar el papel para los cigarros con máquinas ó cortadoras modernas movidas por vapor; para picar y despolvar el tabaco; para la elaboración de los puros y para la fabricación de los cajoncitos en que éstos se empaquetan, hechos con madera traída de Campeche.

En todos ellos se nota el mismo aseo y encomiable arreglo.

Aparecen también en esta guía otros dos grabados de esta importante fá-



Fachada del Almacén de Drogas y Botica del Mercado—San Luis Potosí, México.



Vista Interior del Almacén de Drogas y Botica del Mercado de los Sres. Rafael Rodríguez y Cía.—San Luis Potosí, México.

brica: uno del interior ó patio del antiguo edificio, y el otro de la fachada de uno nuevo que acaba de construir en la esquina formada por las calles del Valiente y de Trancas, de dos pisos, de mucha solidez y elegante arreglo en su interior.

Modesto fué y difícil, como hemos visto, el origen de la que es hoy la primera fábrica de su clase en el Estado; pero mucho pueden alcanzar la perseverancia, la fuerza de voluntad, el interés en satisfacer el gusto del público consumidor y la honradez y buena fé en los negocios. El Sr. Delgado Rentería es muy acreedor á los frutos que le han proporcionado sus desvelos.

El último de los dos establecimientos citados es el principal de los de su clase en esta capital, y el crédito de que disfruta puede bien causar la completa satisfacción de sus dignos propietarios. No debe extrañar á nadie, sin embargo, que adquiera gran prestigio una casa cuyos dueños no vasilan nunca en emprender cuantiosos gastos, así para ocupar en el servicio á empleados competentes como para tener su establecimiento constantemente abastecido de las mejores drogas, perfumería y una gran variedad de artículos de fantasía, importados todos de los mejores mercados extranjeros. Además, son los Sres. Rafael Rodríguez y Cía. extremadamente escrupulosos en el despacho de los medicamentos, circunstancia que les ha granjeado la completa confianza de los mejores médicos de la ciudad. Tenemos gusto en dar cabida entre los apuntes descriptivos de esta capital á dos magníficos grabados que representan, uno la fachada y el otro el interior del nuevo y ámplio edificio de tres pisos que actualmente ocupan, habiendo tenido necesidad de cambiarse del antiguo local que era muy reducido ya para el gran aumento que han tenido sus negocios. A la entrada del establecimiento, en el piso bajo, hay una elegante fuente de aguas gaseosas y aguas minerales, como se verá en el grabado ya aludido.

"De Aguascalientes á Tampico" es el título que lleva este capítulo, y para cumplir con lo ofrecido preciso es que continuemos nuestro viaje.

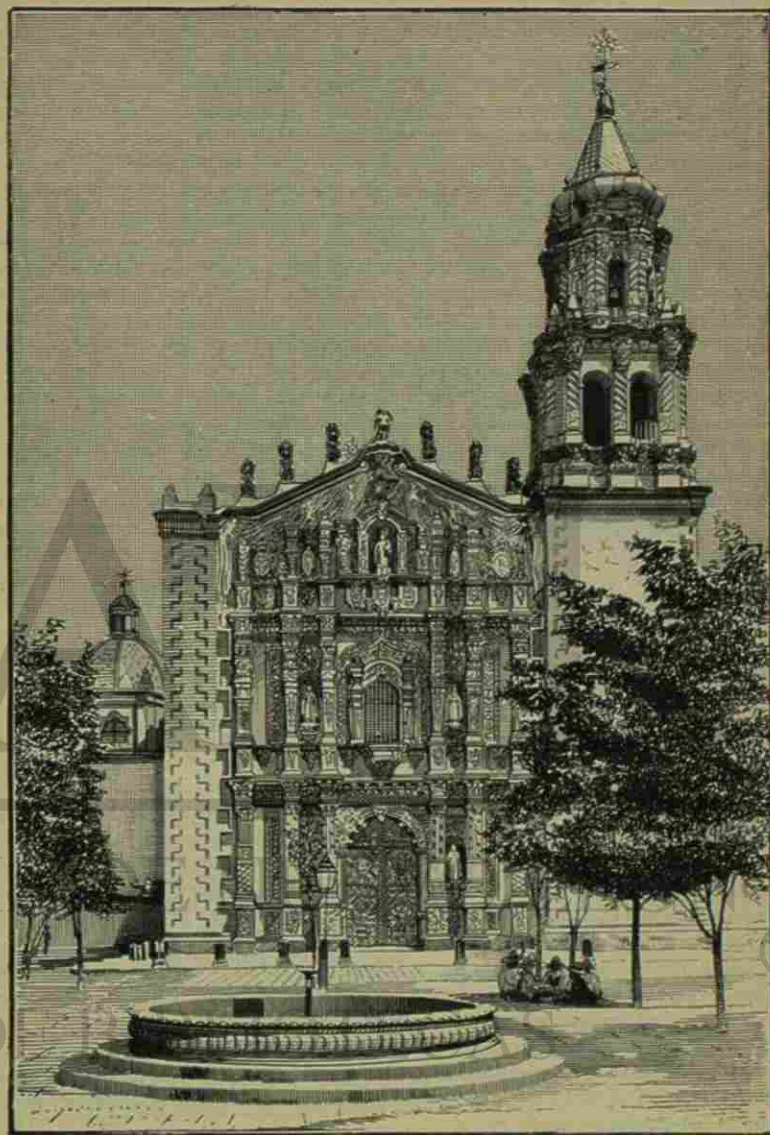
Hay dos trenes semanalmente de San Luis Potosí á Tampico y salen los martes y viernes á las 12:15 A. M.

El tren se aleja de la estación de San Luis arrastrado por poderosas máquinas; llega durante el resto de la noche á las estaciones de *La Tinaja, Corcovada, Teotillas, Silos, Villar, La Joya, San Lázaro, Cerritos, San Bartolo y Las Tablas*, y á las 6:00 de la mañana detiene su carrera en

Cardenas, estación del almuerzo, la cual dista 413 kilómetros de Aguascalientes, 189 kilómetros de San Luis y 254 de Tampico. El restaurant está bien atendido y cuesta cada comida \$1. Aquí se deja el coche Pullman y el tren sigue adelante con coches de primera y segunda clase, á cargo de un nuevo conductor, después de una detención de 30 minutos.

Como á 3 kilómetros adelante de Cardenas comienza á descender de la gran altura alcanzada durante la noche, y á los 14 kilómetros llega á

La Labor, nombre de una hacienda de importancia cuyas casas se ven del lado derecho de la vía allá, al pié de las elevadas montañas.



EL TEMPLO DEL CARMEN.—San Luis Potosí, México.

Las Canoas, es el nombre de la siguiente estación, y se halla á la entrada del gran Cañon de Guerrero. A su lado hay numerosos, añejos y corpulentos ahuehuetes cuyas raíces bañan las cristalinas y abundantes aguas de un río que nace en las vecinas montañas, y hácia el frente, y muy cercanas al edificio de la estación, se levantan extrañas moles de granito. Aquí comienza la parte más pintoresca é interesante del gran ramal del Ferrocarril Central Mexicano que vamos recorriendo. La mejor vista de esta bellísima sección del camino se obtiene por las ventanillas en el lado izquierdo del tren.

No necesitamos encarecer al viajero que se fije enpeñoso en los terrenos que el tren vaya cruzando adelante de la estación de Las Canoas, pues es tal la sublimidad, permítansenos la palabra, de los paisajes que uno tras otro van ofreciéndose á la vista, que aunque uno quisiera no podría abstraerse á los mil encantos que poseen: es irresistible su atracción para los ojos que pueden apreciar cuanto es grandioso y bello.

Continúa deslizándose el tren sobre los bruñidos rieles de su bien balastrada vía por los costados de elevadísimas montañas, á las que se ha desgastado tan solo el terreno necesario para dejar el paso libre á ese fogoso corcel de hierro, que rugiendo impetuoso y arrojando bocanadas de humo negro, parece volar por el espacio como á igual distancia entre el cielo y el abismo.

Y se le vé salir de entre la densa, salvaje vegetación de los sitios que atraviesa, y penetrar en numerosos túneles abiertos en el corazón de las montañas, y formar violentas curvas aquí y allá para retratar luego su fugitiva imagen en las cristalinas aguas que pasan buscando afanosas su nivel por el fondo de profundísimos barrancos.

Y cuando está uno contemplando, atónito, algun paisaje cuya hermosura la mente no había antes podido ni siquiera soñar, se le ve desaparecer de improviso tras algun elevado pico de las sierras, tan elevado que parece jugar allí en el espacio con las nubes, tan solo para dejar su turno á algun otro paisaje de mayores atractivos.

Aquí se ve un vallecito rodeado de cerros perpendiculares, en cuyo fondo aparecen chozas de las que salen corriendo alegres mujeres y niños, para dar con sus seductoras sonrisas una cordial bienvenida al poderoso agente de la moderna civilización, que pasa magestuoso y veloz por su lado, dejándoles oír su fatigosa respiración y lanzando al aire silbidos cuyo eco resuena entre las escabrosidades de las vecinas sierras, para irse luego á perder entre el denso follaje de sus vírgenes selvas.

Allá se ven bosques de esbeltas palmeras, y plátanos de descomunales hojas, y torrentes de agua rompiéndose contra las rocas en su vertiginosa carrera para ir á formar más adelante gigantes cataratas.

Y así, aquí y allá y en todas partes, continúa de sorpresa en sorpresa el viajero atravesando estos encantados sitios, hasta que abandona el tren las serranías, entra al valle que refrescan ya las marinas brisas y se detiene al fin, á las 5:40 de la tarde, en

Tamos, estación situada á 13 kilómetros de Tampico. Aquí se hallan los

talleres de la compañía del *Central Mexicano*, y aquí se puede ver ya el anchuroso Pánuco, uno de los principales ríos de la República. Este río tiene una extensión total de 400 millas y es navegable para buques de un calado de 9 á 10 piés por una distancia de cerca de 100 millas. Su profundidad en esta parte es de más de 30 piés y su anchura como de 500 metros. De Tampico adelante y hasta la *Barra de Tampico* su profundidad aumenta á 40 piés y su anchura á más de 650 metros. Tamos tiene unos 1,000 habitantes.

A corta distancia de Tamos se cruza el río *Tamesí*, que une sus aguas á las del Pánuco, sobre un magnífico puente, y á las 6:30 P. M. se llega al puerto de

Tampico, situado en la costa occidental del Golfo de México, y á la desembocadura del caudaloso Pánuco. Sus principales hoteles son los siguientes:

HOTEL AMÉRICA JUAREZ—Calle del Comercio, N° 113. Precios: hospedaje completo, de \$1.50 á \$2 al día; comidas, á 75 cvos.

ROBBINS HOUSE—Frente á los muelles. Pre-



cios: hospedaje completo, de \$2 á \$2.50 al día; cuartos, á \$1; comidas, á 50 cvos.

HOTEL CONTINENTAL—Calle del Muelle, N° 89. Precios: hospedaje completo, \$1.50; comidas, á 62 ½ cvos.

Tampico está situada á los 22° 14' 4" latitud Norte y 10° 13' 51" longitud oriental de México. Su fundación data del año de 1823 y el número de sus habitantes se estima actualmente en 10,000. La población, con sus calles rectas y aseadas, que descienden gradualmente desde una altura de algo más de 50 piés hasta el nivel de las aguas del río la dan, junto con su caserío de sólida construcción y anticuado estilo arquitectónico, pues tienen todas las más techos de tejas y balcones de madera pintados de verde, la dan decimos, un aspecto



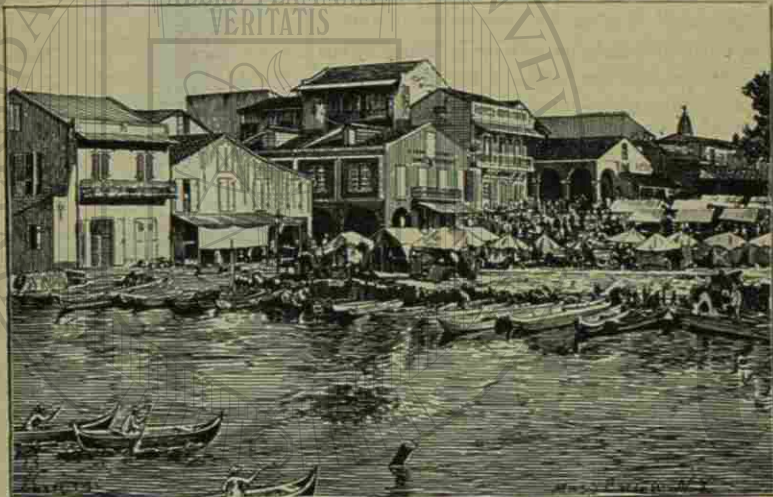
Faro de Tampico.

que tiene tanto de raro como de agradable.

Posee dos plazas con bonitos jardines, la de la *Constitucion* y la de la *Libertad*, y entre sus principales edificios públicos figuran la *Casa Municipal*, el *Cuartel de Policía* el *Instituto Municipal* y el *Hospital de San Sebastian*, que se halla en construcción.

Tiene esta localidad un clima abrasador en la estación del verano, dejándose sentir muy particularmente el calor en los meses de Mayo y Junio; pero en el invierno su temperatura es agradable, siendo solo molestos entonces los fuertes vientos del Norte que soplan con bastante frecuencia.

La estación del estío es considerada aquí como mal sana, experimentándose

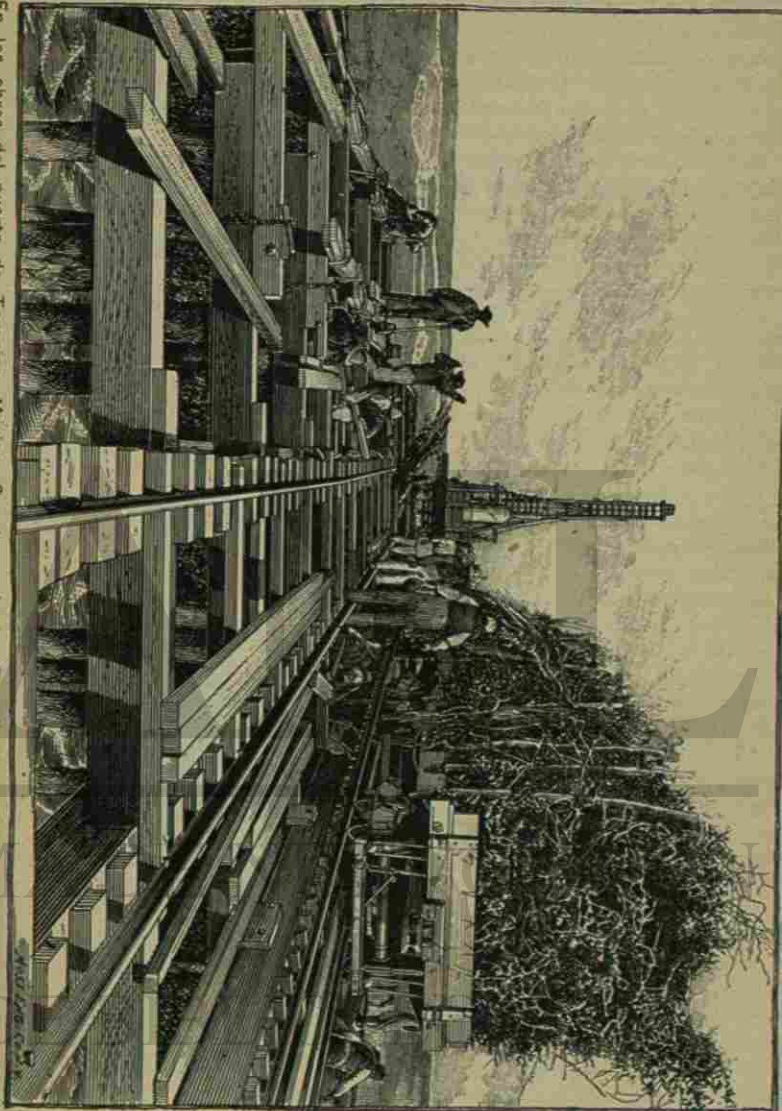


En las márgenes del Pánuco—Tampico.

se entonces enfermedades que originan las partes pantanosas de los lagos, que quedan descubiertas por la disminución que sufren sus aguas durante las grandes evaporaciones de la calurosa estación.

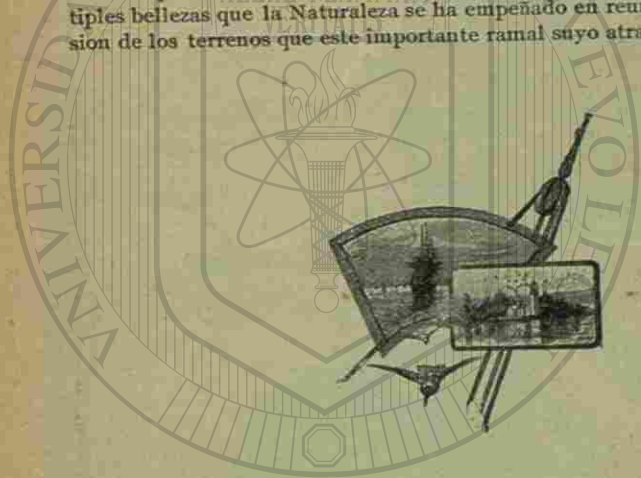
En años anteriores Tampico era el principal puerto mexicano en todo el litoral del Golfo; pero con la construcción del ferrocarril de la ciudad de México á Veracruz, éste último tuvo naturalmente que cobrar mayor importancia desde luego, con la cual no pudo competir Tampico por falta de buenas comunicaciones con el interior del país; y sin embargo, sus condiciones como puerto eran entonces y han sido siempre muy superiores á las de Veracruz, y lo serán mucho más aún una vez se hayan terminado las grandes obras que están aquí construyéndose actualmente, para las cuales el Gobierno general ha apropiado algunos millones. Tanto la anchura como la profundidad del río ofrecen en todo tiempo un seguro fondeadero á las embarcaciones. Ya hoy tiene dos ferrocarriles, no es este el aislado puer o de ayer.

En las obras del puerto de Tampico, México—Construyendo las Empalizadas—Ferrocarril Central Mexicano.



Desde que la población quedó unida con el resto del país por medio de los ferro-carriles y se comenzaron los trabajos en las grandes obras del puerto, Tampico ha venido experimentando favorables cambios que se hacen de día en día más notables, así en el aumento de su comercio como en el aspecto de la población, pues con frecuencia se derriban casas de mezquina apariencia para construir en su lugar edificios magníficos.

Debemos decir antes de regresar á Aguascalientes para continuar nuestro viaje por la vía troncal hasta El Paso, que un viaje á Tampico no puede menos que ser siempre agradable para todos, tanto por las excelentes comodidades que al viajero ofrece el *Ferrocarril Central Mexicano*, como por las múltiples bellezas que la Naturaleza se ha empeñado en reunir en toda la extensión de los terrenos que este importante ramal suyo atraviesa.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE TLAXCALA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

De Aguascalientes á Chihuahua.

ZACATECAS Y SU ACTUAL GOBERNADOR—GUADALUPE
EL CERRO DE LA BUFA.

Al partir de Aguascalientes la vía sigue por una fértil llanura. A los 14 kilómetros hay una pequeña estación llamada Chicalote. Hasta aquí caminaban juntos el tren que va para El Paso y el que va para San Luis Potosí y



Sr. D. JESUS ARRECHIGA,
Gobernador de Zacatecas.

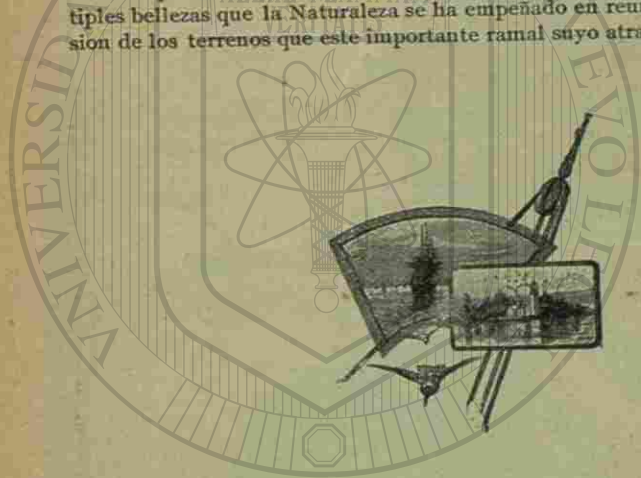
Luis Potosí sale de Aguascalientes, á la 1:45 P. M., y el que va para El Paso unos cuantos minutos despues.

Sigue la vía por idénticas planicies: llega á la estación Rincon de Ramos, que debe su nombre á una próspera comarca agriculturera distante de allí como 4 kilómetros, y poco despues de pasar esta última estación sa-

Tampico, pues partian ambos casi al mismo tiempo de Aguascalientes. Avanzaban uno tras el otro hasta llegar á la indicada estación, y luego el de Tampico, formando una curva seguía hácia el Oriente. Los pasajeros se asomaban por las ventanillas mientras los dos trenes continuaban alejándose uno del otro, y antes de ocultarse el de Tampico tras una pequeña colina que rodea, el ingeniero tiraba del cordón que pone en juego el sibato de la máquina y con varios pitazos, que contestaba luego el tren de El Paso, se despedían los dos para conducir su humano cargamento á "diferentes rumbos, diferentes puertos. . . ." Hoy, sin embargo, las horas de partida se han cambiado un poco: el tren que va á San

Desde que la población quedó unida con el resto del país por medio de los ferro-carriles y se comenzaron los trabajos en las grandes obras del puerto, Tampico ha venido experimentando favorables cambios que se hacen de día en día más notables, así en el aumento de su comercio como en el aspecto de la población, pues con frecuencia se derriban casas de mezquina apariencia para construir en su lugar edificios magníficos.

Debemos decir antes de regresar á Aguascalientes para continuar nuestro viaje por la vía troncal hasta El Paso, que un viaje á Tampico no puede menos que ser siempre agradable para todos, tanto por las excelentes comodidades que al viajero ofrece el *Ferrocarril Central Mexicano*, como por las múltiples bellezas que la Naturaleza se ha empeñado en reunir en toda la extensión de los terrenos que este importante ramal suyo atraviesa.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE TLAXCALA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

De Aguascalientes á Chihuahua.

ZACATECAS Y SU ACTUAL GOBERNADOR—GUADALUPE
EL CERRO DE LA BUFA.

Al partir de Aguascalientes la vía sigue por una fértil llanura. A los 14 kilómetros hay una pequeña estación llamada Chicalote. Hasta aquí caminaban juntos el tren que va para El Paso y el que va para San Luis Potosí y



Sr. D. JESUS ARRECHIGA,
Gobernador de Zacatecas.

Luis Potosí sale de Aguascalientes, á la 1:45 P. M., y el que va para El Paso unos cuantos minutos despues.

Sigue la vía por idénticas planicies: llega á la estación Rincon de Ramos, que debe su nombre á una próspera comarca agriculturera distante de allí como 4 kilómetros, y poco despues de pasar esta última estación sa-

Tampico, pues partian ambos casi al mismo tiempo de Aguascalientes. Avanzaban uno tras el otro hasta llegar á la indicada estación, y luego el de Tampico, formando una curva seguía hácia el Oriente. Los pasajeros se asomaban por las ventanillas mientras los dos trenes continuaban alejándose uno del otro, y antes de ocultarse el de Tampico tras una pequeña colina que rodea, el ingeniero tiraba del cordón que pone en juego el sibato de la máquina y con varios pitazos, que contestaba luego el tren de El Paso, se despedían los dos para conducir su humano cargamento á "diferentes rumbos, diferentes puertos. . . ." Hoy, sin embargo, las horas de partida se han cambiado un poco: el tren que va á San

le del Estado de Aguascalientes para entrar al de Zacatecas. La primera estacion de alguna importancia que se encuentra en este Estado es

Guadalupe, que está unida á Zacatecas por una línea de traccion animal. Este tranvia sigue por terreno muy pendiente, necesitándose seis mulas que tiren de cada uno de sus ligeros wagones para hacer el ascenso. En el viaje de regreso, sin embargo, los wagones no necesitan mulas, vuelven solos, sin más ayuda que el de sus frenos, para impedir que caminen con demasiada violencia. Se cobra en estos tranvias por el viaje entre Zacatecas y Guadalupe 15 centavos en primera y 10 en segunda. En el viaje de Zacatecas á Guadalupe se emplean 30 minutos y en el de Guadalupe á Zacatecas 45 minutos.

Quien visite la ciudad de Zacatecas no debe omitir un viajecito á Guadalupe; y una vez allí uno de los lugares que primero debe visitar es la Capilla de la Purísima: su ornamentacion interior es exquisitamente bella.

El tren continúa siempre adelante, acercándose cada vez más á las nubes. Despues de escalar varias alturas se distingue el histórico Cerro de la Bufa con su inmenso creston de granito, donde tuvo lugar el día 2 de Marzo de 1871 un reñido y sangriento combate entre las fuerzas oposicionistas que mandaban los Gerales, Guerra, Treviño y Garcia de la Cadena, y las fuerzas de Juarez, las cuales tomaron por asalto aquel importante punto bajo las órdenes del Geral. Sostenes Rocha, quedando de parte de las últimas la victoria, sin embargo de ser su número muy inferior al de las primeras.

Los fuertes resoplidos de la locomotora son indicio claro de que continúa en su difícil ascenso por aquellos cerros, ascenso que efectúa ya pasando por estrechos tajos, describiendo violentas curvas en todos sentidos, y dejando á derecha é izquierda las numerosísimas haciendas donde benefician los ricos metales, en las cuales pueden verse, desde los wagones del tren, los malacates y hornos de antigua invencion, y á miles de peones, mulas y burros que parecen formar una gran confusion; pero que, sin embargo, siguen todos con el mayor orden sus respectivas tareas; y cuando la misma locomotora, para impedir desgracias, anuncia su aproximacion al entrar en algun tajo ó en alguna curva, entonces el eco de sus silbidos va á perderse en las entrañas de sus profundas minas y en las quebradas y barrancos de sus argentíferas montañas. Y despues de recorrer así muchos kilómetros, como si de improviso se cambiase á un lado alguna de las montañas, divisa el viajero, tendida al pié del Cerro de la Bufa y formando un cuadro pintoresco en extremo, la

Ciudad de Zacatecas. La estacion está unida al centro de la poblacion por una línea de tranvias que llega hasta la hacienda de minas llamada de La Merced. Se cobra por viaje 6 evos. hasta la Aduana (situada en el mero centro de la ciudad) y 12 evos. hasta la referida hacienda. Esta línea pertenece á la *Compañía Zacatecana de Tranvias* y pasa por frente de los principales hoteles de la ciudad. Los precios que en estos se cobran son los siguientes:

HOTEL CENTRAL, de \$1.50 á \$2 al día Calle de Merced Nueva.
HOTEL DEL COMERCIO, de \$1.50 á 2 al día { Esquina de la calle de la Caja y Plaza Principal.

HOTEL ZACATECANO, de 75 evos. á \$1.50 al día Plazuela de San Agustin.

Los precios de los dos primeros hoteles incluyen hospedaje completo (habitacion y comida) y los del último, habitacion solamente.

La *Oficina telegráfica del Central Mexicano* está situada en la Plazuela de San Agustin, N° 21—*Expreso de Wells, Fargo y Cia.*, Plazuela de San Agustin N° 17, bajos del Hotel Zacatecano—*Administracion de Correos*, calle del Correo, N° 18, en la Plazuela de Santo Domingo—*Telégrafos Federales*, calle del Correo, N° 9—*Compañía Telegráfica y Telefónica del Estado de Zacatecas*, Plaza Principal, en el Palacio del Gobierno.—*Palacio Municipal*, frente al Jardin Juarez, entre el



VISTA DE CATEDRAL Y DE LA CALLE ALDAMA—Zacatecas.
calle de Tacuba, N° 23—*Cárcel de Zacatecas*, en la Plazuela de Santo Domingo—*Casa de Moneda*, calle del Correo, al lado del *Ensaye Principal*, esquina de la misma calle del Correo y del Callejon de San Agustin: abre sus puertas

Callejon de la Carne y la calle del Correro—*Biblioteca Pública del Estado*, en la Plaza Principal ó Plaza de Armas, frente al Palacio del Gobierno: abre sus puertas de las 8 A. M. á las 12 M., y de las 4 P. M. á las 8 P. M.—Dos bancos, *Banco de Zacatecas*, calle de la Caja, N° 3, y el *Banco Nacional de México*.

de las 7 A. M. á las 5 P. M. y se admiten visitas—El *Tramvia para Guadalupe* se toma en la Plaza del 5 de Mayo.

Zacatecas es capital del Estado de Zacatecas. Dista de México 706 kilómetros (439 millas) y de El Paso 1264 kilómetros (785 millas). Su altura sobre el nivel del mar es de 2453 metros (8,000 piés aproximadamente). Su población fija se estima actualmente en 45,000 habitantes y su población flotante en unos 10,000. El número de extranjeros radicados en la ciudad, en su mayor parte americanos, es de 200.

Se descubrió el mineral de Zacatecas el día 8 de Setiembre de 1546, por Juan de Tolsa. Cristóbal de Oñate, Baltasar Treviño de Buñuelos y Diego de Ibarra fundaron dos años más tarde, en 1548, el pueblo de Zacatecas, el cual creció con tal rapidez, tanto en riqueza como en población, que por orden de Felipe II fué elevado al rango de ciudad en 1585.

La ciudad no es muy sana. Sin duda por su gran elevación circula allí generalmente un vientecito helado que hace muchas víctimas de pulmonía. Su agua es escasa y contribuye á que la ciudad no sea tampoco tan aseada como debiera.

Sus edificios principales son: El Palacio del Gobierno, el Palacio Municipal, la Casa de Moneda, el Palacio Legislativo, el Mercado Principal, que costó \$300,000, y otros dedicados á la instrucción y beneficencia pública.

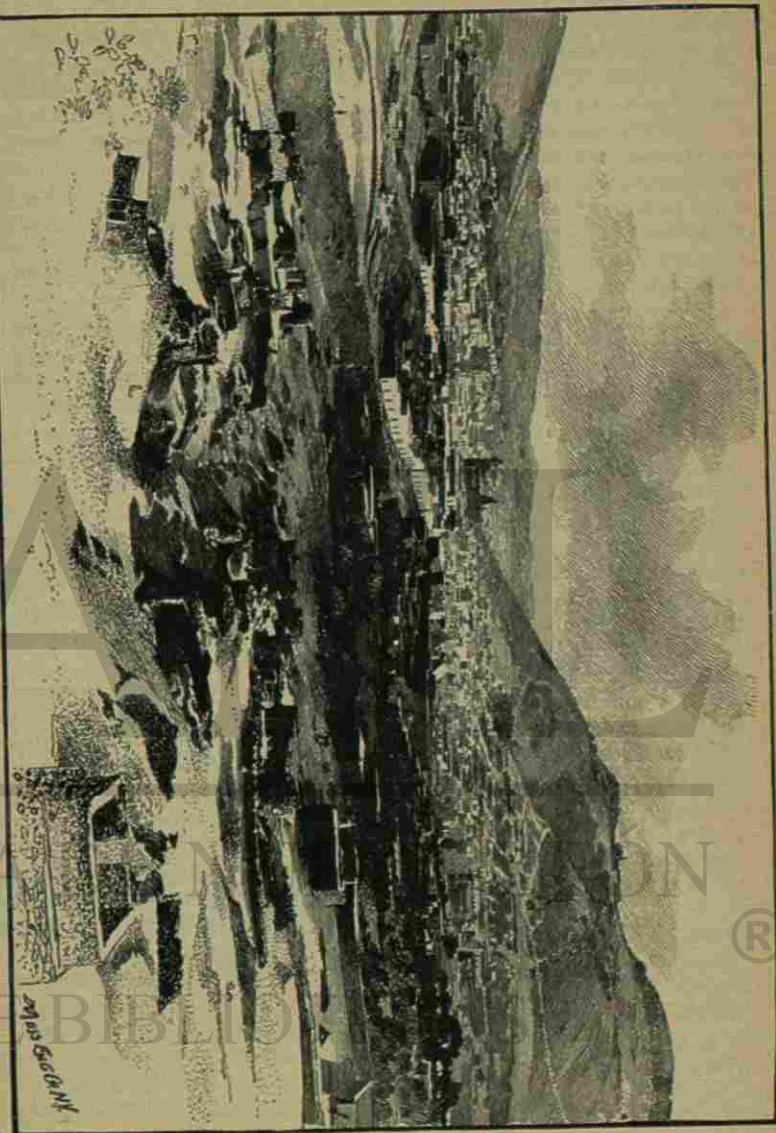
Tiene igualmente bonitos templos, siendo la Catedral el principal entre todos. En el sitio que hoy ocupa se construyó en 1559 la primera iglesia parroquial de Zacatecas, la cual se destruyó para edificar el magnífico templo [véase el grabado] que hoy se levanta allí. Este se comenzó en 1612, y aunque ya desde 1625 se celebraba en él el santo sacrificio de la misa, no quedó enteramente concluido sino hasta el 15 de Agosto de 1752, fecha en que se dedicó con grandes ceremonias á Nuestra Señora de la Asunción. En su elegante fachada de cantera color rojizo pueden verse obras artísticas de escultura, representando las figuras de tamaño natural que hay en sus intercolumnios á Jesucristo y sus Apóstoles.

Debe visitarse también la capilla de los Remedios ó del Patrocinio, construida en 1728. Se halla esta capilla en el Cerro de la Bufa, inmediata al gran crestón que le sirve de cima. El turista que así lo desea, puede llevarse de allí como recuerdo de aquel lugar alguna fotografía, estampita ó medalla de la milagrosa virgen, en cambio de pequeña moneda.

La vez que visitamos nosotros esta capilla encontramos á nuestro regreso, como á la mitad del elevado cerro, á una simpática señora que acompañada de dos criaturas y llevando sus zapatos en la mano, subía descalza por la pendiente vereda que guía á su cima. Una sospecha nos asaltó al contemplar aquel cuadro y para salir de dudas nos permitimos hacerla algunas preguntas.

—Sí, nos contestó ella; hice la promesa en un día cuyo recuerdo me espanta: caminábamos mi esposo, estas dos niñas y yo montados en burros por la Barranca de Guadalajara; llovía y tronaba de una manera terrible, y de im-

VISTA PANORÁMICA DE ZACATECAS—El Cerro de la Bufa y la Capilla de los Remedios—Ferrocarril Central Mexicano.



previo llegó á nuestros oídos un ruido más terrible aún: eran las aguas que en crecidas corrientes bajaban de los vecinos montes amenazando arrastrarnos con ellas. Yo, viendo en peligro á mis inocentes criaturas, brinqué de mi burro sobre el empapado suelo, y de rodillas y con fervor ofrecí á la santa Virgen de los Remedios venir á hacerle una visita hasta esta su capilla, si nos salvaba, subiendo el cerro descalza. Las aguas, que arrancaban los árboles de raíz á su paso, respetaron nuestras vidas y un rayo de sol rasgó en aquel momento las negras nubes que le ocultaban. Esto aconteció hace unos cuantos años; pero no me había sido posible venir antes desde el apartado lugar en que vivo á cumplir mi promesa. Hoy, que estoy á punto de lograr mi deseo me siento muy feliz.

Diciendo esto y despidiéndose de nosotros continuaron la señora y sus dos jóvenes hijas su dificultosa marcha.

Aquella clase de peregrinaciones no era cosa nueva en Zacatecas. Desde que se fundó la capilla en el pasado siglo han acudido allí peregrinos de todas partes del país.

El actual Gobernador de esta importante entidad federativa lo es D. Jesus Arréchiga, digno hijo del mismo Estado de Zacatecas. Hombre de principios liberales, de ideas progresistas, ha tenido oportunidad de prestar importantes servicios á su patria, así en los campos de batalla defendiéndola bizarramente con su espada en distintas ocasiones, como en el elevado puesto que hoy ocupa iniciando medidas que han contribuido grandemente al adelanto general, no solo de la capital sino así mismo de los diferentes partidos del rico Estado que gobierna, siendo el ramo de la instrucción al que ha dedicado su particular atención.

Se recibió primeramente como Gobernador de Zacatecas en Setiembre 16 de 1880, y conservó el puesto durante los cuatro años de su período. Fué reelecto en Julio de 1888 y se hizo nuevamente cargo del poder en Setiembre 16 del mismo año. Su actual período terminará el día 16 del próximo mes de Setiembre; pero su reelección por tercera vez al elevado puesto que ha venido dignamente ocupando es ya un hecho que nadie pone en duda; pues el impulso que ha sabido darle á los ramos todos de la administración, así como su reconocida honradez, han granjeádole universales simpatías: su continuación en el poder por ahora se ve en Zacatecas como una necesidad que exigen los mejores intereses del Estado.— Véase su retrato al principio de este capítulo.

Llega el tren á Zacatecas á las 5:45 P. M. y sale cinco minutos despues, para llegar á

Calera á las 6:45 P. M. Esta es la estación de la cena. Como de aquí en adelante el movimiento de pasajeros es menor, se suelen cambiar los coches de primera y segunda por un solo coche que tiene una particion en el medio, la cual divide ó separa á los pasajeros de primera de los de segunda clase. Antes de llegar el tren á la estación conviene, pues, enterarse con el Conductor ó con el garrotero si ha de haber ó no necesidad de cambiar de dichos

coches los pequeños equipajes al nuevo wagon, que pocos momentos despues se arrima en tales casos á la estación para el efecto. Los pasajeros de los coches Pulman no necesitan molestarse en nada, pues estos siguen sin cambio ninguno hasta la frontera.

En Calera comienza la tercera division de la línea: hay, pues, cambio de Conductor y demás empleados.

Estos mismos empleados acompañan al tren durante toda la noche y hasta las 5:00 de la mañana siguiente, hora en que llega á

Jimulco, donde nuevamente hay cambio de Conductor y empleados para entrar á la cuarta division, la cual termina en Chihuahua.

Hecho el debido cambio de empleados en Jimulco el tren sigue su marcha y llega á

Torreon, que es la estación del desayuno, á las 7:00 A. M. En esta estación empalman los trenes del *Central Mexicano* con los del *Ferrocarril Internacional Mexicano* para Matamoros, Parras, Treviño, (aquí empalma el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*) Monclova, Sabinas y Piedras Negras, ó Ciudad Porfirio Diaz, como se llama en la actualidad. Más adelante nos ocuparemos en capítulo separado del *Ferrocarril Internacional Mexicano*.

Torreon dista 1136 kilómetros de la capital de México y 834 kilómetros de El Paso. Parte de allí el tren á las 7:30 A. M. y poco despues, sobre un magnífico y sólido puente de hierro recientemente concluido y que mide un poco más de 800 pies de longitud, cruza el río Nazas y se detiene unos momentos en

Lerdo, centro de una region riquísima para el cultivo del algodón. Villa Lerdo, á la cual debe la estación su nombre, dista de allí tres kilómetros, y están ambas unidas por un ferro-carril de tracción animal. Lerdo tiene como 10.000 habitantes

Mapimi, que dista 1178 kilómetros de Mexico es la estación para el pueblito y mineral del mismo nombre, el cual tiene unos 4.000 habitantes. Sigue el tren atravesando los terrenos del renombrado Bolson de Mapimi, desierto inmenso situado entre los estados de Chihuahua, Coahuila y Durango, y el cual recorrian constantemente en tiempos pasados los indios apaches y los comanches. Al salir de la estación de

Yermo se sale tambien del Estado de Durango para entrar al de Chihuahua, y despues de pasar las estaciones de Saez y Zavalza se llega á

Escalon, punto de donde parte el *Ferrocarril Mexicano del Norte* para el mineral de Sierra Mojada, el cual dista 125 kilómetros de Escalon, en direccion Nordeste. Se comenzó la construcción de este nuevo ferro-carril sin subvencion ninguna, con capital particular, en Agosto de 1890 y se inauguró en Enero de 1891. Es de vía ancha y está haciendo actualmente un acarreo de unas 8 y hasta 10 mil toneladas de metal mensualmente. En Sierra Mojada hay cinco ó seis grandes compañías mineras y la poblacion cuenta con 6.000 habitantes, estando la mayor parte de ellos empleados en las minas. Los metales tienen una ley de 25 á 35 onzas de plata por tonelada y de 20 á

35% de plomo. Una gran parte de ellos se ha estado embarcando para los Estados Unidos.—Corren diariamente dos trenes de Escalon á Sierra Mojada y dos de Sierra Mojada á Escalon. El viaje se hace en tres horas y un cuarto y cuesta \$6.25 en primera y \$3.25 en tercera.

Siguen las estaciones de Rellano, Corralitos y Dolores, y á la una de la tarde se llega á

Jimenez, donde se detiene el tren 30 minutos para la comida. En esta estacion se encuentran los dos trenes, el de México y el de El Paso.

Poco despues de partir de Jimenez se cruza el río Florido sobre un puente de madera de 400 piés de largo; adelante de Santa Rosalia se cruza también el río Conchos sobre un puente de hierro de cerca de 900 piés de longitud, y más al Norte aún, cerca de la estacion de

Ortiz, se cruza finalmente el río San Pedro sobre el puente más largo de todos los construidos en la via férrea que hemos venido recorriendo: es de hierro y mide 1050 piés de longitud.

No nos ocuparemos aquí de las pequeñas estaciones que hemos pasado desde que partimos de Jimenez para no retardar nuestra llegada á Chihuahua, otra de las importantes y simpáticas ciudades que toca el *Ferrocarril Central Mexicano*. Para su descripción abriremos nuevo capitulo.



De Chihuahua á El Paso.

TORREON Y ESCALON—MAS SITIOS HISTÓRICOS—EL SR. CORONEL AHUMADA.

De todas las ciudades próximas á la frontera Chihuahua, capital del Estado de su nombre, es quizá la que más satisfactoriamente camina por la via del progreso. Es una poblacion de la que el turista no debería hacer nunca

omision al formar su itinerario de viaje, pues además de reunir mucho de atractivo posee numerosos sitios de gran importancia histórica: á algunos de estos dedicaremos unas cuantas líneas en el presente capitulo.

Al ocuparnos de esta importante capital no podemos prescindir del deseo de hacer una ligera mencion alusiva á la excelente postulacion que para Gobernador de su Estado acaban de hacer, reunidas, las clases todas de la sociedad chihuahuense.

Mientras nuestra publicacion se halla en prensa es Gobernador de Chihuahua el Sr. D. Lauro Carrillo, natural de Sahuaripa, Estado de Sonora. Este señor ha venido ocupando tan importante puesto desde

el año de 1887, pero su gobierno parece haber caido en gran desprestigio por causas que no son para analizarse en una guía de viajeros.

Además, ya lo hemos dicho, nuestra sola intencion y deseo es hacer una muy pasajera mencion de la nueva y simpática candidatura.

El caballeroso coronel, D. Miguel Ahumada, uno de los vecinos más dignos de la ciudad de Chihuahua y que disfruta de gran popularidad en todo el



SR. CORONEL MIGUEL AHUMADA,
Postulado para Gobernador de Chihuahua.

35% de plomo. Una gran parte de ellos se ha estado embarcando para los Estados Unidos.—Corren diariamente dos trenes de Escalon á Sierra Mojada y dos de Sierra Mojada á Escalon. El viaje se hace en tres horas y un cuarto y cuesta \$6.25 en primera y \$3.25 en tercera.

Siguen las estaciones de Rellano, Corralitos y Dolores, y á la una de la tarde se llega á

Jimenez, donde se detiene el tren 30 minutos para la comida. En esta estacion se encuentran los dos trenes, el de México y el de El Paso.

Poco despues de partir de Jimenez se cruza el río Florido sobre un puente de madera de 400 piés de largo; adelante de Santa Rosalia se cruza también el río Conchos sobre un puente de hierro de cerca de 900 piés de longitud, y más al Norte aún, cerca de la estacion de

Ortiz, se cruza finalmente el río San Pedro sobre el puente más largo de todos los construidos en la via férrea que hemos venido recorriendo: es de hierro y mide 1050 piés de longitud.

No nos ocuparemos aquí de las pequeñas estaciones que hemos pasado desde que partimos de Jimenez para no retardar nuestra llegada á Chihuahua, otra de las importantes y simpáticas ciudades que toca el *Ferrocarril Central Mexicano*. Para su descripción abriremos nuevo capitulo.



De Chihuahua á El Paso.

TORREON Y ESCALON—MAS SITIOS HISTÓRICOS—EL SR. CORONEL AHUMADA.

De todas las ciudades próximas á la frontera Chihuahua, capital del Estado de su nombre, es quizá la que más satisfactoriamente camina por la via del progreso. Es una poblacion de la que el turista no debería hacer nunca

omision al formar su itinerario de viaje, pues además de reunir mucho de atractivo posee numerosos sitios de gran importancia histórica: á algunos de estos dedicaremos unas cuantas líneas en el presente capitulo.

Al ocuparnos de esta importante capital no podemos prescindir del deseo de hacer una ligera mencion alusiva á la excelente postulacion que para Gobernador de su Estado acaban de hacer, reunidas, las clases todas de la sociedad chihuahuense.

Mientras nuestra publicacion se halla en prensa es Gobernador de Chihuahua el Sr. D. Lauro Carrillo, natural de Sahuaripa, Estado de Sonora. Este señor ha venido ocupando tan importante puesto desde

el año de 1887, pero su gobierno parece haber caido en gran desprestigio por causas que no son para analizarse en una guía de viajeros.

Además, ya lo hemos dicho, nuestra sola intencion y deseo es hacer una muy pasajera mencion de la nueva y simpática candidatura.

El caballeroso coronel, D. Miguel Ahumada, uno de los vecinos más dignos de la ciudad de Chihuahua y que disfruta de gran popularidad en todo el



SR. CORONEL MIGUEL AHUMADA,
Postulado para Gobernador de Chihuahua.

Estado, es quien ha sido favorecido por la opinion pública para ocupar el primer puesto en el gobierno de la citada entidad federativa durante el próximo cuatrienio.

El Sr. Coronel Ahumada es hijo del Estado de Colima, nació en la capital del mismo nombre en el año de 1844 é hizo sus primeros estudios en los colegios de Guadalajara. Su amor á la causa de la libertad le obligó, cuando muy joven aún, á abandonar los estudios científicos á que sus honrados padres le habian dedicado, y lleno de entusiasmo se lanzó á los campos de batalla, ansioso de prestar así cuanto antes algun servicio á su patria.

Después de sus primeros esfuerzos en este sentido la Intervencion y el Imperio vinieron á ofrecerle una nueva oportunidad: la integridad nacional parecia amenazada de muerte y no era posible ser buen ciudadano y permanecer indiferente en un caso semejante. Apresuróse, pues, el Sr. Ahumada á ponerse bajo las órdenes de los Sres. Grales. Ramon Corona y Angel Martinez, llegando entonces á distinguirse en repetidas ocasiones por su valor, por su abnegacion y patriotismo.

Cuando las armas de la República triunfaron sobre el ejército invasor el Sr. Ahumada se retiró á Colima, donde sus compatriotas le eligieron poco después á la Legislatura de su Estado nativo. En 1869 tomó parte á las órdenes del Gral. Rocha en la campaña de Tamaulipas, y posteriormente el Sr. Gral. Porfirio Diaz le ha distinguido con varias comisiones de importancia, todas las cuales ha sabido é desempeñar de una manera altamente encomiable.

Aunque faltan aún algunos meses para el día en que han de verificarse las elecciones en Chihuahua, no creemos nada aventurado augurar al estimable Sr. Coronel Ahumada un completo y merecido triunfo en dicha ocasion sobre los adversarios que puedan presentársele; y esto mismo nos anima á felicitar de antemano al digno pueblo chihuahuense; pues es indudable que la administracion del Sr. Ahumada ha de serle benéfica en gran manera, así como á los mejores intereses de su rico Estado. Garantizan tan favorable resultado las ideas progresistas de su futuro Gobernador; sus principios liberales; su reconocida honradez; su ilustracion y patriotismo.

Pero no debemos olvidar que hemos llegado ya á la poblacion y que el turista que la visita por primera vez necesita saber donde hospedarse, cuanto pagarle al cochero, etc. etc.

Hay una línea de tranvías que conduce pasajeros de la estacion á la Plaza de Armas, que queda en la parte más activa de la ciudad. Precio de pasaje, medio real. Los carruajes públicos conducen pasajeros á cualquiera de los hoteles por 25 cvos. y cobran por cada baíl uno ó dos reales, segun su tamaño. Es conveniente arreglarse antes con los cocheros. Los hoteles principales son: *Hotel Palacio*, frente á la Plaza de Armas; *Robinson House*, precio de \$2.50 á \$3.00 al día (cuarto y comida), cocina al estilo americano, en la calle de La Libertad N° 14; *Hotel Francés*; tambien frente á la Plaza de Armas, cobra de \$2.00 á 2.50 al día, cocina al estilo francés; y el *Hotel de Diligencias*, precio \$2 al día, cocina al estilo mexicano,



VISTA DE LA CATEDRAL—Chihuahua, México.
[Fotografía por el Sr. B. Velarde].

En todos estos hoteles, exceptuando la *Robinson House*, se rentan tambien cuartos separadamente. El *Hotel México*, calle del Progreso, renta cuartos solamente á 75 cvos. y á \$1 al dia; pero hay en el mismo hotel un restaurant donde puede uno abonarse. Los mejores baños de la ciudad son los Baños del Santuario. Puede irse á ellos á pié ó en tranvía. Los carruajes públicos cobran generalmente \$1 por hora; pero hay cocheros que piden \$1.50.

Chihuahua, está situada en un valle rodeado de montañas de poca elevación, á una distancia de 1608 kilómetros de la ciudad de México y 361 de Paso del Norte, ó ciudad Juárez, como se llama actualmente; á los 28° 38', 30" de latitud Norte, y á los 6° 56' 15" de longitud occidental. Es capital del



PALACIO DEL GOBIERNO—Chihuahua.

Estado del mismo nombre y su fundación data del año de 1539. Fué erigida en Villa de San Felipe en 1718, y elevada á la categoría de ciudad y capital del Estado en 1824. Su altura sobre el nivel del mar es de 1451 metros y su población asciende á 25.000 habitantes.

Lo que principalmente llama la atención del viajero aquí, ya sea por su antigüedad ó por su importancia histórica son: sus templos, la que es en la actualidad Casa de Moneda y el Monumento de Hidalgo. Hay tambien en la ciudad un acueducto de sólida arquería que merece mencionarse.

Los Misioneros Franciscanos en su viaje de conquista que hicieron de Zacatecas á la frontera Norte del país en el año de 16... eligieron para la construcción de su primer templo en el Estado de Chihuahua, un lugar situado del lado Norte del río Chubiscar y á unas dos millas del que es ahora centro de la ciudad de Chihuahua. Como efectuaran su arribo al indicado lugar en un día 24 de Junio, que es el mismo en que se celebra el natalicio de San Juan Bautista, tomaron á éste Santo por patrono del templo que allí



MONUMENTO DE HIDALGO—Chihuahua, México.
[Fotografía por el Sr. B. Velarde]



CASA DE MONEDA—Chihuahua.

edificaron y al cual llamaron Templo del Nombre de Dios, habiendo sido también convento de Franciscanos.

Para conmemorar este acontecimiento tenían allí lugar después, y aún hasta hace pocos años, grandes festividades religiosas á las que asistía todo Chihuahua. Después de sacar al Santo Patrono, San Juan, del templo y de darle una buena bañada en los riachuelos inmediatos se bañaban todos los concurrentes en las mismas aguas y luego, á la sombra de los bosques de duraznos y otros árboles frutales se servían suntuosas comidas campestres; y había música, y columpios, y juegos diversos, y alegría general, y, también, una procesion en la cual marchaba una comparsa de indios llamados vulgarmente *huchuenches*, fantásticamente vestidos y que, acompañados de una india que representaba á la Malinche, ejecutaban bailes y contorciones al monótono sonar de tambores y pitos.

Hasta cerca de un año después de establecida la Mision del Nombre de Dios pudieron los Misioneros penetrar al lugar que hoy ocupa la ciudad de Chihuahua, que era en aquellos tiempos una poblacion de indios feroces. Varios de los principales caciques á quienes los religiosos tuvieron la satisfaccion de administrar el santo bautismo en el día de San Felipe fueron los que les prepararon su pacífica entrada á este lugar.

Esta circunstancia se tuvo en cuenta más tarde, cuando por orden del Rey de España, Don Felipe V., Chihuahua fué erigida en *Villa de San Felipe*.

También el 22 de Mayo, día de Santa Rita de Casia, y que recuerda la pacífica entrada de los Franciscanos á Chihuahua se ha venido observando después con grandes festividades; pero ya hoy no son estas más que muy pálida sombra de lo que fueron, y dentro de poco habrá cesado ya completa-



EL TEMPLO DE SAN FRANCISCO—Chihuahua.

mente de observarse esta festividad.

Aunque se celebró la primera misa en el lugar que hoy ocupa el templo de Santa Rita no fué éste sino el de San Francisco el primero que se construyó en Chihuahua. Su grabado aparece en esta misma página.

Para la construccion del Templo de San Francisco no se observó orden arquitectónico ninguno; lo que por entonces se trataba era solo de evitar las emboscadas ó ataques de los indios bárbaros mientras se asistía al sacrificio de la misa. El templo servia á la vez de fortaleza.

En su interior, sin embargo, hay algunos lienzos debidos al pincel del célebre Cabrera, siendo entre estas pinturas la más notable un Divino Rostro, sobre una lámina de cobre.

En este mismo templo, en la capilla de San Antonio, la cual queda del lado derecho de la puerta mayor del templo, al pié del altar, fueron depositados los restos del padre de la patria. Allí, sobre una losa de mármol negro puede el viajero leer hoy esta inscripcion:

EN ESTE SITIO FUÉ DEPOSITADO

EL CADÁVER DECAPITADO

DEL PADRE DE LA INDEPENDENCIA

MEXICANA,

D. MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA,

FUSILADO EN CHIHUAHUA EL 31 DE JULIO DE 1811.

DE AQUÍ FUERON EXHUMADOS LOS RESTOS EL AÑO DE 1827,

PARA SU CONDUCCION Á LA CIUDAD DE MÉXICO.

El templo principal es la Catedral. Está situada en el centro de la ciudad y da su frente á la Plaza de Armas, llamada también de la Constitu-

cion. El espacio de terreno que ocupa, incluyendo sus jardines, es de 150 varas en cuadro, todo el cual está circundado por un elegante enverjado de hierro.

Esta mejora, que fué costeada por el Ayuntamiento y suscripciones de particulares, se hizo últimamente, despues de tomada la fotografía que sirvió de copia para el grabado que acompaña á estos apuntes, debiéndose á esta circunstancia que no aparezca en él el referido enverjado.

El templo es todo de piedra de cantera y mide 190 piés de longitud por 86 de latitud. Tiene dos elevadisimas torres de tres cuerpos y una gran cúpula á semejanza de la de San Pedro de Roma. Sus dos torres son tan iguales que vistas por los lados parecen una sola, y su altura total es de 146 piés.

Este templo que se comenzó y se concluyó en los dos últimos tercios de siglo pasado, fué edificado con un fondo creado con la pension de un real por cada marco de la plata extraida del mineral de Santa Eulalia: siete centavos pagaba el gremio de mineros y cinco centavos el comercio. Dicha pension se cobró por espacio de 62 años consecutivos, terminando el año de 1789, y se calcula que ascendieron sus productos á la suma de \$800,000, valor que representa el costo del edificio.

El templo se compone de tres naves, es de una solidez admirable, labrado ricamente y lleno de bajos relieves, cornizones y adornos. El presbiterio está cerrado por las sacristias cuyas puertas dan frente á los cruceros laterales y despues de estos siguen tres arcos que vuelven á cerrar los muros para continuar la nave del coro que mide el doble de dos arcos, teniendo á sus lados el bautisterio y la capilla del Señor de Mapimí. Domina en su interior el orden dórico, aunque algo adulterado.

Son dignos de llamar la atencion los cuatro Doctores y Padres de la Iglesia: San Gregorio, San Gerónimo, San Ambrosio y San Agustin, figuras colosales cinceladas sobre la piedra entre los cuatro arcos torales y la cúpula.

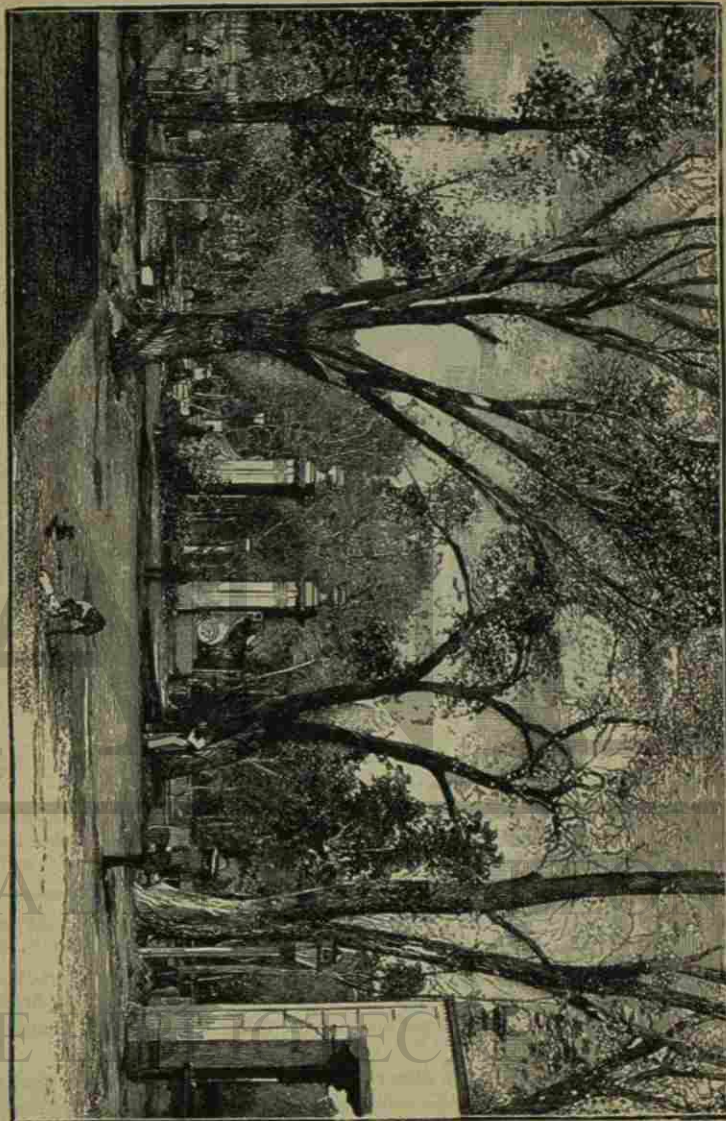
El ciprés en su altar mayor es verdaderamente una atrevida obra del arte. Sobre una gran base se levantan 16 columnas de orden corintio las cuales sostienen en cuatro grupos una gran cúpula de gusto exquisito que remata con una estatua de San Francisco de Asis; la imagen de la Inmaculada Concepcion, Patrona de los Franciscanos, que ocupa el cuerpo principal del elegante ciprés es bellisima. Toda la obra es de piedra ricamente labrada y finisimo dorado.

Hay siete altares dedicados á Señor San José, la Santisima Trinidad, Nuestra Señora del Carmen, Nuestra Señora de la Merced, San Francisco de Paula, el Sagrado Corazon de Jesús y Nuestra Señora de los Dolores.

Merecen mencion especial una coleccion de cuadros al óleo que representan los pasajes más interesantes de la vida del Salvador, los cuales son obra del hábil pincel de Cabrera.

En la nave principal y suspendida del centro de la cúpula puede verse aún una lámpara colosal, de plata maciza y primorosamente cincelada.

La fachada principal del templo se compone de tres cuerpos. Su orna-



EL JARDIN DEL PORVENIR - Chihuahua, México.
Fotografía por el Sr. B. Valardi

mentacion participa del órden gótico y del corintio, dominando el dórico en sus graciosas y elevadas torres. En los intercolumnios de la portada hay trece estatuas, una de las cuales representa á San Francisco de Asis, patrono de Chihuahua, y las otras á los doce apóstoles. Arriba de la puerta principal está inscrita esta fecha, *Año de 1738*; y en las dos columnas más pequeñas y elevadas que figen sostener el remate ó extremo superior de la portada,



Pasen á refrescarse, pasen.

el cual ostentaba anteriormente el escudo y armas de los Reyes de España, pero que en la actualidad está ocupado por la carátula del reloj, se lee esta otra inscripción: *Año de 1741*.

Además de la principal hay tambien otras dos puertas, una que mira al Oriente y la otra al Poniente, y es así mismo primoroso el labrado de sus portadas y colosales estatuas.

La campana mayor del templo está colocada en la torre de la derecha y tiene un agujero hecho por una bala de cañon disparada el dia 25 de Marzo de 1866, fecha en que tuvieron aquí un encuentro las fuerzas republicanas y las imperialistas.

Con sus roncós lamentos esta histórica campana mantiene siempre frescos ante este público los infructuosos esfuerzos que se hicieran para implantar en el país un segundo imperio: sus lígubres vibraciones al ser llevadas en

las ligeras alas del viento hasta allende sus fronteras, presagian funesto fin á todo aquel que ose un dia poner á prueba el valor y patriotismo de los hijos de México.

Además de los templos mencionados hay en Chihuahua los siguientes: el Santuario de Guadalupe, cuya primera piedra se colocó en el año de 1802, concluyéndose la obra en 1823; la iglesia de Santa Rita de Casia, cerca del Jardin del Porvenir; la iglesia de La Concepcion, cerca de la antigua Garita de México; la capilla del Sr. de Esquipula, á espaldas del templo de San Francisco y una capilla particular llamada de La Concepcion y perteneciente á la familia del Sr. Felix Francisco Maceira, ex-Gobernador del Estado.

Chihuahua cuenta entre sus edificios públicos con un hermoso Palacio de Gobierno, cuyo costo de construccion ascendió á más de \$300,000, sin incluir en esta suma el costo de su mobiliario, que se dice fué de \$50,000.

Frente á su fachada principal, en el centro de la antiguamente conocida como plazuela de San Felipe, y en la actualidad llamada de Hidalgo, se levanta el magnífico monumento erigido el año pasado á la memoria del caudillo de la Independencia Mexicana, fusilado á unos cuantos pasos de aquel sitio. El costo de este monumento fué de \$60,000, y para arbitrase los fondos necesarios se organizó en la ciudad una "Junta Patriótica de Chihuahua" la cual solicitó suscripciones de todos los Estados del país para el efecto. Estas suscripciones ascendieron á unos \$45,000, y el Gobierno del Estado contribuyó con los \$15,000 restantes para verificar su pago total.

El marmol del monumento es de Orizaba, Estado de Veracruz, y sus cinco estatuas de bronce fueron fundidas en Bruselas.

En la cúspide de una graciosa columna corintia de 45 piés de altura descansa la estatua del Cura Hidalgo, cuyo tamaño es de 8 piés, dándole así á aquel monumento una elevacion total de 53 piés. En uno de los cuatro lados de su pedestal puede leerse la siguiente inscripcion:

AQUI FUÉ SACRIFICADO

EL AUTOR DE LA

INDEPENDENCIA NACIONAL

30 DE JULIO DE 1811.

La Casa de Moneda recuerda el lugar de la última prision del insigne patriota. La pieza que ocupó forma parte de la torre que se levanta del centro del edificio (véase el grabado). De allí fué sacado para ser fusilado el 31 de Julio de 1881. En la fachada principal de la citada Casa de Moneda, la cual se establecio en el año de 1811, hay una lápida con esta inscripcion:

EN ESTA TORRE SUFRIÓ SU ÚLTIMA PRISION

EL CAUDILLO DE LA INDEPENDENCIA

MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA

DEL 23 DE ABRIL AL 30 DE JULIO DE 1811.

SE COLOCÓ ESTA LÁPIDA EL 1.º DE DICIEMBRE DE 1888.

El lugar donde hoy descansan los cimientos del Nuevo Palacio de Gobierno estaba ocupado en aquellos tiempos por un magnífico y sólido templo ha-

nado de San Felipe. De pie al lado de uno de sus muros fué arcabuceado el cura Hidalgo, dejándose su cuerpo abandonado en el mismo sitio donde se desplomó exánime. Después, unos hermanos del convento de San Francisco suplicaron se les concediera permiso para recoger sus restos mortales, y darles sepultura en la capilla de San Antonio, adyacente á la Iglesia de San Francisco. Obtenido que hubieron el permiso solicitado recogieron los despojos de aquel héroe, y mientras de rodillas le velaban en uno de los espaciosos corredores de su convento, abrióse de improviso la puerta del zaguán penetrando por ella dos soldados españoles que iban acompañados de un indio de aspecto feroz. A una señal de los soldados, quienes llevaban en la mano una jaula de hierro, el indio se abalanzó sobre el cadáver cuchillo en mano, y pocos momentos después suspendió de sus blancos cabellos la ensangrentada cabeza de aquel anciano mártir. Colocaron esta luego en la jaula de hierro, y llevándola á Guanajuato por órdenes superiores, apareció poco después suspendida de un garfio en uno de los muros del castillo de Granaditas.

Los religiosos del Convento de San Francisco que habían presenciado aquel acto de barbarie mudos de terror, recogieron el cuerpo sin cabeza del cura de Dolores y lo sepultaron al pie del altar de la Capilla de San Antonio, como ya se ha visto.

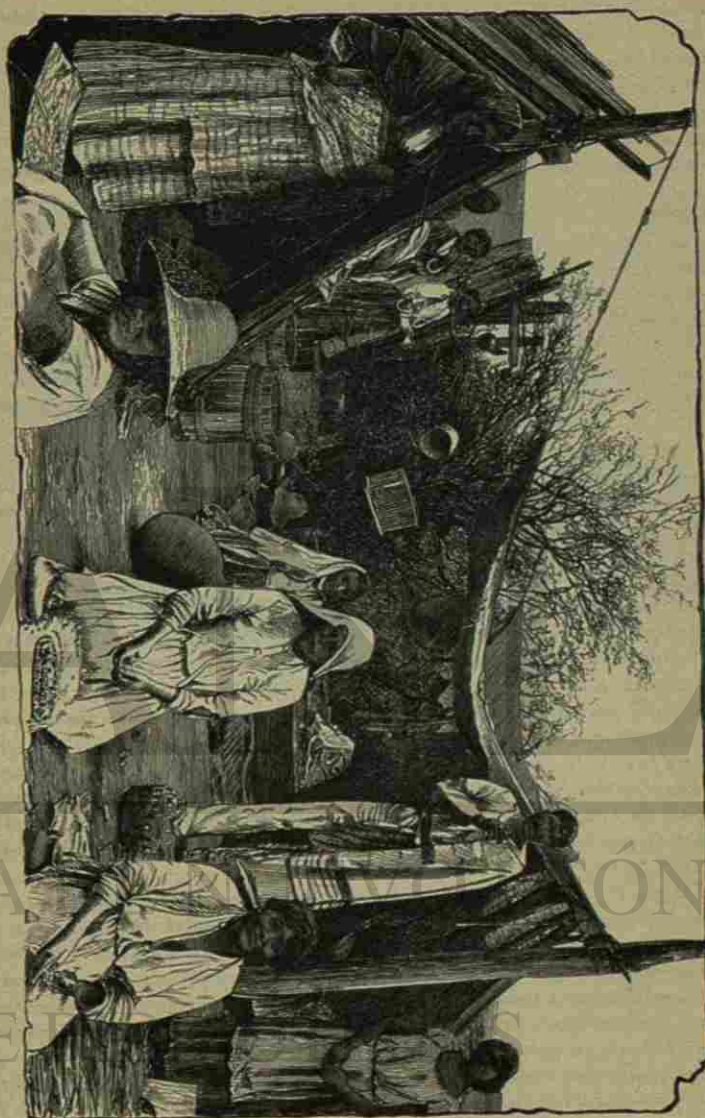
Mucho hay, sí, en esta histórica ciudad que recuerda la primera preciosa sangre vertida en aras de la Independencia Mexicana.

Otra de las obras de la antigüedad con que cuenta Chihuahua es un acueducto que conduce el agua potable hasta la fuente situada en el centro de la Plaza de Armas. Se construyó por el Ayuntamiento del año de 1575 á expensas del público, y se le hicieron algunas reparaciones en 1818 las cuales arrojaron un gasto de \$14,000: su arquería es sólida y mide desde el lugar donde recibe las aguas que conduce, 6553 varas. El costo original de este acueducto fué de \$105,000.

Entre los edificios principales de la ciudad deben mencionarse el Hotel Palacio; el Hotel Francés; uno perteneciente á D. Manuel de Herrera, frente á la Plaza de Armas también; el Banco Minero Chihuahuense; el de los principales comerciantes de la ciudad, que son los Sres. Ketteson y Degetau, y el Hotel Robinson.

Las Plazas de Chihuahua son: la Plaza de Armas, la Plaza de Merino, la Plaza de la Reforma, la de San Francisco y la de Hidalgo. En la Plaza de Armas hay serenatas los martes y Jueves por la noche, y los Domingos por la mañana y por la noche.

Su principal paseo es el antiguamente conocido como la Alameda, pero llamado en la actualidad Jardín del Porvenir, al cual conduce una espaciosa avenida sombreada por tres y cuatro hileras de elevados y añejos álamos. Es éste un bonito lugar de recreo con abundancia de flores cuyos perfumes, en la propia estación del año, se perciben á gran distancia. Allí hay música los Jueves y los Domingos por la tarde, y numerosa concurrencia.



ESCENA CAMPESTRE - Ferrocarril Central Mexicano.

El alumbrado público consiste de 100 luces eléctricas de arco y como 350 de nafta. La planta eléctrica es propiedad del Municipio habiéndole costado la suma de \$22.000 moneda americana, cantidad que fué pagada inmediatamente.

Añadiendo á lo escrito que la temperatura y el agua de Chihuahua son excelentes; que su aspecto general es agradable y que sus habitantes son simpáticos, creemos haber dicho lo suficiente para que el lector se forme una idea aproximada siquiera de esta capital, la cual debemos ya abandonar para continuar nuestro viaje.

En Chihuahua tiene dos estaciones la compañía del ferro-carril: en la primera que se detiene el tren, permanece solo cuatro ó cinco minutos, y cruzando luego el río de Chubiscar sobre un nuevo y sólido puente de hierro que mide 285 pies de longitud llega á la segunda estación, que es donde se cena y donde comienza la cuarta y última división de la línea.

El tren parte de aquí para El Paso á las 7:30 P. M. bajo la dirección de un nuevo Conductor, y si el viajero vuelve entonces la vista hácia atrás, todavía puede distinguir allí, muy lejos, destacándose entre la vacilante luz de la tarde y como si se pusieran en pinganillas para dirigir un último adiós! al viajero, las esbeltas torres de la hermosa Catedral.

Poco despues el tren pasa cerca de la iglesia del Nombre de Dios, de la cual nos ocupamos ya en párrafo anterior; recorre los ricos terrenos de la Hacienda del Sauce perteneciente al acaudalado capitalista D. Luis Terrazas mientras espira la última claridad del día y llega á la estación de

Sacramento, á las 314 de la noche. En este lugar se libró una batalla entre las tropas mexicanas y americanas el 28 de Febrero de 1847, habiendo quedado la victoria por parte de las últimas. Estas, á cuya cabeza marchaba el Coronel Doniphan, ocuparon poco despues la ciudad de Chihuahua.

Durante la noche se atraviesan llanuras solitarias é inmensas, divididas aquí y allá por bajas cordilleras de montañas, terrenos propios por su pastura y abundancia de pequeños lagos para la cria de ganado.

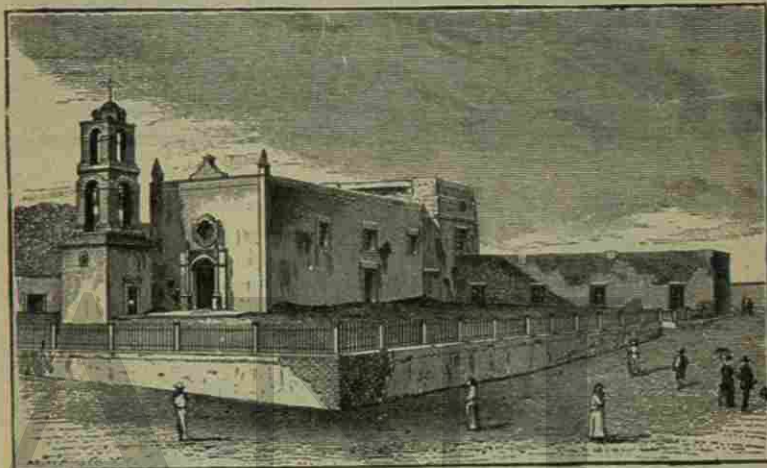
A las 7:00 de la mañana siguiente se detiene el tren en Ciudad Juarez, última estación del *Ferrocarril Central Mexicano*. Allí almuerzan los pasajeros y despues de 25 minutos el tren, cruzando la frontera mexicana y el Río Grande por un puente bien construido, llega á los tres ó cuatro minutos á la estación del *Ferrocarril Atchison Topeka y Santa Fé*.

Al llegar el tren á Ciudad Juarez, los pasajeros que vayan destinados á El Paso, ó á cualquier otro punto de los Estados Unidos del Norte, deben entregar allí al Agente correspondiente sus *checks* de equipajes, en cambio de los cuales dicho Agente les dará otros *checks* ó un recibo de ellos. Sino lo hacen así entonces sus equipajes se bajarán del tren en la estación de Ciudad Juarez, y habrá despues necesidad de llevarlos en carruaje ú otro conducto para El Paso, lo cual costará más.

Mientras el tren cruza el Río Grande los empleados de la Aduana americana se presentan á examinar el contenido de las petaquillas ó pequeños bultos de equipaje que el pasajero lleve consigo, y al llegar á la estación de la

do americano los mismos empleados pasan vista por los baúles ó bultos grandes. En ambos casos deben los pasajeros tener listas las llaves para evitar demoras. Una vez cumplido este requisito el viajero puede recorrer toda la gran nación de los Estados Unidos del Norte sin volver á ser molestado con motivo de sus equipajes por ningun guarda ó agente aduanal.

En el Paso se forma el empalme del *Central Mexicano* con los ferro-carriles *Southern Pacific* (Sistema del Atlántico y Sistema del Pacífico), el *Atchison*



IGLESIA PARROQUIAL—Ciudad Juarez.

Topeka & Santa Fé y el *Texas & Pacific* para todas las ciudades del país.

Antes de abandonar nosotros el territorio mexicano sepamos algo sobre la antigua fronteriza poblacion.

Ciudad Juarez está situada en la margen derecha del Río Grande y cuenta con unos siete ú ocho mil habitantes. Está unida con El Paso, Texas, por medio de tres buenos puentes de madera, uno que es el del ferro-carril y dos pertenecientes á las empresas de tranvías los cuales se usan tambien para el tráfico general entre las dos vecinas ciudades.

Su aspecto es el mismo que el de todos los pequeños pueblos del interior fundados por los antiguos; aunque se han ensanchado últimamente algunas de sus calles todas las más son estrechas é irregulares y sus edificios de un solo piso y de adobe, haciendo excepcion de unos cuantos construidos recientemente. Se distinguen entre estos la estación de pasajeros del *Central Mexicano*, (véase el grabado) por su amplitud y elegancia, y el nuevo edificio de la Aduana, habiendo costado este último \$170.000, moneda americana.

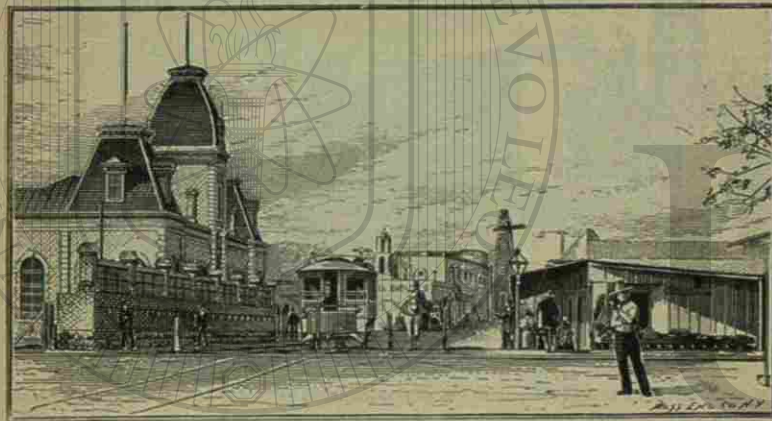
Su clima es benigno, sano, y lo mismo que el de El Paso, Texas, tiene el crédito de influir muy favorablemente en las enfermedades de los pulmones.

Una de las cosas que más llama la atención del turista al llegar á Ciudad Juárez es su vetusta Iglesia Parroquial.

La primera piedra de este templo fué colocada por Fray García de San Francisco el día 2 de Abril de 1662, según consta en el Segundo Libro de Partidas de la antigua misión, la cual fué fundada con el nombre de Misión de Ntra. Sra. de Guadalupe, por los mismos misioneros que fundaron la del Nombre de Dios cerca de Chihuahua.

Por el grabado que aparece en otro lugar conocerá el lector el aspecto exterior del templo. En su interior hay algunas pinturas muy antiguas, pero que carecen de mérito artístico.

Próxima á la iglesia está la Administración de Correos. Este edificio fué construido en el mismo sitio que ocupó la casa que habitó el Presidente Benito



VISTA DE LA CALLE PRINCIPAL Y LA ADUANA—Ciudad Juárez.

Juarez con algunos de los miembros de su Gabinete cuando tuvo que abandonar la capital de México perseguido por los invasores franceses. Es de ladrillo y suficientemente amplio y cómodo para los fines á que ha sido destinado. En su frente interior, colocado arriba de los apartados del correo está un busto del Presidente, bajo del cual se lee esta inscripción.

EN ESTE LUGAR RESIDIÓ
EL PRESIDENTE BENITO JUAREZ
SOSTENIENDO LA AUTONOMIA NACIONAL
CUANDO EL EJERCITO FRANCÉS INVADIÓ
LA REPÚBLICA 1865—1866.
LA PATRIA DEBE Á SU CONSTANCIA
Y ENERGIA LA REIVINDICACION
DE SUS DERECHOS.

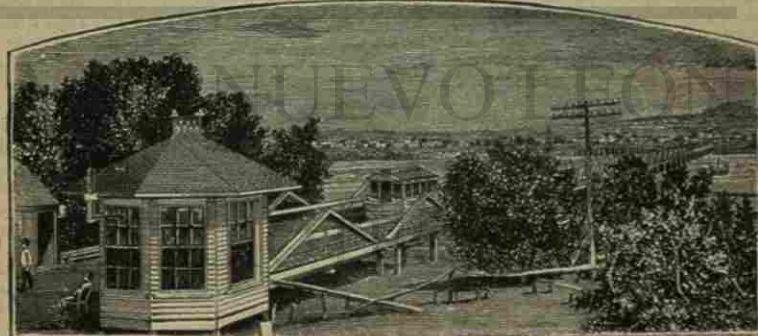
La Plaza de Juárez es la única con que cuenta la ciudad, y sin duda deben



ESTACION DEL CENTRAL MEXICANO—Ciudad Juárez.

avergonzarse de ella los más inteligentes vecinos de la localidad; queda frente á la iglesia y en su centro hay un monumento raquíptico dedicado á la memoria del Presidente cuyo nombre lleva. No es por cierto éste lo que debería ser para una ciudad como la que nos ocupa, que por estar tan inmediata á la frontera es muy visitada por cuantos extranjeros llegan á su vecina del otro lado del río. Debía erigirse allí un monumento de un valor de \$50,000, lo ménos, y mandarse quemar cuanto antes toda esa palizada, ó basura mejor dicho, que llená el local de la plaza, para dejar su campo á un jardín digno del grado de civilización que ya hemos alcanzado. Una Plaza de Armas como la de Ciudad Juárez, lo repetimos, es una vergüenza para los residentes de la localidad.

Cuenta también esta población con una media docena de escuelas sostenidas por el municipio; con una cárcel en pésima condición; con dos líneas de tranvías que la ponen en comunicación con El Paso, Texas; con líneas telefónicas y telefónicas; con un pequeño teatro de madera; con bien abasteci-



PUENTE INTERNACIONAL—Ciudad Juárez y El Paso

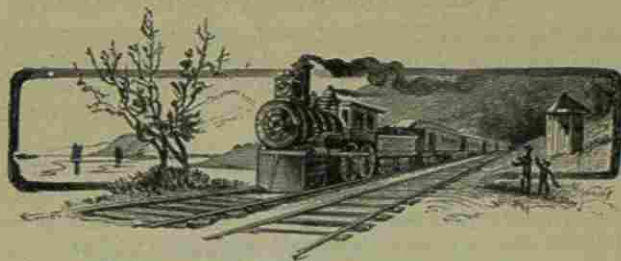


CALLE DE EL PASO—El Paso, Texas.

dos establecimientos de comercio; con alumbrado de gas y con una lotería. Pero salgamos ya de ella; dejémosla con su vetusta iglesia, sus extensos viñedos, sus fértiles terrenos y su gran variedad de árboles frutales, y penetremos á la tierra de nuestros vecinos del Norte.

El Paso es la primera ciudad que encuentra el viajero. En la estación hay carruajes públicos que cobran 50 cvos. por conducir á cada persona al hotel, y coches de la llamada *Pomroy's Transfer Company*, la cual solo cobra 25 cvos. Esta compañía se encarga de llevar los equipajes á domicilio ó al hotel que se le indique. Cobra por cada baúl 50 cvos. y 25 por cada pequeña petaquilla. Al agente de esta compañía se le pueden entregar sin temor los checks de equipajes, lo mismo en Ciudad Juárez que en El Paso, debiendo el Agente de dicha compañía que los recoja dar en todos casos al pasajero, en cambio del suyo, otro check ó el correspondiente recibo, el cual vuelve á recoger al entregar los bultos. Bueno es advertir aquí también que esta misma compañía llevará á cualquier hotel, sin cobrarle nada ni por su persona ni por sus equipajes, á todo pasajero que tenga boleto directo para cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte; pues tiene hechos arreglos especiales para el efecto con las compañías ferrocarrileras. Los carruajes públicos cobran \$2.50 por la primera hora, \$1.50 por la segunda y \$1 por la tercera y siguientes. El principal hotel es el *Vendome*, que cobra de \$2.50 á \$3 al día por hospedaje completo. Las principales casas de huéspedes, donde solo se consiguen habitaciones son: el *St. Charles Hotel*, que renta sus elegantes cuartos de 75 cvos. á \$1.50 al día, situada en la calle de El Paso, esquina de la de *Overland*, y el *Central Block Hotel*, N° 101½, calle de San Francisco, donde hay cuartos desde 50 y 75 cvos. hasta \$1.50 al día.

Ya tendremos ocasión de regresar á El Paso cuando nos ocupemos del sistema ferroviario del *Southern Pacific*; por ahora sigamos hasta Chicago tomando uno de los trenes del *Atchison, Topeka y Santa Fé*.



De el Paso á Chicago.

EL ATCHISON, TOPEKA & SANTA FÉ—LAS VEGAS HOT SPRINGS
DENVER—KANSAS CITY—CHICAGO.

Acabamos de salir del gran país del porvenir y nos hallamos á las puertas de aquel que asombra al mundo con la rapidez de sus progresos: progresos debidos á las sabias instituciones que le rigen; á la estabilidad de su go-

Santa Fé Route.

bierno liberal; á las garantías que ofrece al hombre de bien, ya sea ciudadano del país ó no, y á ese espíritu de adelanto que nace con cada uno de sus hijos. *¡Querer es poder!* debería ser el lema inscrito en su bandera; pues, verdaderamente, parece que nada hay de imposible realización para este pueblo. Nace el norte-americano, no importa cuán humildes sean los pañales que le envuelvan, con el germen de una ambición legítima que parece gritarle constantemente al oído *¡adelante! ¡adelante!* y el escucha aquellas voces y se esfuerza, y lucha, y vence! y se rodea de esas comodidades que hacen la existencia más llevadera: y escala puestos distinguidos en la sociedad, en las ciencias y las artes, en los ramos todos del saber humano: y crece, y con él el país que le vió nacer.

Que observe el turista con un poco de detenimiento algo siquiera de lo que pasa en su derredor al viajar por este país, y podrá así mejor apreciar la razón y justicia de los conceptos que quedan aquí consignados. Pero para esas observaciones ofrecen campo más vasto las grandes capitales del país y así debemos apresurarnos á llegar á ellas. Antes, sin embargo, conviene que sepamos algo del gran Ferrocarril *Atchison, Topeka & Santa Fé*, que es el que nos ha de conducir desde El Paso hasta la populosa ciudad de Chicago.

Este ferrocarril no comenzó á construirse en El Paso, punto del que nos disponemos á partir, sino en el Estado de Kansas. La primera línea del que es hoy uno de los más extensos sistemas ferroviarios de los Estados Unidos del Norte quedó concluida entre las ciudades de Atchison y Topeka, en 1869. La empresa compró poco después una línea, construida ya, de Topeka á Kansas City, la cual continuó ó extendió hasta la ciudad de Chicago en 1887 y 1888. También compró en 1887 el Ferrocarril del Golfo, Colorado y Santa Fé

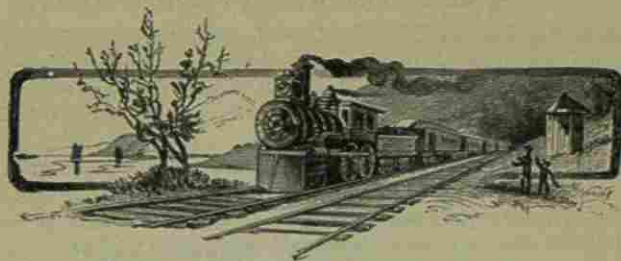


CALLE DE EL PASO—El Paso, Texas.

dos establecimientos de comercio; con alumbrado de gas y con una lotería. Pero salgamos ya de ella; dejémosla con su vetusta iglesia, sus extensos viñedos, sus fértiles terrenos y su gran variedad de árboles frutales, y penetremos á la tierra de nuestros vecinos del Norte.

El Paso es la primera ciudad que encuentra el viajero. En la estación hay carruajes públicos que cobran 50 cvos. por conducir á cada persona al hotel, y coches de la llamada *Pomroy's Transfer Company*, la cual solo cobra 25 cvos. Esta compañía se encarga de llevar los equipajes á domicilio ó al hotel que se le indique. Cobra por cada baúl 50 cvos. y 25 por cada pequeña petaquilla. Al agente de esta compañía se le pueden entregar sin temor los checks de equipajes, lo mismo en Ciudad Juárez que en El Paso, debiendo el Agente de dicha compañía que los recoja dar en todos casos al pasajero, en cambio del suyo, otro check ó el correspondiente recibo, el cual vuelve á recoger al entregar los bultos. Bueno es advertir aquí también que esta misma compañía llevará á cualquier hotel, sin cobrarle nada ni por su persona ni por sus equipajes, á todo pasajero que tenga boleto directo para cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte; pues tiene hechos arreglos especiales para el efecto con las compañías ferrocarrileras. Los carruajes públicos cobran \$2.50 por la primera hora, \$1.50 por la segunda y \$1 por la tercera y siguientes. El principal hotel es el *Vendome*, que cobra de \$2.50 á \$3 al día por hospedaje completo. Las principales casas de huéspedes, donde solo se consiguen habitaciones son: el *St. Charles Hotel*, que renta sus elegantes cuartos de 75 cvos. á \$1.50 al día, situada en la calle de El Paso, esquina de la de *Overland*, y el *Central Block Hotel*, N° 101 1/2, calle de San Francisco, donde hay cuartos desde 50 y 75 cvos. hasta \$1.50 al día.

Ya tendremos ocasión de regresar á El Paso cuando nos ocupemos del sistema ferroviario del *Southern Pacific*; por ahora sigamos hasta Chicago tomando uno de los trenes del *Atchison, Topeka y Santa Fé*.



De el Paso á Chicago.

EL ATCHISON, TOPEKA & SANTA FÉ—LAS VEGAS HOT SPRINGS
DENVER—KANSAS CITY—CHICAGO.

Acabamos de salir del gran país del porvenir y nos hallamos á las puertas de aquel que asombra al mundo con la rapidez de sus progresos: progresos debidos á las sabias instituciones que le rigen; á la estabilidad de su go-

Santa Fé Route.

bierno liberal; á las garantías que ofrece al hombre de bien, ya sea ciudadano del país ó no, y á ese espíritu de adelanto que nace con cada uno de sus hijos. *¡Querer es poder!* debería ser el lema inscrito en su bandera; pues, verdaderamente, parece que nada hay de imposible realización para este pueblo. Nace el norte-americano, no importa cuán humildes sean los pañales que le envuelvan, con el germen de una ambición legítima que parece gritarle constantemente al oído *¡adelante! ¡adelante!* y el escucha aquellas voces y se esfuerza, y lucha, y vence! y se rodea de esas comodidades que hacen la existencia más llevadera: y escala puestos distinguidos en la sociedad, en las ciencias y las artes, en los ramos todos del saber humano: y crece, y con él el país que le vió nacer.

Que observe el turista con un poco de detenimiento algo siquiera de lo que pasa en su derredor al viajar por este país, y podrá así mejor apreciar la razón y justicia de los conceptos que quedan aquí consignados. Pero para esas observaciones ofrecen campo más vasto las grandes capitales del país y así debemos apresurarnos á llegar á ellas. Antes, sin embargo, conviene que sepamos algo del gran Ferrocarril *Atchison, Topeka & Santa Fé*, que es el que nos ha de conducir desde El Paso hasta la populosa ciudad de Chicago.

Este ferrocarril no comenzó á construirse en El Paso, punto del que nos disponemos á partir, sino en el Estado de Kansas. La primera línea del que es hoy uno de los más extensos sistemas ferroviarios de los Estados Unidos del Norte quedó concluida entre las ciudades de Atchison y Topeka, en 1869. La empresa compró poco después una línea, construida ya, de Topeka á Kansas City, la cual continuó ó extendió hasta la ciudad de Chicago en 1887 y 1888. También compró en 1887 el Ferrocarril del Golfo, Colorado y Santa Fé

con el cual y las adiciones que hizo á sus líneas de Kansas, pudo unir las costas del Lago Michigan y las del Golfo de México, ligando así más estrechamente las relaciones comerciales de los altamente importantes puertos de Chicago y Galveston. En la actualidad este gran sistema ferroviario comienza en Chicago, pasa por los Estados de Illinois, Iowa, Missouri, Kansas, Colorado, Territorio Indiano, Texas, Nuevo México, Arizona y California, siendo Galveston, en el Golfo de México, y El Paso, en la frontera mexicana, sus puntos terminales al Sur; San Diego, Los Angeles y San Francisco, en California, sus puntos terminales al Oeste; y Chicago, en Illinois, St. Joseph, en Missouri, Superior, en Nebraska y Denver, en Colorado, sus puntos terminales al Norte. En el Estado de Kansas liga unas con otras á todas las ciudades más importantes.

Por su mapa, que aparece en el lugar correspondiente, se verá fácilmente que es vastísima la extensión de los terrenos que atraviesa, terrenos ricos en su mayor parte; propios unos para la agricultura y otros, por la abundancia de sus magníficos pastos para la cria de ganado.

Atraviesa la vía llanuras inmensas; y bosques poblados de ricas maderas; y, serpenteando inmediata á profundas barrancas, escala elevadas pendientes, y cruza caudalosos ríos sobre magníficos puentes de hierro; y pasa por grandes centros de población, donde todo es animación y vida; y ofrece, en fin, al viajero, una sucesión de cuadros risueños, que mantienen siempre vivo su interés, evitándole ese cansancio y fastidio que generalmente se experimenta al viajar por caminos monótonos, polvosos y exentos de todo atractivo.

No es posible en un volumen de solo tres ó cuatrocientos páginas, en el cual ha de tratarse de muchos ferro-carriles y de muchas ciudades, y en el cual han de aparecer á la vez numerosos grabados, ser uno muy profuso en detalles. El que se resuelve á escribir una guía de viajeros como esta, que abarca una extensión tan grande de territorio, solo puede señalar, de la manera más lacónica posible, aquello que juzga de más importancia para orientar, como vulgarmente se dice, al turista. Si él, el turista, sigue nuestras indicaciones y se fija un poco en lo que vaya ofreciéndose á su vista, sacará de su viaje, sin la menor duda, resultados satisfactorios.

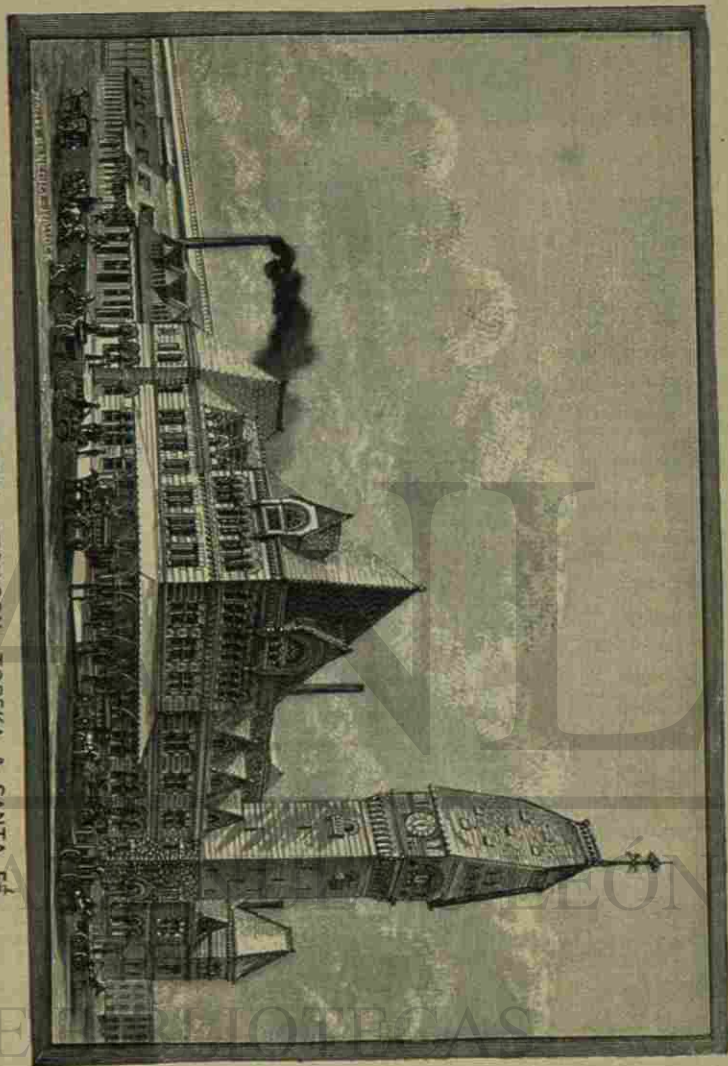
Sigamos nuestro viaje.

El tren directo para Chicago, via el *Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fé* parte de El Paso á la 1:30 p. m.

Pronto deja atrás las últimas casas de la fronteriza población: La locomotora cruza el Río Grande, de turbias aguas, sobre un sólido puente y avanza rumbo al Norte por entre una sucesión de bajas colinas para entrar luego en dilatadas llanuras, sembradas aquí y allá de fértiles oasis.

La mayor parte de los terrenos que cruza el *Atchison, Topeka & Santa Fé*, en los cuales se encuentran hoy á cada paso valiosas haciendas, gana lo en abundancia, pueblecitos que prosperan y que serán mañana centros de población y comercio importantes, no eran antes de la construcción de éste ferro-carril otra cosa que incultas soledades, que solían cruzar de vez en

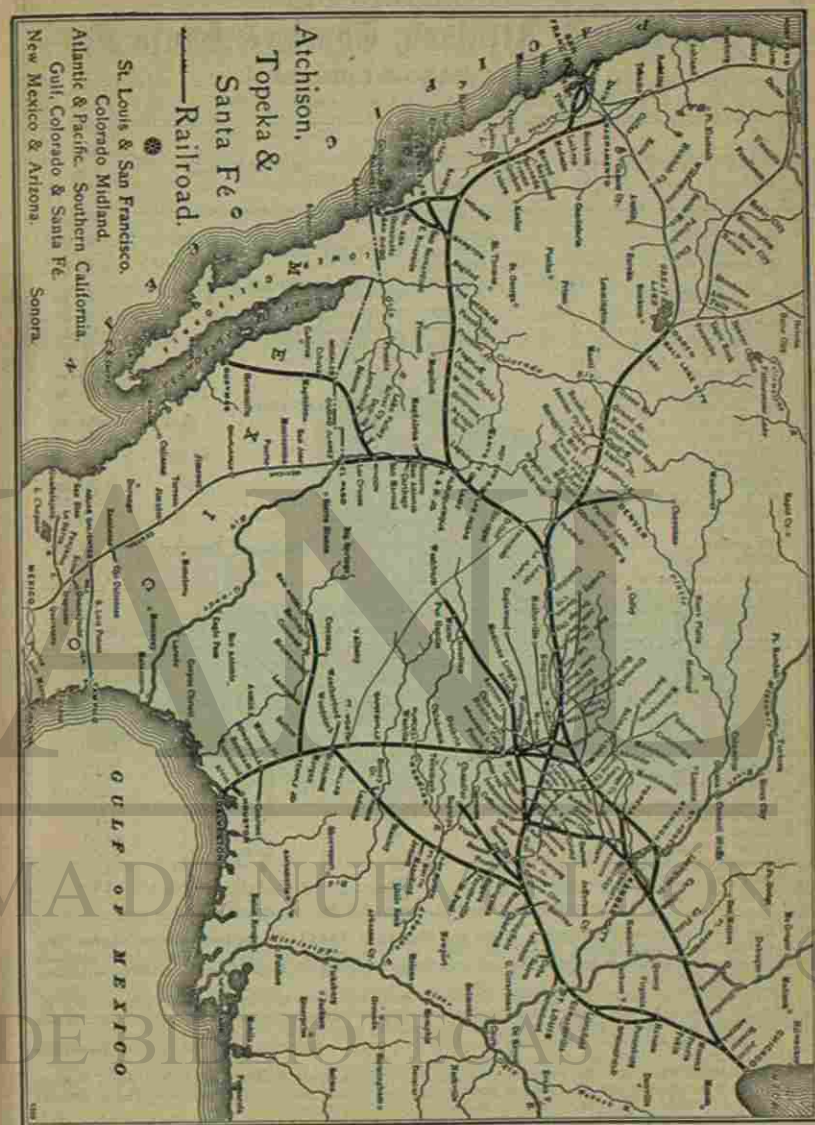
ESTACION DEL FERROCARRIL ATCHISON, TOPEKA & SANTA FÉ.
[Calle Dearborn, Chicago.]



—ITINERARIO DEL—
Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe
 —DE EL PASO A CHICAGO—
 GEORGE T. NICHOLSON—Agente General de Pasajes.

Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN Sale de	Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN Sale de
1630	El Paso	10:10 am	827	Dodge City	Sale 5:00 pm
1611	State Line	10:20 am			Llega 6:05 pm
1598	Earlham	11:10 am	791	*KINSLEY	Sale 6:25 pm
1590	Mesilla Park	11:32 am			Llega 6:53 pm
1587	Las Cruces	11:40 am	777	Garfield	Sale 7:15 pm
1554	Rincon	1:05 pm	766	Larned	Sale 7:59 pm
1518	Engle	2:15 pm	744	Great Bend	Sale 8:24 pm
1496	Lava	2:32 pm	734	Ellinwood	Sale 9:15 pm
	Llega	3:25 pm	711	Sterling	Sale 9:40 pm
1479	*SAN MARCIAL	Sale 3:45 pm	703	Nickerson	Sale 10:01 pm
1463	San Antonio	4:20 pm	689	Hutchinson	Sale 10:15 pm
1452	Socorro	4:40 pm	686	Kent	Sale 10:30 pm
1439	Alamillo	5:05 pm	678	Burton	Sale 10:48 pm
1428	La Joya	5:30 pm	669	Halstead	Sale 11:10 pm
1407	Belen	6:15 pm	659	*NEWTON	Llega 11:25 pm
1397	Los Lunas	6:37 pm			Sale 12:01 am
1389	A a P Junction	6:53 pm	643	Peabody	Llega 12:23 am
	Llega	7:20 pm			Sale 12:30 am
1377	*ALBUQUERQUE	Sale 7:35 pm	631	FLORENCE	Llega 1:25 am
1360	Bernalillo	8:05 pm			Sale 1:35 am
1327	Los Cerrillos	9:13 pm	606	STRONG CITY	Llega 2:30 am
	Llega	10:08 pm			Sale 2:55 am
1309	*LAMY	Sale 10:15 pm	586	EMPOBIA	Llega 3:05 am
1300	Glorieta	10:45 pm			Sale 3:25 am
1244	*LAS VEGAS	Llega 1:03 am	585	Emporia Junction	Sale 3:45 am
	Sale	1:15 am	571	Reading	Sale 3:54 am
1225	Watrous	1:50 am	569	Ossage City	Sale 4:02 am
1200	Wagon Mound	2:35 am	551	Burlingame	Sale 4:35 am
1174	Springer	3:21 am	546	Scranton	Sale 4:55 am
	Llega	4:40 am	542	Carbondale	Llega 4:55 am
1134	*RATON	Sale 4:55 am			Sale 4:45 am
	Llega	6:13 am	525	*TOPEKA	Sale 5:14 am
1111	TRINIDAD	Sale 6:18 am	509	Lecompton	Sale 5:35 am
	Llega	8:45 am	499	Lawrence	Sale 6:25 am
1029	*LA JUNTA	Sale 9:05 am	472	Holliday	Sale 6:46 am
	Llega	9:45 am	463	Argentine	Sale 7:00 am
1010	Las Animas	10:55 am	458	*KANSAS CITY	Llega 8:35 am
977	Lamar	12:05 pm			Sale 8:48 am
943	*Coolidge	12:32 pm	455	Grand Avenue	Sale 9:08 am
928	Syracuse	12:54 pm	451	Sheffield	Sale 9:30 am
917	Kendall	1:16 pm	444	Courtney	Sale 9:45 am
906	Hartland	1:30 pm	438	Atherton	Sale 10:06 am
899	Lakin	2:15 pm	431	Sibley	Sale 10:23 am
877	Garden City	2:40 pm			Sale 10:37 am
864	Pierceville	3:05 pm	426	Floyd	Sale 10:59 am
852	Ingalls	3:17 pm	421	Camden	Sale 11:06 am
846	Cimarron	3:55 pm	416	Lexington Junction	Sale 11:17 am
827	DODGE CITY	Llega 3:55 pm	410	Hardin	Sale 11:30 am
	El tiempo cambia aquí una hora		405	Nimrod	Sale 11:55 am
			401	Norborne	Sale 11:55 am
			391	Carrollton	Sale 11:55 am

Para la continuacion de este itinerario véase tres páginas adelante.—Este Itinerario no incluye las estaciones de bandera.



—ITINERARIO DEL—
Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe
 —DE EL PASO A CHICAGO—
 GEORGE T. NICHOLSON—Agente General de Pasajes.

Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN	Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN
		Salida de			Salida de
387	Newcomb	12:37 pm	238	Shops	6:50 pm
379	Bosworth	12:27 pm		Llega	7:00 pm
365	Mendon	1:04 pm	237	*FORT MADISON	
363	Rothville	1:30 pm		Salida	9:00 pm
352	*MARCELINE	1:40 pm		Puente sobre el Misipi	
	Salida	2:00 pm	229	Dallas	9:24 pm
346	Bucklin	2:17 pm	223	Lomax	9:39 pm
334	Ethel	2:52 pm	113	Stronghurst	10:06 pm
327	Elmer	3:10 pm	182	*Galesburg	11:32 pm
317	La Plata	3:37 pm	149	Princeville	1:10 am
311	Gibbs	3:55 pm	142	Edelstein	1:26 am
305	Hurland	4:12 pm		Llega	1:46 am
295	Baring	4:38 pm	134	*CHILLICOTHE	
287	Rutledge	4:57 pm		Salida	2:05 am
282	Gorin	5:12 pm	100	Ancona	3:46 am
277	Wyaconda	5:25 pm		Llega	4:15 am
268	Medill	5:45 pm	94	STREATOR	
267	K. & W. Crossing	5:47 pm		Salida	4:53 am
260	Bever	6:02 pm	41	Joliet	6:38 am
257	Dumas	6:10 pm	6	Corwith Junction	7:41 am
252	Argile	6:20 pm	1	Calle 23a	7:54 am
248	New Boston	6:28 pm	0	Chicago (Estacion Dearborn)	8:03 am

*Las marcadas con una estrella son las estaciones donde el tren se detiene 20 minutos para las comidas, ó de 5 á 10 minutos para tomar lunch.
 †El tren de El Paso llega á Kansas City á las 7:00 A. M. y parte para Chicago á las 8:35 A. M. Los pasajeros que no tengan coche-dormitorio de berán cambiar de tren para continuar el viaje.

COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.
 Precios que en ellos se cobran.

ENTRE LAS CIUDADES DE	CAMA DOBLE	SECCION	GABINETE
México y El Paso	\$9.00	\$18.00	\$34.00
México y Kansas City	17.50	35.00	62.00
México y St. Louis	16.00	36.00	68.00
México y Chicago	19.00	38.00	74.00
México y Denver	15.00	30.00	56.00
El Paso y Denver	6.00	12.00	22.00
El Paso y Kansas City	7.50	15.00	28.00
El Paso y St. Louis	9.00	18.00	34.00
El Paso y Chicago	10.00	20.00	37.00
Chicago y Kansas City	2.50	5.00	9.00
Chicago y St. Louis	2.00	4.00	6.00

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

Hay dos trenes del Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe que parten de Kansas City para Chicago por las tardes, uno á las 5:25 p. m. que llega á Chicago á las 8:30 de la mañana siguiente, y otro que parte á las 7:00 p. m. y llega á Chicago á las 9:15 de la mañana.—Ambos son trenes veloces.
 Se permiten 150 libras de equipaje, libre de costo, con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras por cada $\frac{1}{2}$ pasaje. Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.
 Para obtener informes referentes á precios de pasaje, localidades en los coches-dormitorios, remision de equipajes, etc., diríjase á
 C. H. MOREHOUSE, Agte. de Fletes y Pasajes, en el Edificio de Wells Fargo, El Paso, Texas.
 JAS. W. MAGOFFIN, Agte. de Boleto para la Ciudad, Edificio de Wells Fargo, El Paso, Texas.
 JOHN J. KENDALL, Agente General, Mazatlan, Sinaloa, México.
 †† Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.

cuando los fleteros que conducian mercancías desde Kansas City, en pesados carros tirados por ocho ó diez parejas de mulas ú otras tantas yuntas de bueyes, empleando en cada viaje tres y cuatro meses de tiempo y arrojando mil peligros; pues los indios salvajes eran, por aquel entonces, reyes absolutos en todas estas regiones.

Y cuántas familias, que en caravanas se aventuraron á cruzar estos desiertos en busca de una fortuna que gran falta les hacia, siguiendo adelante por los únicos caminos que habia en aquella época, y que eran los trazados por los indios, encontraron allí el martirio y la muerte! ¡cuántos jóvenes llenos de aspiraciones, de vida, dejaron en manos de los terribles Comanches ó de indios bárbaros de otras tribus su caballera y un mundo de ilusiones!

El Llano Estacado, llamado ahora *Panhandle* (mango de sarten) de Texas, era uno de los lugares más favoritos de los indios para sus ataques sobre las



Fleteros después de la jornada.

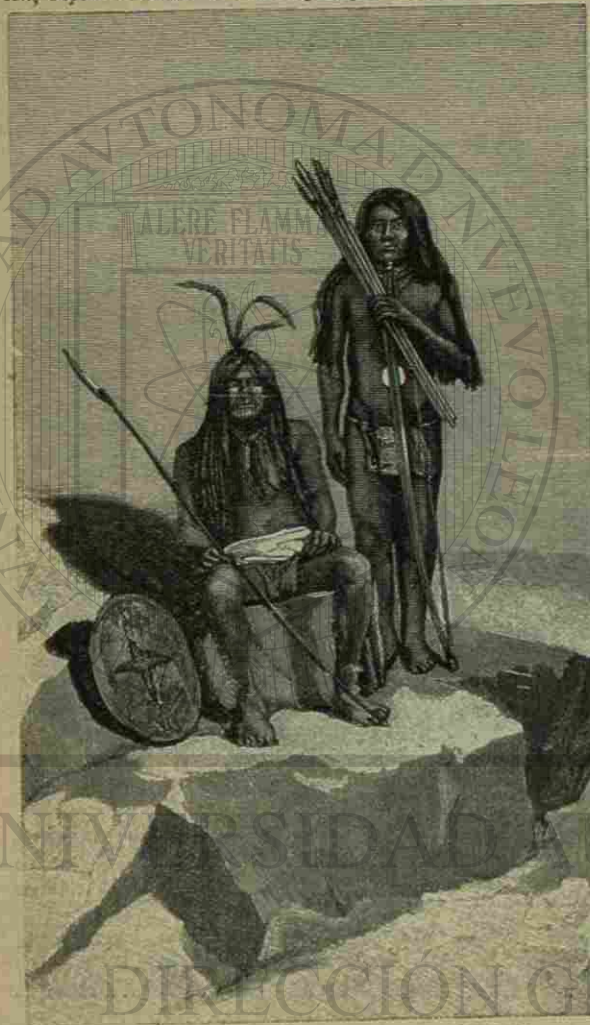
caravanas de emigrantes. Debió el Llano Estacado su nombre, según se dice, á que los primeros exploradores de aquellas desiertas llanuras, que se cree fueron padres franciscanos, temiendo extraviarse iban dejando estacas clavadas de trecho en trecho en su marcha de conquista.

San Marcial, Socorro y Albuquerque son los puntos de más importancia entre Santa Fé y el Paso, por sus negocios de minería, de la cría de ganado y por su comercio en general. A las 76 millas de El Paso se llega á la estación de

Rincon. De allí parte un ramal para Deming, donde se forma un nuevo empalme con el *Southern Pacific* y también con el ramal de Silver City.

Albuquerque, es el punto de donde parte para Arizona y California el *Ferrocarril Atlantic & Pacific*, que es uno de los más importantes ramales del *Atchi-*

son, Topeka & Santa Fé. Albuquerque, incluyendo los de la antigua y de la



PRIMEROS HABITANTES DE ESTAS LLANURAS.

Ellos trazaron los primeros caminos.

quien por más de treinta años recorrió y vivió en aquellos grandes desiertos predicando á las salvajes tribus la doctrina del Salvador. Fué Santa

nueva población, tiene unos doce mil habitantes. Su alumbrado público consiste de luz eléctrica de arco, sus negocios prosperan, y como estación de empalme para los trenes del Este, del Oeste y de México, se nota siempre allí mucho movimiento.

Lami. Así se llama la estación de donde parte otro de los ramales de este ferro-carril, esta vez para

Santa Fe, capital de Nuevo México, y que, después de San Agustín en la Florida, es la ciudad más antigua en todo el país. Su primitivo caserío se confundió con sus edificios de nueva construcción; allí el antiguo modo de vivir se codea con las costumbres y actividad modernas. Allí residió el Sr. Obispo Lamy, (cuyo recuerdo sugirió la idea de darle su nombre á la esta-

Fé por larguísimos años la ciudad en la cual se detenían para descansar de sus fatigas en su viaje al través del continente las caravanas de emigrantes que lograban eludir los peligros de la prolongada marcha. Tiene un bonito nuevo capitolio y una buena penitenciaría, edificios que forman gran contraste con las añejas torres de sus templos.

Las Vegas, es el siguiente lugar donde detendremos á nuestros lectores por un momento. El estado de los negocios es un poco más satisfactorio aquí que en Santa Fé. Lo que está contribuyendo de una manera muy marcada al adelanto de esta ciudad y á que su nombre sea conocido por todo el país, y aún fuera de él, son los afamados manantiales de aguas termales llama-



En el Llano Estacado—; Pobres emigrantes!

ados LAS VEGAS HOT SPRINGS. Se dice que no hay otras aguas en el mundo que posean mayores y mejores cualidades medicinales que las de estos manantiales, y así acuden allí, en grandes números, enfermos de todas partes en busca de la perdida salud.

Los manantiales, cuyo número es de 42, distan seis millas de la línea principal; pero conduce á ellas un ferro-carrilito perfectamente equipado, el cual construyó también la compañía del Atchison Topeka & Santa Fé. Esta misma compañía se hizo cargo de la dicha propiedad en 1879, y no ha perdonado gastos ningunos para hacer de LAS VEGAS HOT SPRINGS uno de los lugares de su clase más atractivos en todo el país y para que allí no le falte al enfermo ninguna de las comodidades que pueda ambicionar.

El hermoso Hotel Moctezuma que ha construido en el lugar tiene 250 cuartos para el uso de los huéspedes, todos elegantemente amueblados. De sus espaciosos corredores y balcones pueden el enfermo y el sano disfrutar de los tibios rayos del sol á cualquier hora del día y recrear la vista en sus agradables alrededores.

Varios de los manantiales son de agua fría y uno hay, conocido como el N^o 6, que suministra como 30.000 galones de agua diariamente, de una temperatura de 140 grados Fahrenheit.

El principal de los edificios para baños está construido sólidamente de una piedra de color rojizo; consta de dos pisos y tiene 200 piés de longitud por 42

pies de latitud. Es en verdad, uno de los más elegantes y más cómodos edificios de baños en el país.

Volvamos á la estación, pues ya es tiempo de reasumir nuestro viaje.

El tren pasa 45 millas al Norte de Las Vegas por la estación de

Wagon Mound, lugar donde estuvo una aduana fronteriza en los tiempos en que Nuevo México formaba aún parte del territorio perteneciente á la República Mexicana. Esta estación dista de la hoy fronteriza ciudad de El Paso 431 millas.

A alguna distancia más adelante la locomotora comienza á recorrer terrenos que van siendo cada vez más pintorescos y cuya elevación va aumentando también hasta llegar á

Raton Tunnel, (Túnel del Raton) situado á una altura de 7,622 pies sobre el nivel del mar. Difícil es el ascenso, como lo indican claramente los fuertes resoplidos de las dos locomotoras que en esta parte del camino se necesitan para tirar del tren.

Cuando la máquina se lanza al fin en la oscuridad del túnel se halla aún en Nuevo México; pero unos minutos después, al efectuar su salida en el extremo opuesto, se halla ya en el Estado de Colorado.

Si pesada fué la subida no lo es menos la bajada; dos locomotoras ayudaron al ascenso y el descenso tiene que hacerse con la ayuda de otra de mayor potencia la cual toma el lugar de las dos primeras; pero cuya misión es la de trabajar en sentido contrario, es decir, impedir que el tren se deslice

Una bella de estas latitudes, en sus 15 años.

por la pendiente con demasiada violencia. Sin embargo, nada de todo esto altera la tranquilidad del viajero: sabe demasiado bien que la perfecta construcción de la vía y la pericia del conductor y maquinistas son amplia garantía contra cualquier accidente. Las locomotoras podrán con su pesada cola de coches subir grandes alturas y ba-



jar difíciles pendientes, y describir curvas violentas, y juguetear rozando con



GRAN HOTEL MOCTEZUMA—Las Vegas, N. M.

que ofrecen á su vista las Montañas del Raton.

El descenso no concluye, realmente, cuando la jadeante locomotora se detiene en la estación de

Trinidad, distante 20 millas del Paso del Raton; pero en esa pequeña distancia se baja de una altura de más de 1600 pies.

La Junta es la siguiente estación de importancia, la cual debe exclusivamente á la circunstancia de ser allí donde se forma el empalme con los trenes de Pueblo, Denver, Laguna Salada, Ogden y los que van y vienen de El Paso y del Este.

La Junta es un pequeño pueblo en medio de un valle de gran extensión y que, aunque una mirada á sus alrededores no parezca indicarlo, se halla á 4061 pies sobre el nivel del mar. Las cordilleras de montañas fingen estar muy inmediatas, y como á 90 millas rumbo al Norte se distingue el elevado cerro

llamado PIKE'S PEAK en honor del primer explorador americano que recorrió aquellos lugares, por allá en 1806, y que fué el Mayor Zebulon M. Pike.

De La Junta parte el ramal del Atchison, Topeka & Santa Fé que va á las importantes ciudades de Pueblo y Denver, pertenecientes al Estado de Colorado, y de las cuales nos ocu-



DESPACHO DEL HOTEL MOCTEZUMA—Las Vegas, N. M.

por la pendiente con demasiada violencia. Sin embargo, nada de todo esto altera la tranquilidad del viajero: sabe demasiado bien que la perfecta construcción de la vía y la pericia del conductor y maquinistas son amplia garantía contra cualquier accidente. Las locomotoras podrán con su pesada cola de coches subir grandes alturas y ba-

pamos en otro lugar. Véase el índice del libro.

Desde el momento que se pasen las estaciones de Las Vegas y Trinidad los miembros de la raza hispano-americana van haciéndose cada vez más escasos, y de La Junta en adelante es ya tan difícil encontrarlos como á los garbanzos de á libra. Ya allí se entra á otra clase de atmósfera, á otro mundo diferente; donde en vez de antiguas casas de adobe y de sólidos templos de cantera con torres esbeltas de tres y cuatro cuerpos, aparecen modernas construcciones de madera. De allí en adelante huele ya todo á anglo-americano, hasta los chamizales que cruza el tren; ya no se encuentran *inditas* de menudo paso llevando fardos monumentales sobre sus espaldas; pero ni tam-



CAPITOLIO DEL ESTADO—Topeka, Kansas.

correr una distancia de 337 millas desde La Junta, llega á

Hutchinson. Allí se hallan los grandes establecimientos de N. K. Fairbank & Co. para el empaque y refinamiento de mantecas y aceites, así como también algunas de las más grandes salinas del país. Treinta y tres millas más delante el tren se detiene diez minutos en

Newton, estación de donde se separa el otro gran ramal del *Atchison Topeka & Santa Fé* que, pasando por la parte Sur del Estado de Kansas y atravesando el Territorio Indiano y el Estado de Texas va á parar al puerto de Galveston, en el Golfo de México.

Siguiendo al Nordeste atraviesa la vía el llamado Valle de los Alamos y pasa cerca de unas grandes excavaciones de donde se extrae magnífica cantera, muy usada en Kansas para la construcción de edificios. Se tocan después varias otras poblaciones de importancia y se llega á

Topeka, capital del Estado de Kansas y lugar donde se encuentran los inmensos y principales talleres y las oficinas generales del gran ferro-carril que nos viene ocupando. Tiene 31.809 habitantes; calles espaciosas, magníficamente empedradas; alumbrado y tranvías electricas; ferro-carriles que parten en todas direcciones, al Norte, al Este, al Sur y al Oeste; un magnífico Capitolio; hermosos edificios de escuelas; el manicomio del Estado, y se distingue también por los azúcares que allí se refinan y por la excelencia de

Escenas como esta eran de frecuente ocurrencia antes de la construcción del "Atchison, Topeka & Santa Fé."



la harina que producen sus muchos y grandes molinos.—Sus principales hoteles son: *Hotel Throop* y *Hotel Copland*, \$3 al día por hospedaje completo; *National Hotel*, \$2; el *St. James Hotel*, \$1.50 y el *Hotel Chesterfield*, \$2 al día.

La vía, como se verá en el mapa, sigue casi directamente al Este, y deslizándose el tren por entre bosques de exuberante vegetación, tarda poco en llegar á

Lawrence, ciudad de unos 10,000 habitantes. Continúa en el mismo rumbo por las márgenes del río Kansas, cuyas espesas arboledas se abren aquí y allá, simplemente para ofrecer al viajero atractivos paisajes, y cruzando al fin el río á las 571 millas de La Junta y 1172 millas de El Paso, Texas, cru-



Administración de Correos—Kansas City.

zamiento que efectúa sobre un larguísimo puente de hierro, se detiene en la estación de **Kansas City**. Esta ciudad tiene lo que llaman en inglés *Union Depot*, y que nosotros bien podemos traducir como *Estación General*; pues en la misma se detienen todos los trenes que á ella arriban, y todos parten del mismo lugar. Estos *Union Depots* son verdaderamente, de gran comodidad para el viajero y para el público en general porque, no importa para qué punto del compás tenga uno que salir, ya sea para Nueva York, Nueva Orleans ó para el Polo Norte, sabe que tiene en todos casos que acudir á un solo lugar para encontrar el tren que necesite tomar. Se evita uno también en estos casos la molestia y el gasto que ocasiona el llevar los equipajes de una estación á otra cuando hay que hacer cambio de tren, gastos que tienen gusto en aumentar los cocheros cuando es larga la distancia que se tiene que recorrer y pesado el equipaje que se ha de llevar. Los principales hoteles de la ciudad son:

MIDLAND HOTEL—Esquina de las calles 7ª y Walnut. Precios: hospedaje completo, de \$3 á \$5 al día.

COATS HOUSE—Esquina de las calles 10ª y Broadway. Precios: hospedaje completo, de \$3 á \$5 al día.

HOTEL VICTORIA—Esquina de las calles 9ª y Mc. Gee. Precios: hospedaje completo, de \$3 á \$4.50.

HOTEL CENTROPOLIS—Calle 5ª y Grand Avenue. Precios: hospedaje completo, \$2 al día.

ST. JAMES—Esquina de la calle Walnut y Missouri Avenue. Precios: hospedaje completo, \$2 al día.

HOTEL THORN—Nº 221, West 9th St. Conducido bajo el plan europeo.



UNIÓN DE LAS CALLES DELAWARE Y MAIN—Kansas City.

El *Hotel Thorn* es el único conducido bajo el plan europeo; es nuevo y con elegantes habitaciones las cuales renta de \$1 á \$1.50 al día.—Administración de Correos, en la esquina de la calle 9ª y Walnut—*Expreso de Wells, Fargo y Cia.*, Nº 704 calle Main—*Coches de Sitio*: cobran 50 evos. por conducir á cada pasajero de la estación del ferrocarril á cualquier hotel; los coches de la *Transfer Company* hacen otro tanto por 25 evos. y cobran 50 evos. por cada baul—*Teatros*: los principales son *Warden Grand Opera House*, en las calles 9ª y Holmes; su capacidad es de 2,500 localidades; *Midland Theatre*, en las calles 7ª y Walnut, frente al Hotel Midland, con una capacidad de 1,750 localidades; *Ninth Street Theatre*, esquina de las calles 9ª y May, con una capacidad de 1,500, y la *Coats Opera House*, en la esquina de las calles 10ª y Broadway, con capacidad de 1,800 localidades—*Periódicos*: los principales son el *Times*, que publica dos ediciones diarias, el *Journal* y el *Globe*, que aparecen todas las mañanas.

Kansas City está situada en las márgenes del río Missouri, en su lado Sur y cerca de la desembocadura del río Kansas. Veinticinco años pasados la ciudad consistía de unas cuantas casuchas de madera construidas en la orilla del río, frente á las cuales atracaban los vapores del río Missouri para dejar ó tomar carga y pasajeros.

Sus primeros pobladores, sin embargo, parece que pertenecían á esa clase de gentes que no solo se preocupan por el presente sino también por el porvenir, y así, mientras muchas ciudades de importancia permanecían en el mismo estado ó solo hacían escasos progresos, Kansas City, sin embargo de la desventajosa topografía de sus terrenos, arrasando colinas y rellenando barrancos fué creciendo constantemente, en todos sentidos hasta llegar á ser lo que hoy es, una hermosa ciudad de 132,416 habitantes según el censo de



LA "UNION DEPOT" Y LA AVENIDA UNION—Kansas City.

1890; está construida principalmente de ladrillo, con magníficos edificios destinados al comercio y elegantes residencias particulares; sus negocios han ido en constante aumento por muchos años hasta llegar á alcanzar la gran importancia que hoy tienen. Aquí se hallan los más grandes establecimientos de todo el Oeste para el empaque de sustancias alimenticias. Dieciocho diferentes líneas ferrocarrileras convergen á esta ciudad y sus numerosos trenes que llegan y salen diariamente, así como el gran tráfico de sus vías fluviales, todo ha contribuido y está contribuyendo á su gran desarrollo.

El terreno que ocupa la ciudad es de 32 millas cuadradas ó sean poco más de 20,700 acres; se extiende $8\frac{1}{4}$ millas por las orillas del río y tiene 620 millas de calles, 109 millas de atarjeas, 62 millas de tranvías, contando las movidas por cable, por caballos, y por electricidad, y tiene, así mismo, magnífico alumbrado eléctrico. Su consumo diario de agua es de 14,000,000 de galones, pero sus depósitos pueden abastecer un consumo diario hasta de 30,000,000 de galones.

En esta ciudad es donde se construyó el primer puente sobre el río Missouri, el cual tiene 1387 pies de longitud; su costo ascendió á más de \$1,000,000. Después se ha construido allí también otro puente por la compañía del Ferrocarril Chicago, Milwaukee & St. Paul, midiendo este último 7,392 pies de longitud. Tiene la ciudad siete ú ocho diferentes líneas de tranvías (de estas varias millas son tranvías de cable) y magnífico alumbrado eléctrico. Su estación General de Pasajeros, cuyo grabado aparece á la cabeza de esta página es un amplio, elegante y cómodo edificio.

Nada encierra materia tanta, digna de estudio, como el animado cuadro que ofrecen las principales estaciones de pasajeros en las grandes ciudades de este país. Ya sea que esté uno en la de Kansas City, ó en la de St. Louis

(Mo.), ó en las de Chicago y Nueva York, ó en muchas otras, en todas se encuentran siempre tres ó cuatro veces al día y durante dos ó tres horas cada vez, una agitación, un bullicio constante, un hormiguero, por decirlo así, de seres humanos que llegan ó que se preparan á salir para puntos cercanos ó para las más lejanas ciudades del globo.

Unos, poco ayezados á viajar, no sabiendo el lugar adonde pueden acudir para procurar sus equipajes, ó para llevarlos y conseguir sus checks, ó no sabiendo cuál de los quince ó veinte trenes que formados en largas hileras se preparan á partir es el que deben ellos tomar, dudan, vacilan á cada paso que dan y hacen repetidas veces la misma pregunta á todo el que encuentran á su paso, temerosos de ser engañados. En los espaciosos Salones de Espera destinados á los hombres, se ven, en uno de sus extremos, grupos que discuten animadamente sobre cualquier asunto mientras se arrojan con mútua complacencia á la cara gruesas bocanadas de humo: humo perfumado algunas veces, que haría sonreír de placer á la lady norte-americana más enemiga del tabaco, y otras veces, un humo que por no venir á olerlo á este mundo preferirían los muertos permanecer en sus tranquilos sepulcros.

Allá, en el opuesto extremo del salón, se vé otro gran número de pasajeros que de pie, y formando largas filas al lado de los lunch counters, van haciendo desaparecer á vapor ó á toda máquina, (perdónesenos la manera de expresarnos ya que de ferro-carriles tratamos) se les ven, decíamos, haciendo desaparecer platillos confeccionados al estilo de este país, entre los cuales es tan difícil que falten el ham and eggs (huevos fritos junto con tajaditas de tocino) y el pork and beans (frijoles con puerco) como sería que en la mesa de algunas familias en México faltasen el pulque las tortillas de maíz y los frijolitos refritos.

Si fijamos la vista en otra dirección, veremos un crecido número de cocheros vociferando á más no poder, con el fin de asegurar la presa ó el pasajero, lo mismo da; y muchas veces, si el dicho pasajero es de espíritu indeciso y apocado, les veremos también apoderarse á viva fuerza de sus equipajes y como queriendo hasta dividir al individuo en varias partes para llevarse una cada uno como trofeo de una victoria adquirida sobre sus rivales, los otros cocheros.

Por una parte se ven pasajeros con ligeros trajes de lino y otros con gruesos sobretodos ó envueltos en pieles, como si se preparasen á ir á descubrir las glaciales regiones polares, lo cual bien pudiera indicar que procedían de climas cálidos ó fríos, ó que al levantarse de sus camas se habían equivocado al ponerse el traje propio para la temperatura de aquel día, ó, en fin, podría indicar también cualquier otra cosa. Algunos van vestidos á la dernière y otros con levitas cuyo corte debe haber inventado nuestro padre Adán. Unos llevan la impaciencia retratada en el rostro no pudiendo apresurar la marcha de las manecillas del reloj de la estación, que son las que han de marcar la hora de la partida, y con nervioso paso recorre mil veces el largo salón, mientras que otros, sambutados entre un montón de cajas, petaquillas

y otros equipajes esperan tranquilos, con envidiable calma, el curso de los acontecimientos.

Allí se encuentra al capitalista que viaja por recreo ó por necesidad; y al obrero que queriendo mejorar de fortuna abandona una ciudad para buscar en otra trabajo más lucrativo; y al pobre enfermo, que en busca de su salud perdida se dirige, con la esperanza de encontrarla, á algun lejano clima que su médico para no verle morir en sus manos le ha recomendado que visite.

Allí se encuentran reunidos toda clase de tipos; gentes de todos los países del mundo y se oye hablar en todos los idiomas. Se ven allí mujeres jóvenes y viejas, unas de hermosura tal que los mismos angeles del cielo envidiarían y otras más feas que el despertar sin una peseta para el chocolate despues de haber soñado que se habia sacado uno el premio gordo en la lotería.

Mas suena luego la campana de prevencion que indica la próxima partida de uno de los trenes; todo el mundo corre á ocupar su asiento: pronto se aleja de aquel bullicio, y luego sale otro tren, y otro, y muchos más: cada uno con diferente rumbo y todos llenos de humano cargamento. Se han ido todos al fin, todos aquellos pasajeros, acariciando muchísimos de ellos quizá mil risueñas esperanzas para un cercano porvenir. ¿Elegarán á verlas realizadas? ¿volveremos nosotros á encontrar á alguno de ellos en nuestra peregrinacion por este mundo?.....

La estacion ha quedado al fin tranquila, tranquilidad que solo dura mientras se acerca la hora que la TABLA DE PARTIDAS Y SALIDAS DE TRENES señala para que se repitan escenas lo mismo ó parecidas á las que acabamos de presenciar.

Pero si ya todo el mundo se fué no hay necesidad ni es grato que permanezcamos nosotros solos en la estacion; sigamos, pues, adelante tambien.

Si; partamos de Kansas City despues de tomar en la estacion el propio tren, y sin detenernos en describir los sumamente pintorescos terrenos que por una distancia de 458 millas vamos á recorrer, ni los soberbiamente construidos puentes de hierro y madera sobre los cuales hemos de cruzar el río Missouri y el caudaloso Misisipí, ni en describir tampoco las muchas otras poblaciones de importancia que ha de ir tocando nuestro tren, lleguemos á la gran Chicago, segunda ciudad de América, tanto por el número de sus habitantes como por su importancia comercial.



Chicago y la Exposicion.

APUNTES HISTORICOS—JACKSON PARK—HOTELES Y SITIOS DE RECREO—SUBURBIOS, ETC.

Aquí nos hallamos ya, en la gran CIUDAD DE LA EXPOSICION, en Chicago, cuyos progresos por no haber tenido precedente en la historia universal, han llamado la atencion y provocado la admiracion de todos los países del mundo; ciudad á la que acudirán en breve representantes de los gobiernos y habitantes en crecidos números de todos esos mismos países, para celebrar de una manera apropiada, de una manera grandiosa, en union del pueblo norte-americano, el cuarto centenario del descubrimiento de América, y para honrar así mismo la memoria del ilustre Cristóbal Colon.



Colombia a los habitantes del mundo.

Por acta del Congreso era preciso, sin embargo, que se reuniesen diez

y otros equipajes esperan tranquilos, con envidiable calma, el curso de los acontecimientos.

Allí se encuentra al capitalista que viaja por recreo ó por necesidad; y al obrero que queriendo mejorar de fortuna abandona una ciudad para buscar en otra trabajo más lucrativo; y al pobre enfermo, que en busca de su salud perdida se dirige, con la esperanza de encontrarla, á algun lejano clima que su médico para no verle morir en sus manos le ha recomendado que visite.

Allí se encuentran reunidos toda clase de tipos; gentes de todos los países del mundo y se oye hablar en todos los idiomas. Se ven allí mujeres jóvenes y viejas, unas de hermosura tal que los mismos angeles del cielo envidiarían y otras más feas que el despertar sin una peseta para el chocolate despues de haber soñado que se habia sacado uno el premio gordo en la lotería.

Mas suena luego la campana de prevencion que indica la próxima partida de uno de los trenes; todo el mundo corre á ocupar su asiento: pronto se aleja de aquel bullicio, y luego sale otro tren, y otro, y muchos más: cada uno con diferente rumbo y todos llenos de humano cargamento. Se han ido todos al fin, todos aquellos pasajeros, acariciando muchísimos de ellos quizá mil risueñas esperanzas para un cercano porvenir. ¿Elegarán á verlas realizadas? ¿volveremos nosotros á encontrar á alguno de ellos en nuestra peregrinacion por este mundo?.....

La estacion ha quedado al fin tranquila, tranquilidad que solo dura mientras se acerca la hora que la TABLA DE PARTIDAS Y SALIDAS DE TRENES señala para que se repitan escenas lo mismo ó parecidas á las que acabamos de presenciar.

Pero si ya todo el mundo se fué no hay necesidad ni es grato que permanezcamos nosotros solos en la estacion; sigamos, pues, adelante tambien.

Si; partamos de Kansas City despues de tomar en la estacion el propio tren, y sin detenernos en describir los sumamente pintorescos terrenos que por una distancia de 458 millas vamos á recorrer, ni los soberbiamente construidos puentes de hierro y madera sobre los cuales hemos de cruzar el río Missouri y el caudaloso Misisipí, ni en describir tampoco las muchas otras poblaciones de importancia que ha de ir tocando nuestro tren, lleguemos á la gran Chicago, segunda ciudad de América, tanto por el número de sus habitantes como por su importancia comercial.



Chicago y la Exposicion.

APUNTES HISTORICOS—JACKSON PARK—HOTELES Y SITIOS DE RECREO—SUBURBIOS, ETC.

Aquí nos hallamos ya, en la gran CIUDAD DE LA EXPOSICION, en Chicago, cuyos progresos por no haber tenido precedente en la historia universal, han llamado la atencion y provocado la admiracion de todos los países del mundo; ciudad á la que acudirán en breve representantes de los gobiernos y habitantes en crecidos números de todos esos mismos países, para celebrar de una manera apropiada, de una manera grandiosa, en union del pueblo norte-americano, el cuarto centenario del descubrimiento de América, y para honrar así mismo la memoria del ilustre Cristóbal Colon.



Colombia a los habitantes del mundo.

Por acta del Congreso era preciso, sin embargo, que se reuniesen diez

millones de pesos antes de que el Presidente de los Estados Unidos pudiese emitir su proclama para el efecto. Los activos y emprendedores habitantes de Chicago autorizaron entonces á su gobierno municipal para que reuniese \$5,000,000 empeñando el crédito de la ciudad por dicha suma, habiendo reunido los \$5,000,000 restantes por medio de suscripción pública á las acciones de una corporación local que se formó.

Una vez garantizados los fondos necesarios para asegurar el buen éxito de empresa tan colosal, el Presidente de la República expidió la proclama que aparece en las dos siguientes páginas.

Todo el peso y responsabilidad de la gran empresa descansa sobre dos organizaciones, una nacional, compuesta de personas nombradas por el Presidente de la República y conocida con el nombre de *Comision Universal Colombiana*, y la otra local, incorporada en conformidad con las leyes del Estado de Illinois, con el título de *Exposicion Universal Colombiana*. Los oficiales ó miembros de estas dos organizaciones, así como los de la Comision de Señoras son los siguientes:

MIEMBROS DE LA COMISION UNIVERSAL COLOMBIANA.

THOS. W. PALMER, de Michigan	.....	Presidente.
THOS. M. WALLER, de Connecticut	.....	1ro. Vice-Pres.
M. H. DE YOUNG, de California	.....	2do Vice-Pres.
DAVIDSON B. PENN, de Luisiana	.....	3ro Vice-Pres.
GORTON W. ALLEN, de Nueva York	.....	4to Vice-Pres.
ALEX. B. ANDREWS, de la Carolina del Norte	.....	5to Vice-Pres
JAMES A. MC KENZIE, de Kentucky	.....	Vice Jefe del Comite Ejecutivo.
JOHN T. DICKINSON, de Texas	.....	Secretario.

COMISION DE SEÑORAS DE LA EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA.

SRA. D. POTTER PALMER, de Chicago	.....	Presidenta.
SRTA. SUSAN GALE COOKE, de Tennessee	.....	Secretaria.

VICE-PRESIDENTAS.

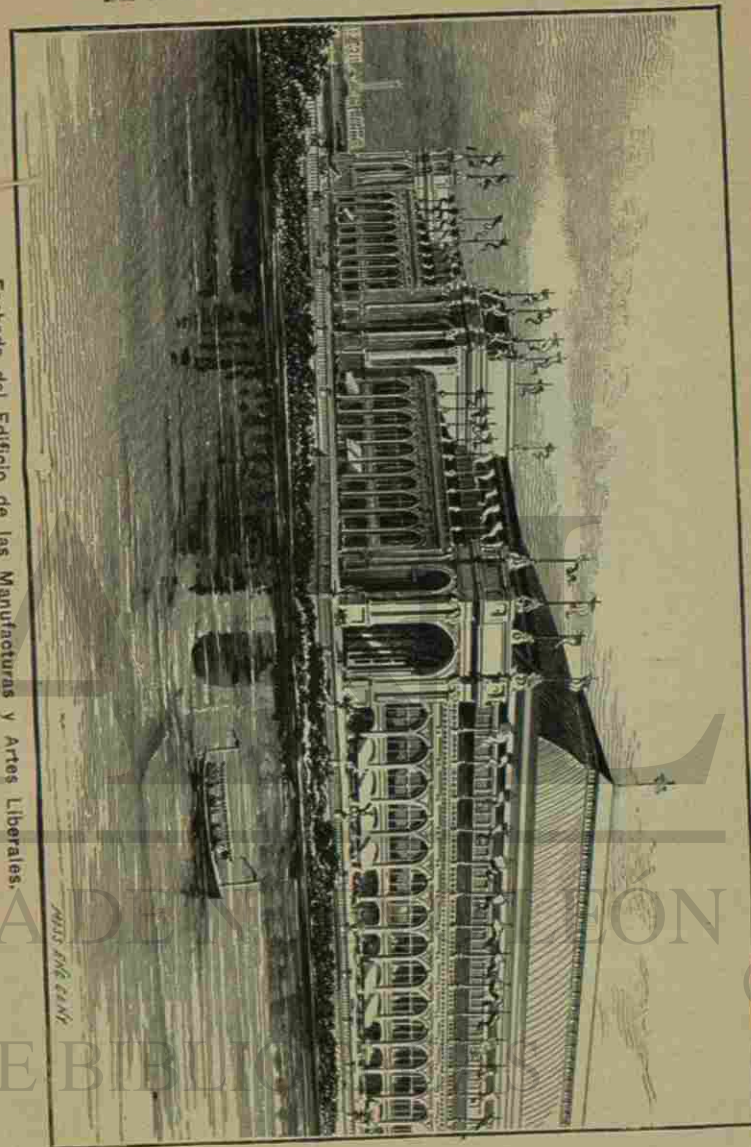
SRA. RALPH TRAUTMANN,	.....	de Nueva York.
SRA. EDWIN C. BURLEIGH,	.....	de Maine.
SRA. CHAS. PRICE,	.....	de Carolina del Norte.
SRTA. KATHERINE L. MINER,	.....	de Luisiana.
SRA. BERIAH WILKINS,	.....	del Distrito de Colombia.
SRA. FLORA BEALL GINTY,	.....	de Wisconsin.
SRA. SUSAN R. ASHLEY,	.....	de Colorado.
SRA. MARG. BLAINE SALISBURY,	.....	de Utah.

MIEMBROS DE LA EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA.

(CORPORACION DE ILLINOIS)

W. T. BAKER	.....	Presidente.
THOS. B. BRYAN	.....	1ro. Vice-Presidente.
POTTER PALMER	.....	2do. Vice-Presidente.
A. F. SEEBERGER	.....	Tesorero.
BENJAMIN BUTTERWORTH	.....	Secretario.
J. H. KINGWELL	.....	Ayudante Secretario.
W. K. ACKERMANN	.....	Auditor.
E. E. JAYCOX	.....	Director de Tráfico.

GEORGE R. DAVIS—Director General.



Fachada del Edificio de las Manufacturas y Artes Liberales.
Exposicion Universal Colombiana Chicago



BENJAMIN HARRISON,
Presidente de los Estados Unidos.

PROCLAMA.

Por cuanto que se me han presentado pruebas satisfactorias de haberse reunido recursos hábiles para terrenos y edificios adecuados al servicio de la Exposición Universal Colombiana, y que una suma de no menos de diez millones de pesos ha sido garantizada para el uso y gasto de dicha exposición, de acuerdo con las condiciones y requisitos de la sección 10ª de la ley titulada, "Ley que ha de proveer para la celebración del cuarto centenario del descubrimiento de América por Cristóbal Colon, por medio de una exhibición internacional de artes, industrias, manufacturas y productos de mar y tierra, en la ciudad de Chicago, Estado de Illinois," aprobada el 25 de Abril de 1890.

Por tanto, yo, Benjamin Harrison, Presidente de los Estados Unidos, en virtud de la autoridad investida en mí por dicha ley declaro y proclamo por la presente, que dicha exhibición se abrirá el primer día de Mayo del año de mil ochocientos noventa y tres, en la ciudad de Chicago, Estado de Illinois, y no se cerrará antes del último jueves del mes de Octubre del mismo año, y en nombre del Gobierno y del pueblo de los Estados Unidos invito por la presente á todas las naciones de la tierra, á que tomen parte en la conmemoración de un acontecimiento que es preeminente en la historia del mundo y de un interés duradero para la humanidad, nombrando representantes para



JAMES G. BLAINE,
Secretario de Estado.

el efecto y enviando á la Exposición Universal Colombiana muestras que puedan dar á conocer de la manera más apropiada y completa sus recursos, sus industrias y progresos hechos en el sendero de la civilización.

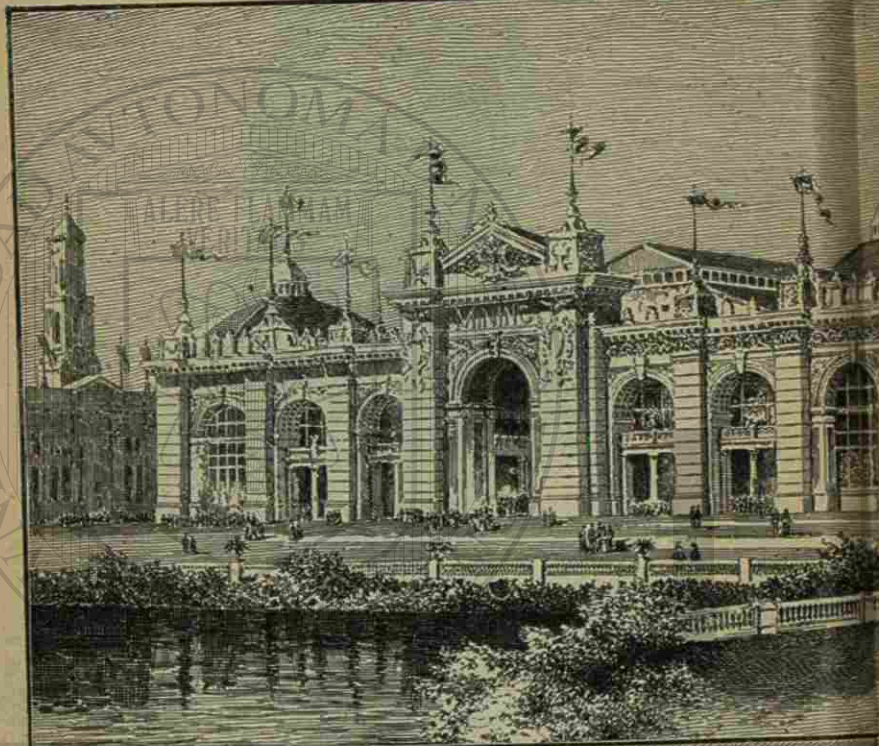
En testimonio de lo cual, he firmado y hecho fijar aquí el sello de los Estados Unidos.

Dado en la ciudad de Washington el veinticuatro de Diciembre del año de gracia de mil ochocientos noventa y el ciento quince de la Independencia de los Estados Unidos.



Benjamin Harrison
James G. Blaine

Secretary of State.



PALACIO DE BELLAS ARTES.



PALACIO DE MINAS y MINERIA.
[EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA, CHICAGO.]



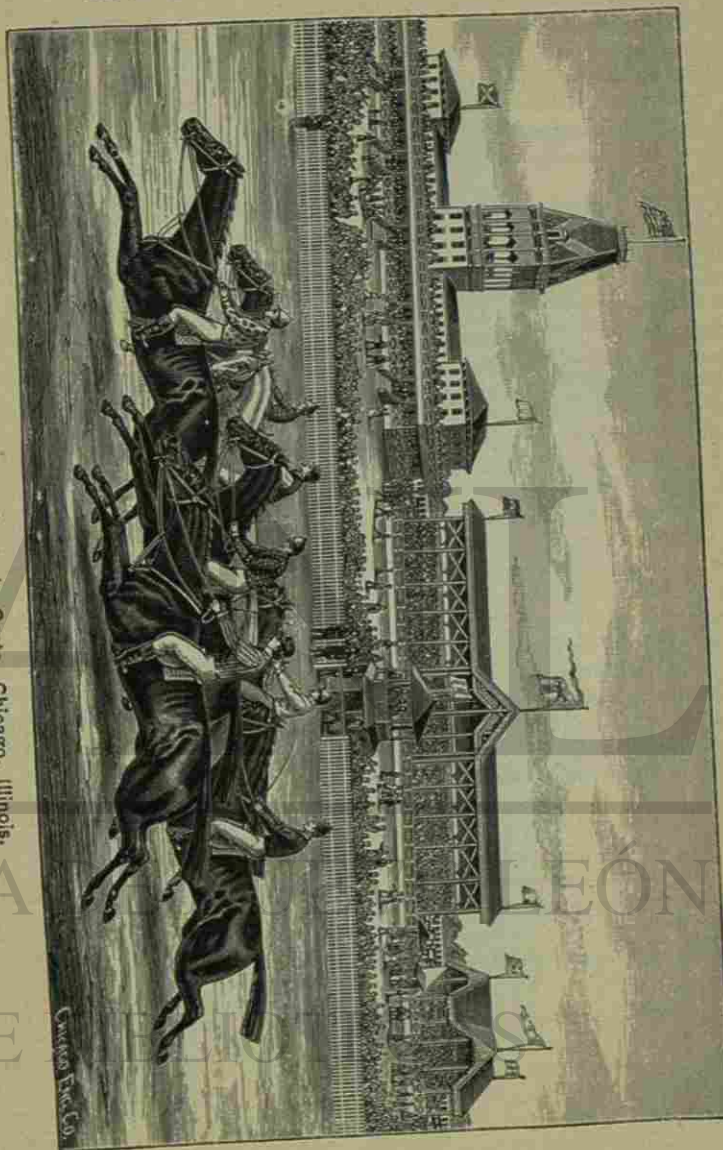
EDIFICIO DE TRASPORTES.



Ambas Comisiones verán sin duda al fin coronados sus esfuerzos con el éxito más brillante, pues además de la reconocida habilidad que para el buen desempeño de su difícil encargo poseen todas las distinguidas personas que la componen, así como los miembros de los diferentes y numerosos comités nombrados por ellas mismas para coadyuvar á la gran obra, cuentan ya con fondos que suben arriba de \$21,000,000, incluyendo en esta cantidad \$1,500,000 destinados para el efecto por el Gobierno de los Estados Unidos y \$5,000,000 á que ascienden las sumas apropiadas con el mismo fin por los diferentes Estados del país.

La referida cantidad de veinte y un millones de duros no incluye las gruesas sumas que apropiarán las naciones y colonias extranjeras para el mismo efecto, entre las cuales figuran ya las siguientes que han decidido formalmente participar en el gran Certámen, aunque algunas de ellas no han fijado aún la cantidad que en ello deberán gastar.

México	\$750,000	Australia del Sur	15,000
Austria	149,100	Trinidad	15,000
Bélgica	100,000	Australia del Oeste	120,000
Bolivia	100,000	Guatemala	120,000
Brazil	600,000	Hawai	20,000
China	100,000	Haiti	20,000
Chile	100,000	Honduras	20,000
Colombia	100,000	Italia	630,765
Costa Rica	100,000	Japon	630,765
Dinamarca	125,000	Korea	100,000
Indias Occidentales Danesas	125,000	Madagascar	10,000
Ecuador	400,000	República Argentina	5,000
Egypto	214,000	Países Bajos	30,000
Francia	125,000	Guyana holandesa	25,000
Argel	6,000	Indias Occidentales	25,000
Alemania	6,000	Nicaragua	125,000
Inglaterra	25,000	Paraguay	125,000
Barbados	7,500	Persia	12,000
Colombia Inglesa	25,000	Perú	12,000
Guyana Inglesa	25,000	Rusia	12,000
Honduras Inglesa	40,000	San Salvador	12,000
Colonia del Cabo de Buena	20,000	Santo Domingo	12,000
Esperanza	20,000	Siam	12,000
Ceylon	20,000	España	12,000
India	20,000	Cuba	12,000
Jaimaica	20,000	Turquia	12,000
Nueva Zelandia	20,000	Uruguay	12,000
Queensland	20,000	Venezuela	12,000
Total	\$4,004,565		



EL HIPODROMO - Lado Oeste, Chicago, Illinois.

Segun informes recibidos por el Director General de la Exposición es casi cierto que á esta lista habrá que añadir la Noruega y la Suecia, Hungría, Suiza, Canadá y otros. Haciendo un cálculo infimo no bajarán las apropiaciones de los varios países extranjeros de \$5,000,000.

Por disposiciones del Congreso, la dedicacion de los terrenos y edificios de la Exposion tendrá lugar el 12 de Octubre del presente año de 1892. Las ceremonias durarán tres días, empezando el 11 y concluyendo el día 13 con un gran baile.

La Comision encargada de esta festividad preliminar, cuyo arreglo arrojará un gasto de \$300,000, ha preparado un espléndido programa. El Presidente de los Estados Unidos con su Gabinete, los miembros del Senado y la Asamblea, los Gobernadores de todos los Estados, cada uno acompañado de su Estado Mayor, y los representantes de todos los países extranjeros se hallarán presentes. Habrá procesiones en las que participarán 10,000 soldados de la Guardia Nacional y algunos miles del ejército regular, y muchas otras cívicas etc., etc. Por las noches habrá fuegos artificiales y en los canales de los terrenos de la Exposición una procesion de buques alegóricos que representarán la "Procesion de los Siglos." El día 12 el Presidente de la Exposicion hará entrega oficial de los edificios al Sr. T. W. Palmer, Presidente de la Comision Nacional; dicho señor los presentará en seguida al Presidente de los Estados Unidos, quien los aceptará á su vez en nombre de la República. Luego se pronunciará el discurso de la dedicacion, se leerá una oda escrita para la ocasion, un coro de 10,000 voces y numerosas bandas de música ejecutarán marchas patrióticas y piezas musicales compuestas expresamente para esta festividad.

En Abril de 1893 habrá en el puerto de Nueva York una gran revista naval en la cual tomarán parte buques de todas las naciones, y el día 1º del siguiente mes de Mayo, como ya se ha visto en la PROCLAMA del Presidente, tendrá lugar la solemne inauguracion ó apertura de la EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA.

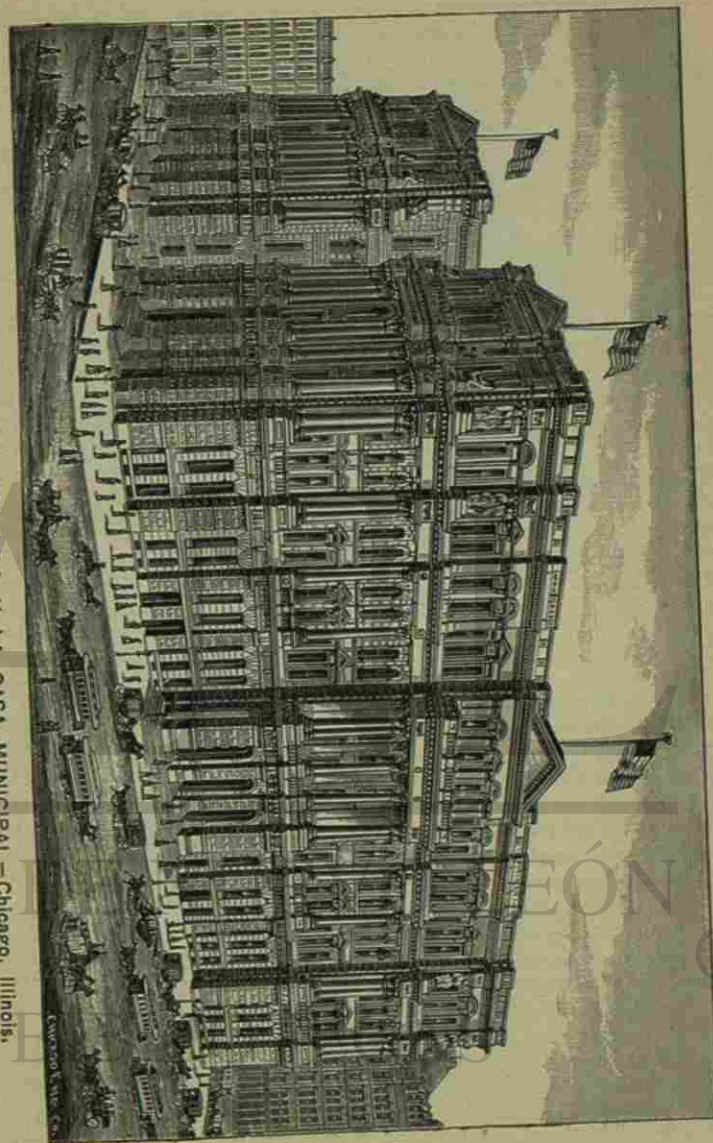
Los siguientes datos referentes al gran Certámen no carecerán de interés para el lector:

El Gobierno de los Estados Unidos, como ya se dijo, ha apropiado \$1,500,000; pero sin embargo, se pedirá al Congreso haga una nueva apropiacion de \$5,000,000 para los gastos generales de la Exposicion.

Segun un presupuesto presentado á la Comision Nacional por el Sr. E. T. Jeffery, Presidente de la comision para terrenos y edificios de la Exposicion, los gastos de ésta ascenderán á la cantidad que á continuacion se expresa:

Edificios	\$7,295,000	Servicio de agua y desagüe	600,000
Trabajos de los ingenieros	450,000	Caminos de ferro-carril	500,000
Jardineria	323,490	Fuerza motriz	800,000
Muelles	125,000	Electricidad	1,500,000
Canales	70,000	Esculturas	100,000
	225,000	Vasos, lámparas, etc	50,000

EDIFICIO DEL TRIBUNAL DEL CONDADO Y LA CASA MUNICIPAL—Chicago, Illinois.



Carbon y alumbrado durante la construcción.....	20,000	tamento de Construcción	500,000
Asientos.....	8,000	Organización y Administración.....	3,308,563
World's Congress Auxiliary	200,000	Policía y gastos misceláneos	1,550,000
Mejoras en la orilla del lago	200,000	Total.....	\$17,825,053
Gastos generales, del Departamento			

Las dimensiones y costo de los principales edificios son las siguientes:

EDIFICIOS	Dimensiones en pies.	COSTO
Manufacturas y Artes Liberales.....	787 x 1687	\$1,500,000
Administración.....	262 x 262	450,000
Minas y Minería.....	350 x 700	265,000
Electricidad.....	345 x 700	400,000
Horticultura.....	250 x 1000	300,000
De Transportes.....	250 x 960	370,000
De las Señoras.....	200 x 400	138,000
Bellas Artes.....	320 x 500	500,000
Peces y Pescadería.....	165 x 365	224,000
Maquinaria.....	500 x 850	1,200,000
Agricultura.....	500 x 800	618,000
Edificios del Gobierno.....	345 x 415	400,000
De la Marina..... (Buque de Guerra).....	69 x 348	100,000
Selvicultura.....	200 x 500	100,000
Estado de Illinois.....	160 x 450	250,000
Para el Ganado.....		300,000

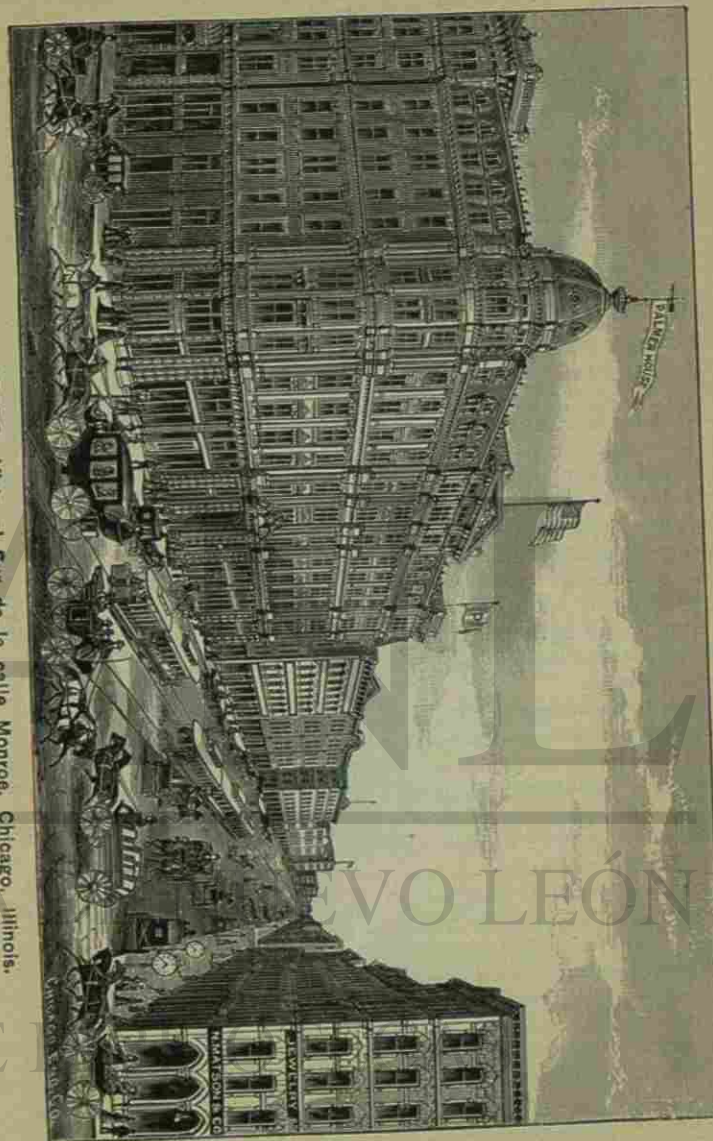
Las dimensiones que aparecen aquí no incluyen las de los edificios anexos ó adiciones que se han hecho á los palacios de *Bellas Artes*, de *Pescadería*, de *Transportes*, de *Horticultura*, de *Maquinaria* y *Agricultura*. El terreno que ocuparán los edificios y tejadillos para el ganado que se exhibirá será de 40 acres.

La construcción de estos edificios se comenzó en Junio de 1891, y según han avanzado los trabajos se ha ido aumentando su seguro contra incendios. Una vez concluidos, la Administración de la Exposición ha resuelto asegurarlos junto con su contenido en \$300,000,000.

En vista de los gastos que preceden no carecerá de interés el conocer, también, aunque sea en resumen, los recursos con que se cuenta para la gran obra.

Suscripciones en acciones.....	\$ 5,721,230
Bonos de la Ciudad de Chicago.....	5,000,000
Se calculan las entradas en.....	10,000,000
Venta de Concesiones y Privilegios en.....	1,500,000
Venta de edificios y materiales al fin de la Exposición en.....	1,500,000
Interés sobre fondos.....	33,452

Total.....\$23,754,682



CALLE DEL ESTADO—Vista al Sur de la calle Monroe, Chicago, Illinois.

Para proveer de agua á los edificios y á todas las localidades del terreno de la Exposición estancolocándose dos plantas de maquinaria, una con una capacidad de 24,000,000 de galones por día y la otra con una capacidad de 40,000,000. Resulta, pues, que habrá allí sesenta y cuatro millones de galones de agua disponibles cada día. Todas estas bombas y aparatos hidráulicos podrán verse por todos los que visiten la Exposición, así como las inmensas máquinas que suministrarán la fuerza motriz.

Se ha adoptado también un sistema de desagüe que se cree perfecto, por medio del cual todos los desperdicios de los cafés y cocinas, así como de los 6,500 escusados que se construirán, serán conducidos por tubos de adecuadas dimensiones y á fuerza de aire comprimido, á cuatro enormes depósitos donde serán sometidos á la acción de ciertas sustancias químicas que les privarán de sus elementos ofensivos.

Los planos para el alumbrado de los terrenos y edificios exigen el uso de 132,218 lámparas eléctricas, de las cuales: 6,766 serán de sistema de arco con una potencia de 2,000 velas cada lámpara, y 131,452 lámparas incandescentes de á 16 velas cada una. El alumbrado será diez veces más extenso de lo que fué el de París en su última Exposición y su costo ascenderá á \$1,500,000. Para fuerza motriz y alumbrado se necesitará una potencia de 26,000 caballos y de esta la de 22,000 caballos será utilizada en el alumbrado.

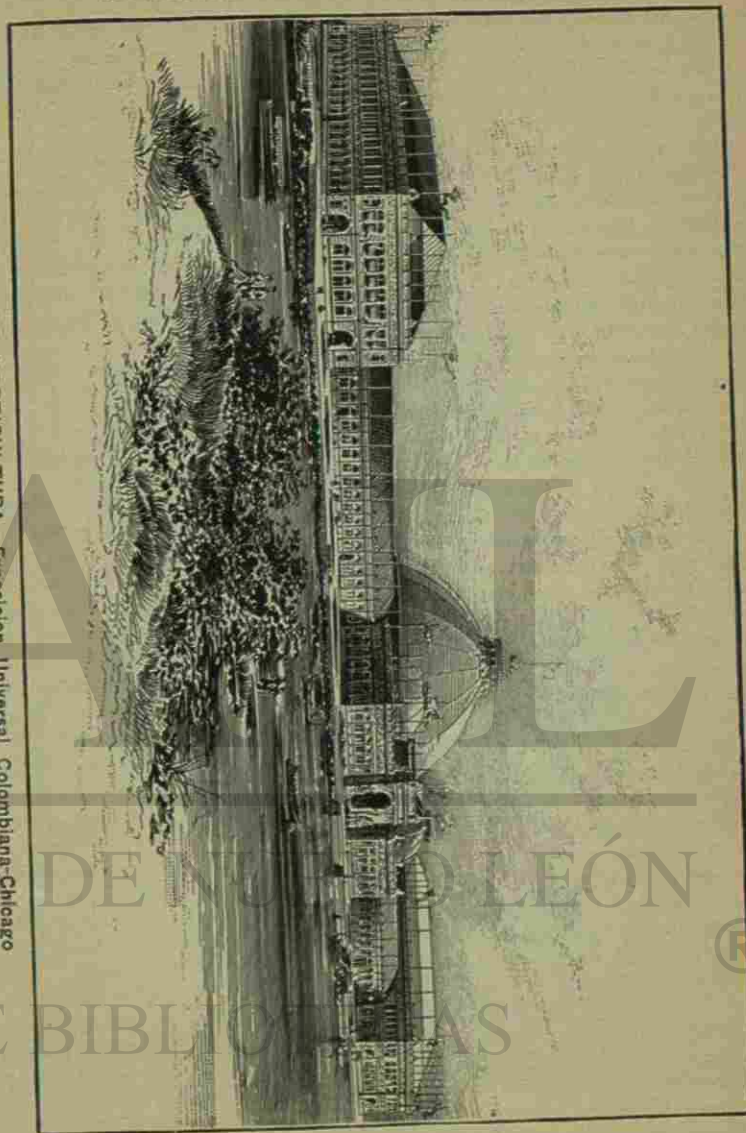
JACKSON PARK y MIDWAY PLAISANCE, que forman el terreno de la Exposición, están situados en la parte sudeste de la ciudad de Chicago y abrazan juntos 664 acres de terreno, con una extensión de una milla y media á lo largo de la orilla del lago Michigan. Por medio de un sistema de boulevards que miden 45 millas están puestos estos terrenos en comunicación con todos los parques de la ciudad, los cuales son 15 y abarcan entre todos 2,000 acres de terreno.

Midway Plaisance, que une el *Parque Washington* con el *Parque de Jackson*, será ocupado por las exposiciones especiales de las naciones extranjeras, tales como el "Bazar de las Naciones," "Una calle en Cairo," "Una calle en Constantinopla," "Palacio Morisco," "Pueblo Maori," etc. etc. Para estas se han otorgado concesiones especiales y se gastarán para su instalación centenares de miles de pesos. En este mismo local se situarán también muchas otras atracciones tales como panoramas, montañas rusas, cicloramas, etc.

El Precio de entrada, que será probablemente de 50 cvos., permitirá al visitante ver toda la Exposición, á excepcion solamente de las exposiciones especiales ya indicadas, á las cuales se cobrará una entrada nominal.

Segun cálculos muy moderados, hechos por personas competentes, el número de los que visitarán la Exposición no bajará de 150,000 diariamente. En ciertos días este número ascenderá hasta 400,000 y 500,000, habiendo sido el primero de estos números el máximo alcanzado el último día de la Exposición en París en 1889.

El local de la Exposición, Jackson Park, está situado á una distancia de 7 á 8 millas del centro de la ciudad, donde se encuentran los grandes hoteles



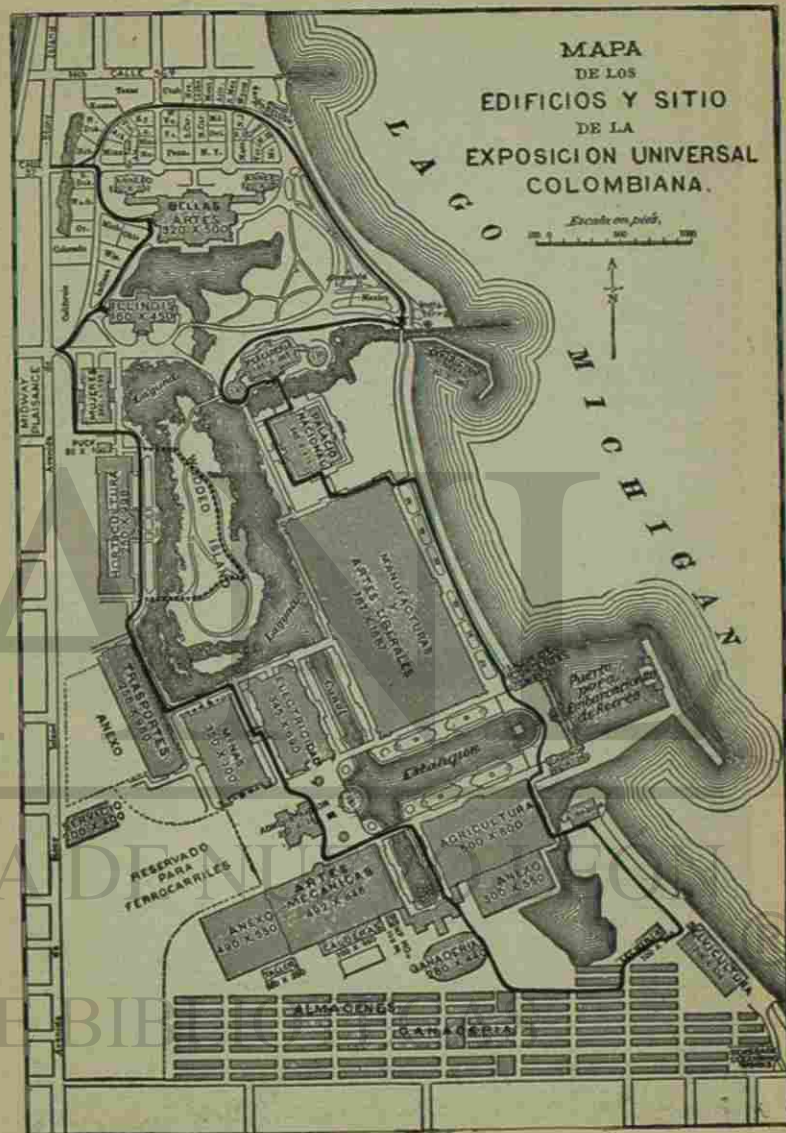
PALACIO DE HORTICULTURA - Exposición Universal Colombiana-Chicago

y las principales estaciones de los ferro-carriles; y aunque un gran número de los que visiten la Exposición se alojarán en los hoteles y casas de huéspedes más inmediatas á ella, la mayor parte, sin embargo, tendrá que hacer el viaje desde el centro de la ciudad. Interesa, pues, saber cómo se intenta llevar á Jackson Park á las grandes multitudes de gente.

Los medios con que para el efecto se cuenta en la actualidad son los que siguen: el ferro-carril *Illinois Central*, único en la ciudad que atraviesa los terrenos de la Exposición; dos líneas de tranvías de cable y los carruajes públicos. Por medio de estos se pueden trasportar como 50.000 personas por hora. Dos ó tres líneas de ferro-carril elevado están actualmente en construcción y hay otras en proyecto. Acabadas estas podrán trasportar hasta 100,000 personas por hora; pero sin embargo, la Comisión de la Exposición que tiene á su cargo la importante cuestión de trasportes trabaja sin cesar, y trabajará hasta que vea el modo de trasportar no menos de 250,000 personas por hora en ambas direcciones.

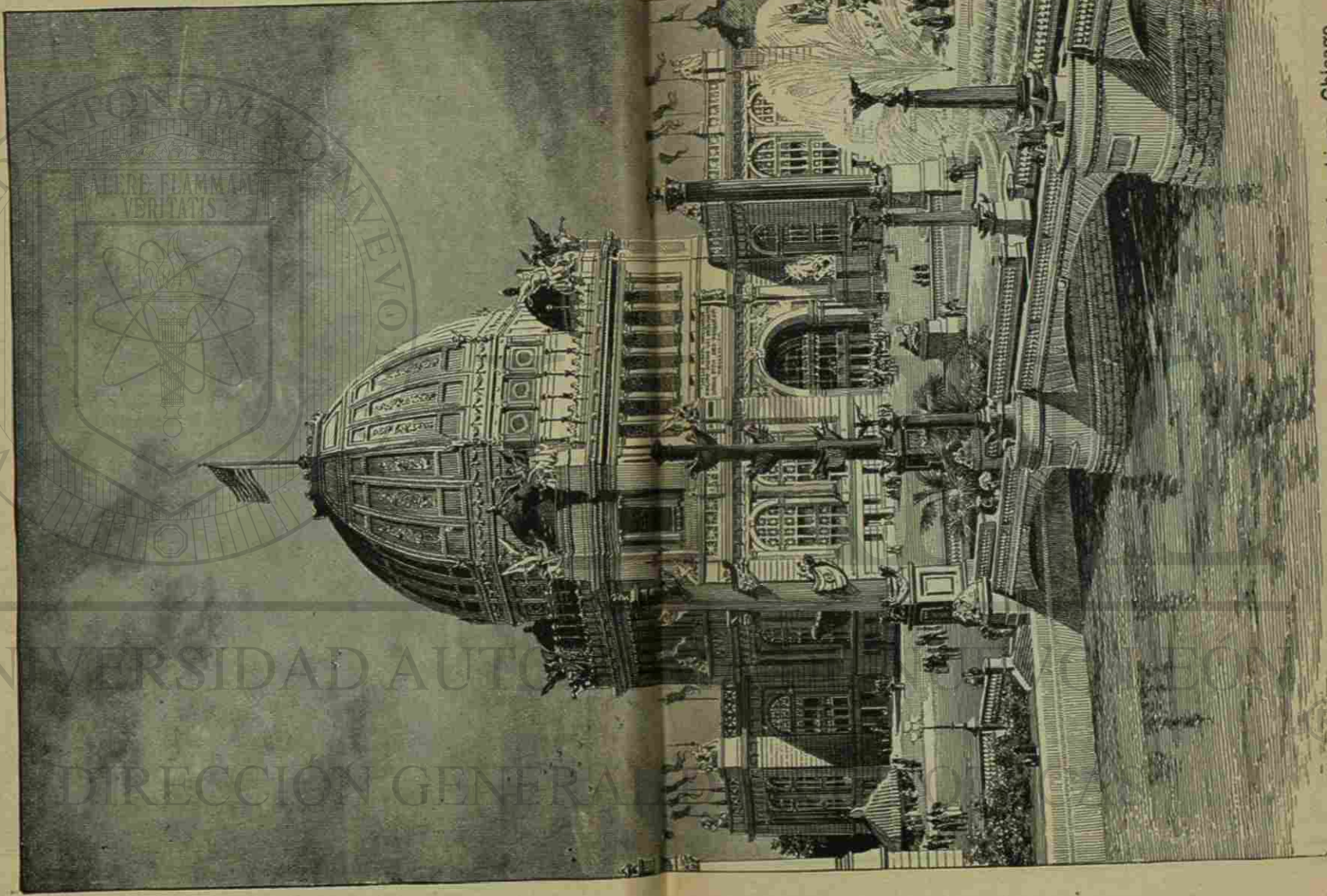
Aunque se trata, como se ha dicho, de la construcción de nuevos tranvías, la referida Comisión espera la más perfecta solución del problema por medio del uso de vapores en el lago Michigan. No hay razón para que no se puedan emplear de dos á trescientos vapores en el servicio de llevar pasajeros desde *Lake Front Park* (Parque frente al Lago) hasta la Exposición. Estos vapores serán hechos de hierro y acero y podrán llevar de 1,000 hasta 1,500 pasajeros cada uno. Algunos entre ellos, monstruos en su clase, llevarán hasta 2,500 pasajeros en cada viaje. Estarán lujosamente contruidos y provistos de toda clase de comodidades. Habrá en cada uno de ellos una espléndida sala para las señoras y niños, restaurant, café, etc. etc., y una ó dos bandas de música, cuyos dulces acordes irán á unirse con las templadas brisas del magnífico lago. Provistos de poderosas máquinas, estos vapores podrán hacer el viaje de ida y vuelta en una hora y media fácilmente. Tanto en el *Lake Front Park* como en los terrenos de la Exposición hay amplio y cómodo espacio para el embarco y desembarco de todos los pasajeros.

Probablemente ésta llegará á ser la vía mas favorita para los que visiten el gran certámen, porque reunirá mayores atractivos. Desde la cubierta de los vapores, defendidos de los rayos del sol por medio de vistosos toldos blancos, los pasajeros verán primero el magnífico puerto de la ciudad, cruzado en todas direcciones por incontables vapores, botes y barquichuelos adornados con banderas y velas pintadas de brillantes colores; y poco después, al avanzar alguna distancia sobre las aguas del lago se ofrecerá á su vista, en grandioso panorama, la activa Chicago con sus gigantescos edificios. Mas no será esto todo; pues aun no se habrá ocultado enteramente á su vista tan hermoso cuadro, cuando ya verán aparecer por sobre la proa de su embarcación los encantadores sitios de la Exposición, con sus colosales edificios de doradas cúpulas levantándose magestuosos sobre los árboles, las fuentes y las flores; y sobre las inmensas multitudes de seres vivientes, venidos de lejanos climas para tomar parte en las suntuosas festividades, fes-

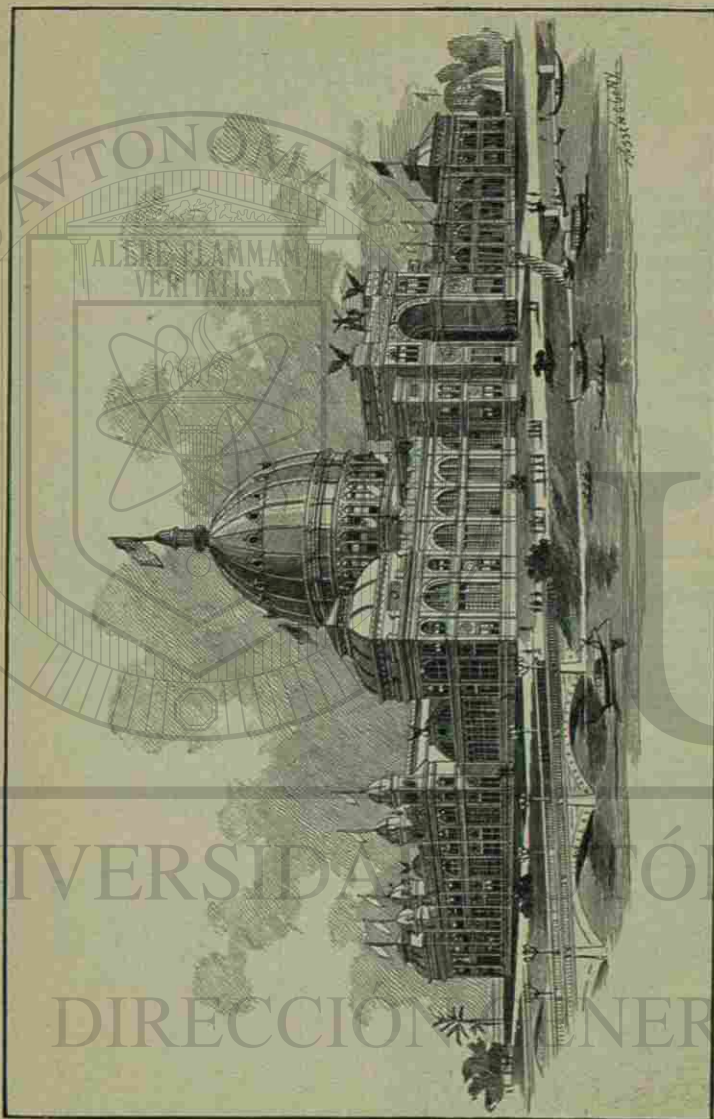


MAPA DEL SITIO DE LA EXPOSICIÓN.

[La línea más negra que comienza y termina en la calle 57^a sirve para indicar una de las mejores rutas que pueden seguirse para visitar los principales edificios. Al comenzar la ruta sígase á la derecha.]



PALACIO DE LA ADMINISTRACION — Exposition Universal Colombiana - Chicago.



PALACIO DEL GOBIERNO NACIONAL — Exposición Universal Colombiana-Chicago.



Sra. BERTHA HONORE PALMER,
 Presidenta de la Comisión de Señoras de la Exposición Universal Colombiana.

tividades arregladas para la conmemoracion de una de las fechas más gloriosas de cuantas registra la historia universal.

Ya que no podemos extendernos en la descripción detallada de los edificios, ó palacios mejor dicho, de la Exposición, los datos que referentes á su costo y dimensiones quedan consignados ayudarán al lector á juzgar de su gran importancia, así como los hermosos grabados que de ellos aparecen en estas páginas le darán idea exacta de la belleza de su arquitectura.

También aparecen entre los grabados de esta guía los retratos del Hon. Thos. W. Palmer, Presidente de la *Comisión Universal Colombiana*; el de la Sra. Bertha Honoré Palmer, Presidenta de la *Comisión de Señoras*, y el del Sr. George R. Davis, Director General, de la *Exposición Universal Colombiana*.

La Sra. Bertha Honoré Palmer fué electa Presidenta de la *Comisión de Señoras de la Exposición*, por unanimidad, en la sesión que el dicho digno cuerpo celebró en Chicago el día 20 de Noviembre de 1890.

En la primera edición de esta guía de viajeros, la cual publicamos á principios del citado año, dijimos al ocuparnos de Louisville, Estado de Kentucky, que dicha ciudad era célebre por la hermosura de sus mujeres. Pues bien, de aquel privilegiado suelo es hija la tan aristocrática como estimada y bella dama elegida para representar á su sexo en la gran *Exposición Universal Colombiana*. El señor su padre era descendiente de francés y su señora ma-

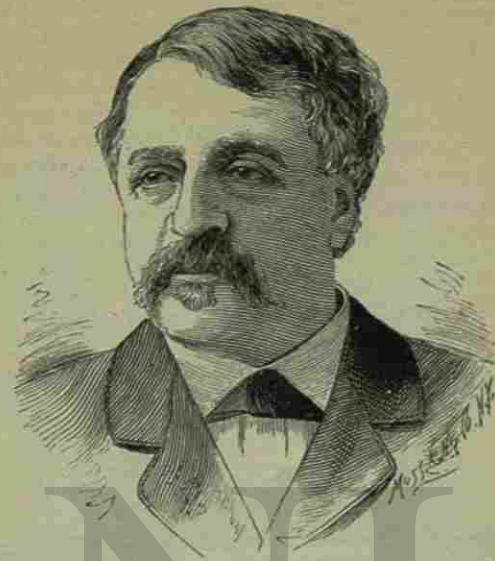


Sr. GEORGE R. DAVIS,

Director General de la Exposición Universal Colombiana.

dre pertenecía á una de las más aristocráticas familias de los Estados del Sur. La Sra. Palmer vió pasar alegres los años de su niñez en Louisville, donde hizo sus primeros estudios, para ir á concluirlos despues en un convento de Baltimore. Mas tarde, cuando hubo abandonado sus libros y la quietud de su convento, su esmerada educacion, sus finos y atractivos modales, su despejado talento y la gracia natural que siempre la distinguió, pronto la conquistaron un puesto envidiable en los mejores círculos sociales, tanto de este país como de las principales capitales de Europa, las cuales ha tenido ocasion de visitar. En 1871 se unió en matrimonio con el Sr. Potter Palmer, uno de los caballeros más influyentes, más acaudalados y queridos en la gran metrópoli de Chicago, donde siguen residiendo. Como Presidenta del cuerpo ó *Comision de Señoras de la Exposición Universal Colombiana* habido muchas pruebas de las grandes aptitudes ejecutivas que posee, pues ha sabido dirigir y resolver con tino especial y general aplauso los asuntos é intrincadas cuestiones que se han ofrecido á su consideracion.

El Hon. Thomas W. Palmer nació en Detroit, Estado de Michigan, en Junio 25 de 1830 Recibió su educacion en el Colegio de St. Clair y en la Universidad de Michigan. En 1848 recorrió las principales ciudades de España, fué electo al Senado de su propio Estado de Michigan en 1878, y dos años más tarde el mismo Estado le aligó tambien al Senado de la Union, puesto



Sr. THOS. W. PALMER,

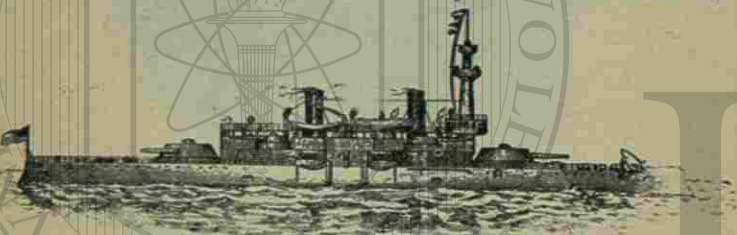
Presidente de la Comisión Universal Colombiana.

que supo ocupar dignamente hasta el año de 1889, en el cual el Presidente Harrison le nombró Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario cerca de la corte de España. El Sr. Presidente Palmer posee extensos intereses en varias grandes empresas mercantiles de su ciudad nativa y de Nueva York, y se ha distinguido siempre por su anhelo en coadyuvar á todo aquello que tiene por fin el mejoramiento de las clases sociales. Sus vastos conocimientos le hacen eminentemente apto para la distinguida posicion que ha sido finalmente llamado á ocupar en la *Comision Universal Colombiana*.

El Hon. George R. Davis, Director General de la *Exposición Universal Colombiana* es, como su título de "Director General" lo indica, sobre quien particularmente descansan las mayores responsabilidades creadas con motivo de la gran Exposicion. Fué elegido para ocupar tan espinoso como elevado puesto por la Junta Local de Directores de la Exposicion en union con la Comision Nacional. Es natural de Three Rivers, Estado de Massachusetts, y tiene 52 años de edad. Recibió su educacion en las escuelas públicas de su Estado nativo, y habiéndose dedicado al estudio de las leyes obtuvo su título de abogado, despues de sustanciar un brillante exámen. Sin embargo, cuando se declaró la guerra entre el Norte y el Sur, su alma ardiente y patriota le obligó á abandonar las comodidades y ventajas que le ofrecia la profesion que habia elegido, y lleno de entusiasmo se lanzó al campo de los combates

en defensa de la honra nacional amenazada, peleando bajo la bandera de la Union. Despues de haber participado en muchas de las principales acciones de aquella guerra en que las armas de la República se cubrieron de gloria, se retiró él á Chicago con su cuerpo lleno de honrosas cicatrizes. En 1873 fué electo al Congreso de la Union y reelegido en 1882. Despues fué electo Tesorero del Condado de Cook, del cual Chicago es la cabecera, y últimamente, como ya se ha visto, ha venido á ocupar el puesto de mayores responsabilidades entre todos los creados para llevar á efecto la gran Exposicion. Pero sin embargo de ser espinoso y lleno de escabrosidades el terreno que hoy recorre, no hay que dudarlo, de él logrará salir mañana victorioso, ayudado por los grandes conocimientos prácticos que posee de los negocios; ayudado por esa notable facilidad con que puede dar pronta solucion á las más difíciles cuestiones; ayudado por la fuerza de voluntad que le caracteriza y por su claro talento.

Entre los edificios de la Exposicion, el del Departamento de Marina ó Ex-



EXHIBICION NAVAL—Exposicion Universal Colombiana

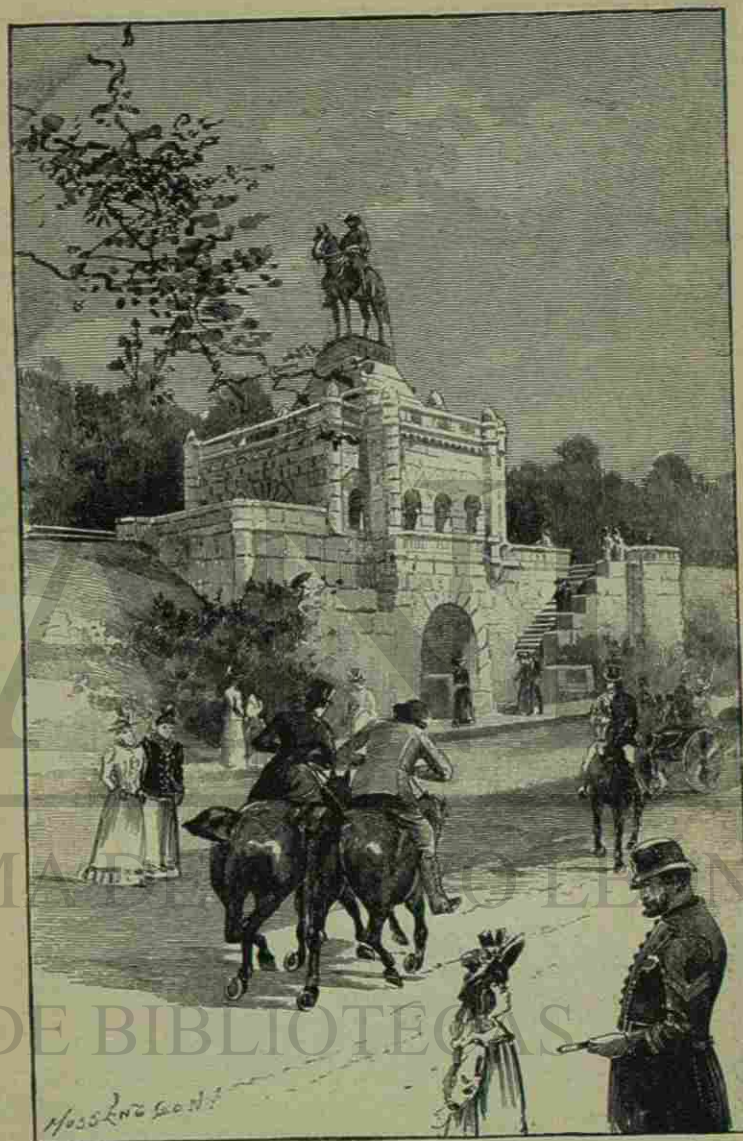
hibicion Naval será sin duda uno de los que particularmente llamará la atencion del público. Este edificio tiene la forma y dimensiones de uno de los nuevos buques de guerra que se están construyendo actualmente en Filadelfia. Está situado en las orillas del lago Michigan, cercano á los demás grandes edificios, y las ondas del lago baten constantemente contra sus costados.

Su construccion es un facsímile de estos buques en todos sus detalles, que quedan sobre la superficie de las aguas.

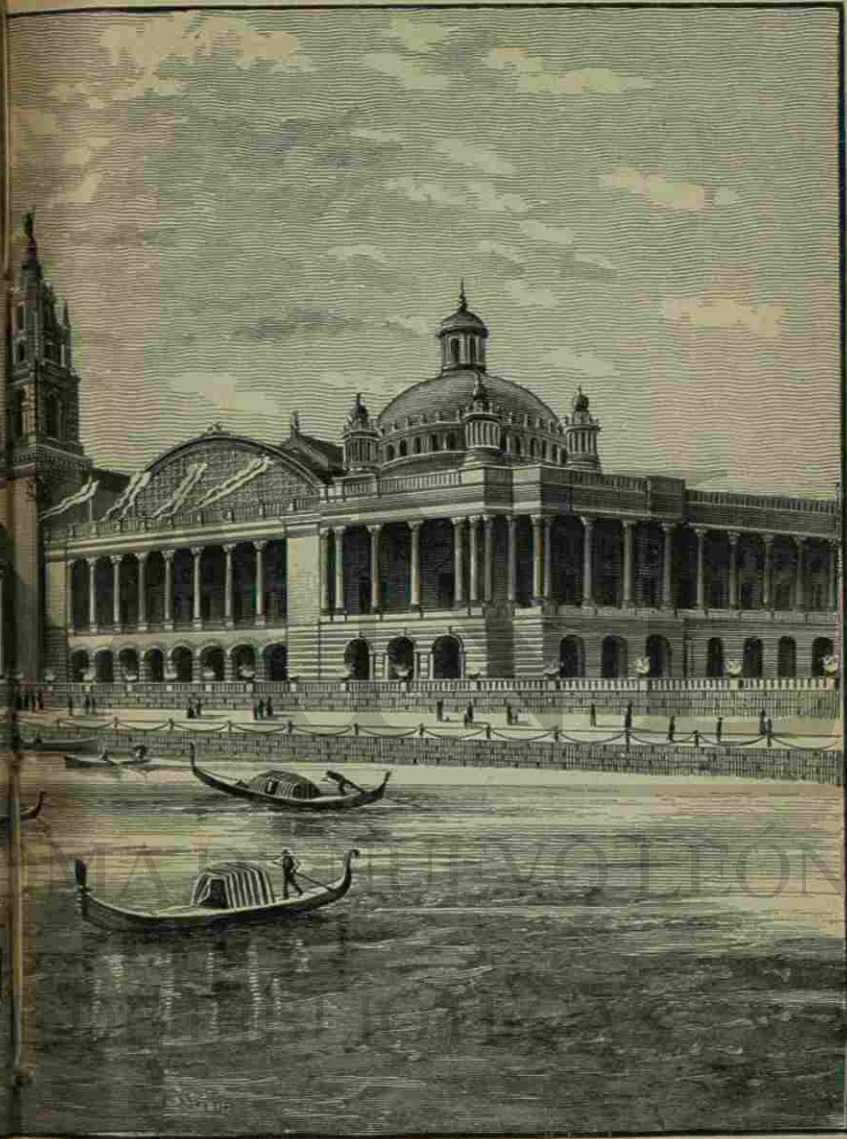
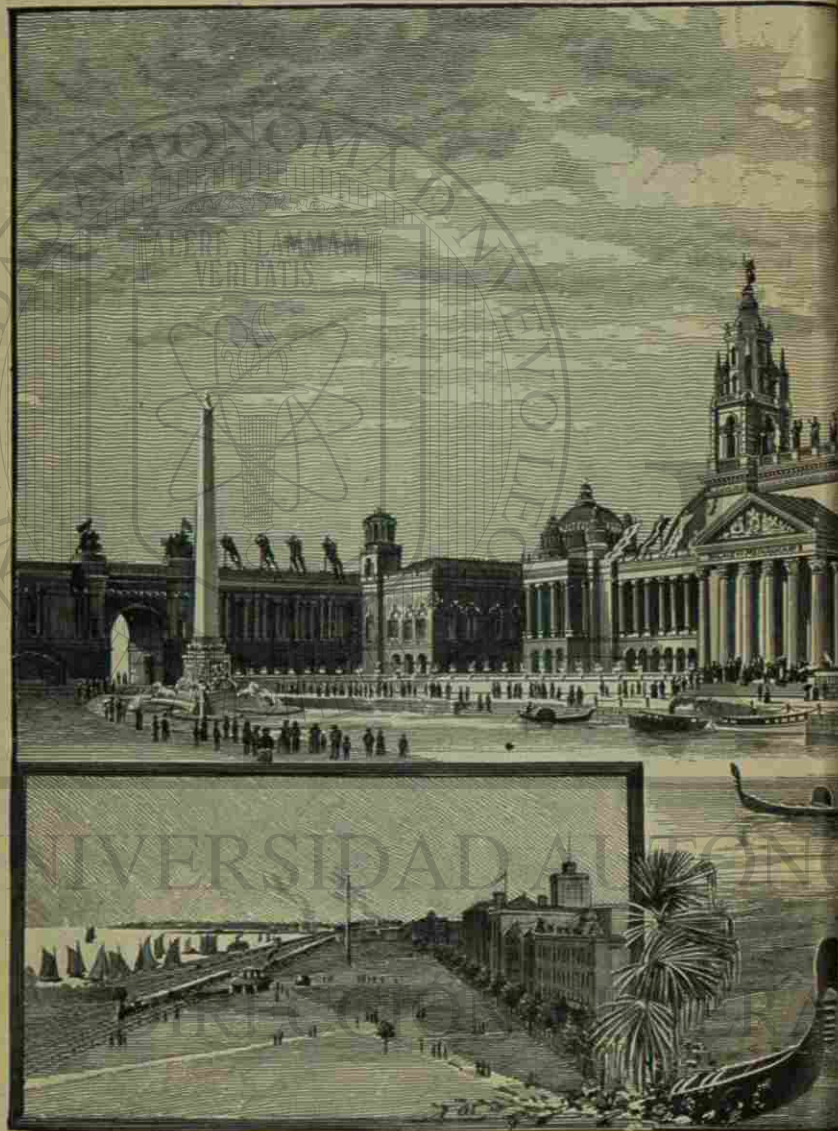
Su exterior, la cubierta, mástil, torrecillas, cañones, las lanchas y en fin, todos sus accesorios, se están representando con la mayor exactitud posible.

Antes de poner punto final á estos apuntes para ocuparnos, ligeramente tambien, de la ciudad de Chicago, nos es grato publicar aquí una carta que con motivo de los preparativos que se hacen para el gran certámen se ha dignado enviar Su Santidad, Leon XIII, á Mr. Thomas B. Brayant, comisionado especial en Roma para la Exposicion de Chicago.

“Salud. Al contemplar los preparativos que afanosamente se verifican por todas partes para conmemorar el Centenario Colombiano con fiestas en honor de un hombre ilustrísimo que ha merecido bien de la cristiandad y de to-



Vista del monumento erigido recientemente á la memoria del Gral. Grant en Lincoln Park, Chicago.



PALACIO DE LAS ARTES MECÁNICAS Exposicion Universal Colombiana - Chicago

do el mundo civilizado, hemos sabido con el más vivo placer que los Estados Unidos se aprestan á celebrarlas, como otras naciones, por modo adecuado á la opulencia de este vasto país y á la memoria de un hombre tan grande como el que va á ser objeto de tamaños honores. Nada ciertamente puede haber más espléndido que lo que se nos dice de la grande y magnífica Exposición que esa nación celebrará en Chicago, y en la que se hallarán reunidos toda clase de frutos producidos por la ópima naturaleza y de artefactos creados por la industriosa mano del hombre.

El triunfo de esa empresa será sin duda una prueba más del grande espíritu, actividad y energía de un pueblo acostumbrado á acometer las empresas más enormes y dificultosas con tan grande y feliz denuedo. La nobleza del propósito, igual por lo grande á la empresa misma, es por ende para Nos causa de regocijo. Porque es testimonio de honor y gratitud hácia ese hombre inmortal, que deseoso de hallar un camino por el cual se llevasen la luz de la verdad y las ventajas de la civilización y cultura á las partes más remotas del mundo, ni retrocedió ante los peligros, ni se fatigó y desanimó con los trabajos, antes bien, siguió adelante hasta renovar en cierta manera los vínculos entre dos partes de la raza humana por tanto tiempo separadas, confiando á ambas tales y tantos beneficios, que con justicia puede decirse que pocos hombres le igualan, si alguno le supera.

Al dirigir nuestras alabanzas sinceras y merecidas á los Ciudadanos de esa gran república, cábenos expresar, la esperanza ferviente de que su noble empresa, con la concurrencia y ayuda de otras naciones, tenga el resultado más próspero, y que este sirva de poderoso estímulo y acicate al ingenio del hombre, para fomentar el desarrollo de las industrias y de las artes.

Dado en San Pedro, Roma, en el año 1892, y décimo quinto de nuestro Pontificado. Leon XIII."

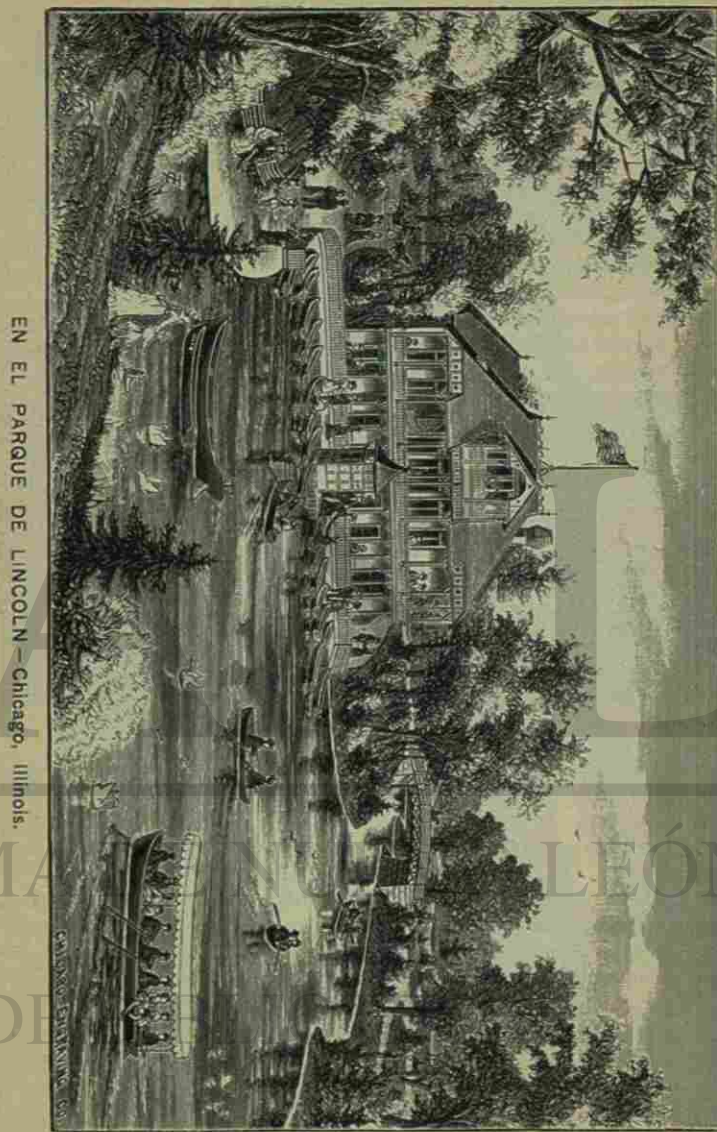
Sepamos ya algo sobre la populosa ciudad.

Chicago está situada en la costa Occidental del Lago Michigan, á los 41° 52' latitud Norte, y á los 87° 35' al Oeste del Meridiano de Greenwich, y su frente en el lago tiene una extensión de más de 12 millas. El llamado río de Chicago divide á la ciudad en cuatro partes, efectuándose la comunicación y tráfico entre todas ellas por medio de 34 magníficos puentes giratorios, construidos en su mayor número de puro hierro, los cuales están situados en los puntos donde se cruzan las calles principales.

El terreno que ocupa la ciudad es de 181 millas cuadradas, y la extensión total de sus calles es de poco más de 2235 millas, de las cuales 669 millas están empedradas. Sus parques son 15 y ocupan una área de terreno de 2,000 acres, estando unidos unos con otros por medio de un magnífico sistema de *boulevards* que tienen juntos una extensión total de 51 millas.

Chicago forma el punto de convergencia para más de 23,000 millas de caminos férreos procedentes del Oeste y es á la vez el punto terminal de ferrocarriles directos del Este que representan como 7,000 millas más de vía.

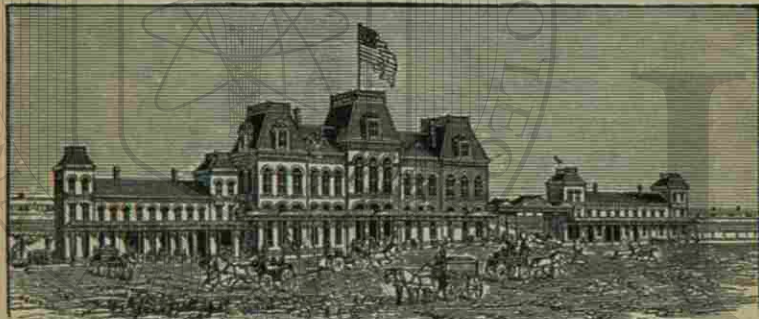
Aquí hay siete estaciones de pasajeros distribuidas convenientemente cer-



EN EL PARQUE DE LINCOLN — Chicago, Illinois.

ca de la parte activa de la ciudad, por medio de las cuales se efectúa el gran movimiento diario de pasajeros que acarrean de una parte á otra 35 diferentes compañías ferro-carrileras. También esta ciudad, tiene una *Union Depot*, pero sin embargo de su nombre, solo sirve dicha estacion para dar cumplimiento á las necesidades de algunos de los citados ferro-carriles que llegan á la ciudad.

El sistema de tranvías de Chicago, el cual pertenece en su totalidad á solo cuatro compañías, es uno de los mejores del mundo. Las cuatro compañías aludidas son: la *Chicago City Railway Co.*, *North Chicago City Railway Co.*, *Chicago West Division Railway Co.* y la *Chicago Passenger Railway Co.* La primera de estas compañías opera todas las más de sus líneas por cable. Cuatro máquinas de una potencia de 250 caballos y dos de 500 caballos de fuerza cada una ponen en movimiento el pesado cable que tiene más de 20 millas de largo. Puede verse esta maquinaria acudiendo al espacioso edificio que ocupa en la calle State, No. 2020. La Compañía es dueña de 90 millas de via



UNION DEPOT—Esquina de las calles Canal y Adams.

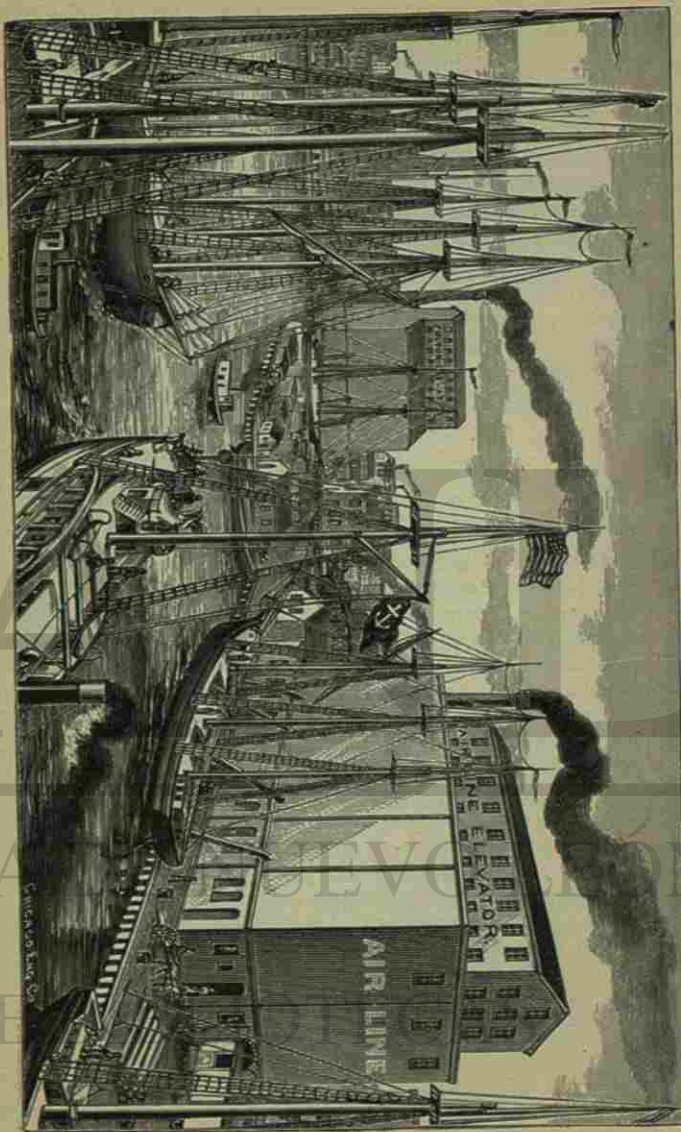
y 648 wagones ó coches; emplea, además, 1,500 caballos en sus otras líneas.

La West Division Co. tiene 100 millas de via, 735 coches y 4,000 caballos para moverlos.

Se calcula en 200,000 el número de las personas que se sirven de los tranvías diariamente.

El número de puentes que tiene la ciudad sobre el río de Chicago es de 53, y sus grandes viaductos construidos á conveniente altura sobre los rieles de los ferro-carriles es de 27. Tiene 41 millas de frente á ambos lados del río, y el número de embarcaciones que llegaron al puerto en el último año fué de 9,118.

En Chicago se publican 25 periódicos diarios, 260 semanarios, 36 quincenales y 14 por trimestres. El número de sus iglesias es de 317 y de 286 el de sus edificios de escuelas públicas, perteneciendo á la municipalidad de este número 221, que representan un valor de \$50,000,000: por los 65 edificios restantes paga arrendamiento la municipalidad. El número de los niños que asisten á estas escuelas es, por término medio, de 119,602, y el número de los



VISTA EN EL RIO CHICAGO—Chicago, Illinois.

que asisten á las escuelas particulares es de 65,000. Las escuelas públicas están atendidas por 2,920 maestros.

Hay en la ciudad: 395 millas de tranvías; 1,200 millas de alambres eléctricos; 36,418 lámparas para el alumbrado público, incluyendo en éste número las eléctricas y las de gas.

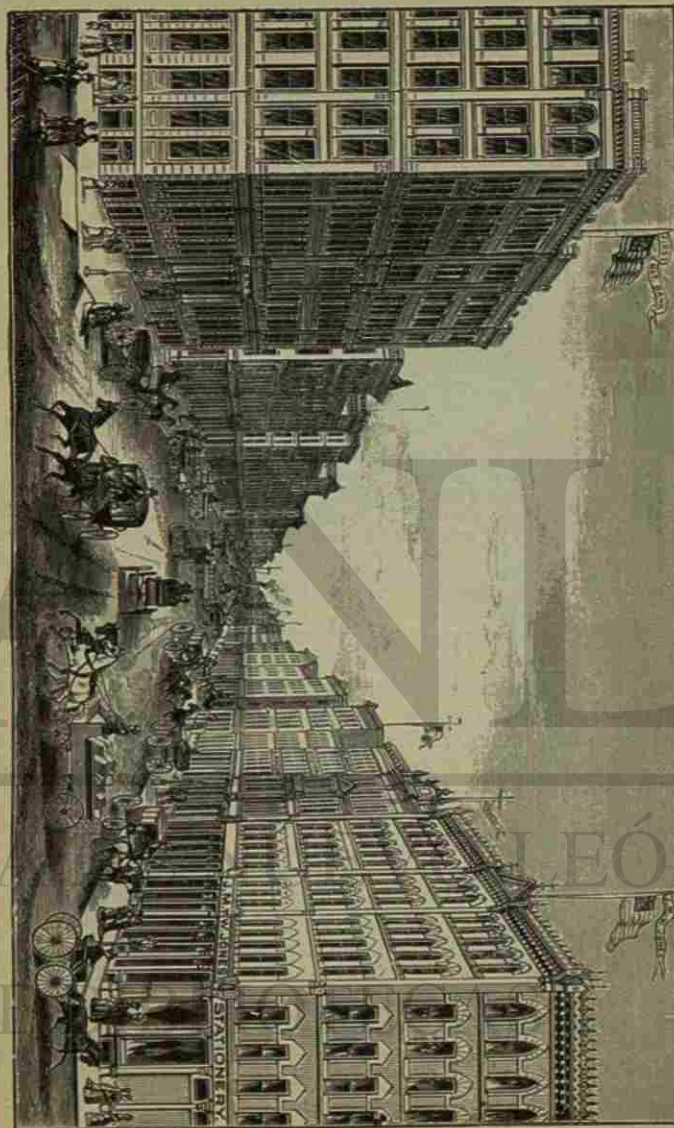
Todas las calles de Chicago están tiradas á cordel y son amplias con abundancia, como si los que trazaron su primer plano hubiesen tenido en cuenta la gran importancia que estaba destinada á alcanzar con el trascurso del tiempo. A ambos lados, las principales de ellas, ostentan edificios elevadísimos de tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho, nueve, diez, once, y doce pisos; hay también varios de trece y catorce y uno de 21 pisos, todos de atractiva apariencia y sólida construcción.

No ha habido ninguna ciudad cuyo crecimiento, en todos sentidos, así en población como en riqueza, haya sido más rápido, que el de Chicago. Acudamos á los números para demostrar mejor su desarrollo en población:

En 1830, el número de sus habitantes era.....	70
" 1840,	4,853
" 1850,	29,963
" 1860,	112,172
" 1870,	298,977
" 1880,	503,185
" 1890,	1,200,000

Era Chicago en 1830 un poblacho insignificante, que no tenía ni siquiera comunicación postal con el resto del mundo, compuesto de una docena de casitas de madera que habitaban otras tantas familias. Sin embargo, en 1841 habíase convertido en una ciudad incorporada, con 5752 habitantes, y sus exportaciones ascendían ya entonces á más de \$325,000. Sus negocios comenzaron á tomar importancia mayor en 1850, y diez años despues, en 1860, su comercio en cereales, puero, madera y harina se habia desarrollado de una manera enorme. En 1871, era pues, una grande y rica ciudad, que con justicia se enorgullecía de sus progresos y que competía ya de una manera ventajosa con los principales centros comerciales de éste y del viejo continente. Sus transacciones mercantiles, al por mayor solamente, ascendieron en dicho año á \$450,000,000. Pero llegó la noche del 8 de Octubre de 1871; noche que será de recuerdo imperecedero para sus habitantes; noche en que una terrible conflagración redujo á cenizas casi completamente á toda la ciudad. Aquel gran siniestro granjeó la conmiseración de todas las naciones civilizadas del globo.

El número de edificios reducidos á cenizas ascendió á 17,450; el número de sus habitantes que quedaron sin un techo que los cobijara fué de 98,500, y los que perecieron en el incendio, 200. El distrito quemado cubría tres millas cuadradas, y se calcula que las pérdidas ocasionadas subieron á \$190,000,000, de cuya cantidad se recobraron como \$44,000,000 de seguros en las propiedades destruidas, aunque muchas de las compañías del país tuvieron que declararse en quiebra.



CALLE DEARBORN - Vista al Norte de la calle Monroe, Chicago, Illinois.

Pero sin embargo de la enormidad del siniestro, los negocios se interrumpieron solo por poco tiempo. Muchos de sus comerciantes construyeron provisionalmente casas de madera en las cuales continuaron sus negocios, y un año despues la mayor parte del distrito quemado se habia reedificado. En los lugares donde antes habia edificios de madera y de raquítica construcción aparecieron despues edificios magníficos y sólidos de ladrillo, piedra y hierro. Ya hoy no se encuentran ni rastros de aquel incendio sin igual, á excepcion de alguna que otra gran masa ennegrecida de hierro y otras sustancias fundidas por el fuego, las cuales pueden verse en algunos de los lugares públicos de recreo (una hay en el Lincoln Park) marcadas con esta inscripcion: *Incendio de 1871.*



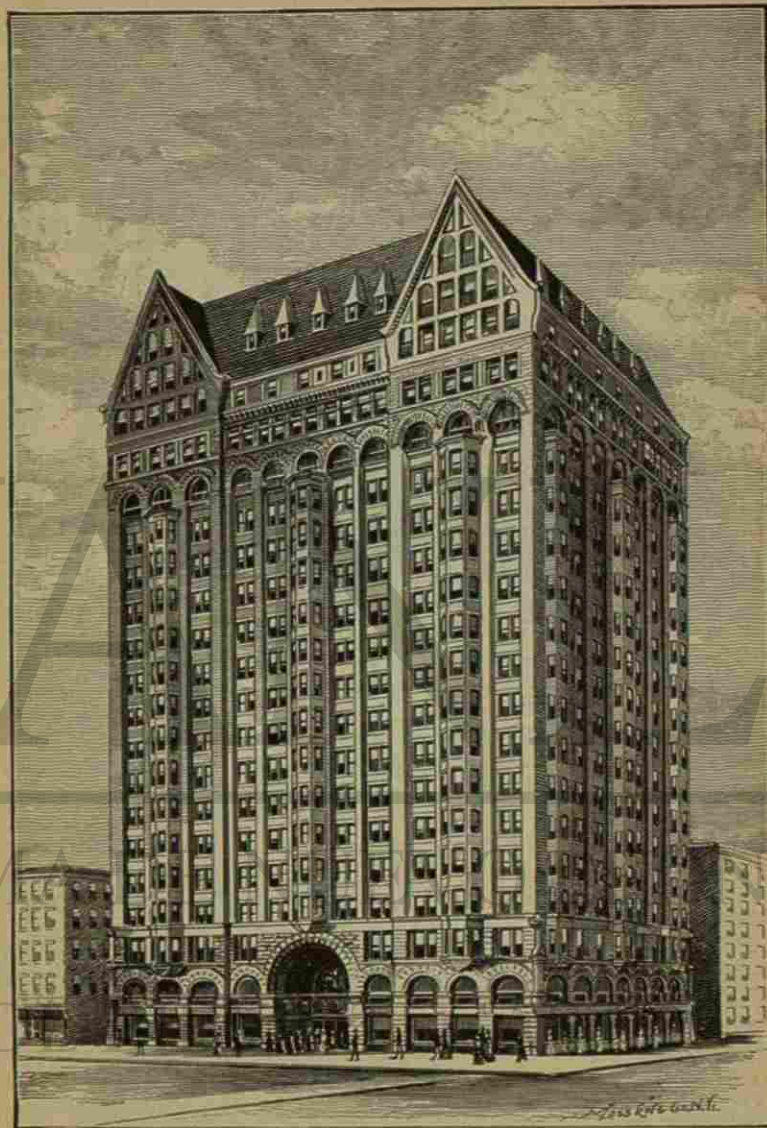
EL EDIFICIO DE OWINGS.
Nº 233 Calle Dearborn.

y proseguir con rapidez mayor por la senda del progreso, en la cual se encarriló, por decirlo así, desde el día de su fundacion.

Los notables edificios de Chicago son tantos que no intentaremos hacer aquí mencion de todos ellos; el lector podrá juzgar, sin embargo, de algunos de los últimos que se han construido en la ciudad, por los pequeños grabados que aparecen en esta página y la siguiente. El Templo Masónico, que es el edificio comercial de mayor altura que se haya construido hasta hoy en el mundo, está situado en la esquina N. E. de las calles State y Randolph. Su frente en la calle State es de 170 pies y de 115 pies el que mira á la calle Randolph. Tiene 21 pisos, contando el del tejado, y su altura total es de 276 pies. Se halla aún en construcción, y una vez concluido tendrá 16 ascensores de una capacidad de 50,000 personas por



EDIFICIO TACOMA—En las calles
La Salle y Madison, de 13 pisos.



EL TEMPLO MASÓNICO—Esquina de la calle Randolph y State, Chicago.

dia, y el costo total del edificio será de \$4,500,000.

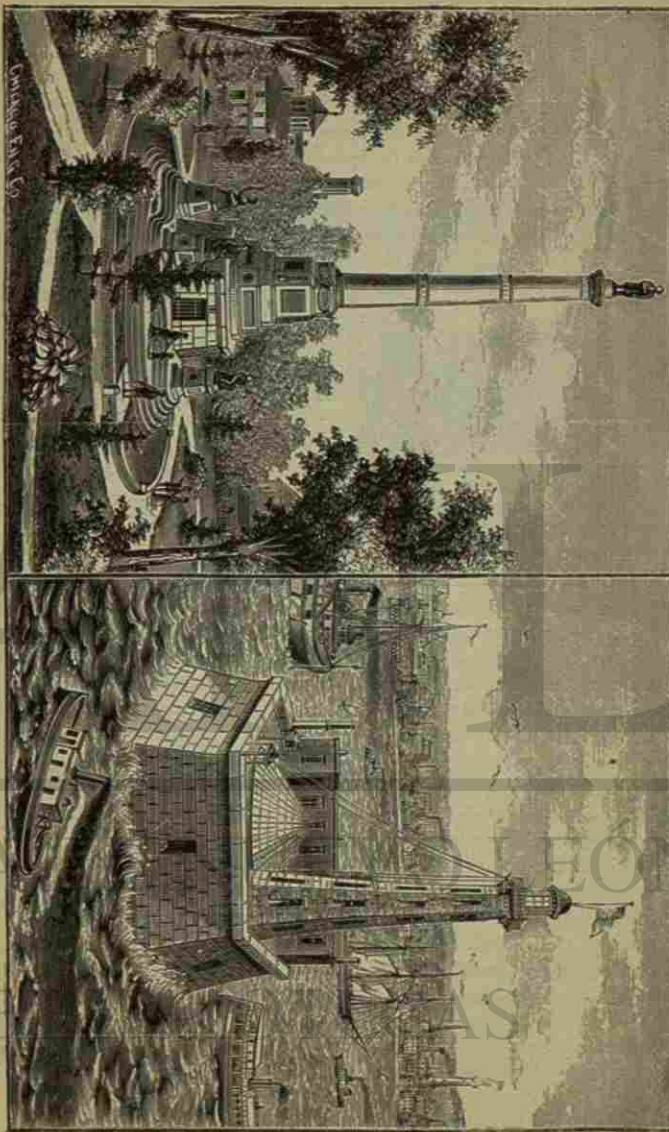
El *Auditorium* es otro de los colosales edificios de esta ciudad. Está situado en la esquina de la calle Congress y de la avenida Michigan, formando también otra esquina con la misma calle Congress y la avenida Wabash. Su construcción se comenzó en Enero 21 de 1887, continuándose los trabajos sin interrupción hasta quedar terminado. Su gran apertura tuvo lugar el día 9 de Diciembre de 1889. En Junio de 1888, como ya su construcción estaba muy avanzada, los Republicanos aseguraron el local para celebrar su gran convención en el citado año, y fue allí, en presencia de 12,000 espectadores que el Sr. Benjamin Harrison recibió su nominación para Presidente de los



EL AUDITORIUM—Esquina de la calles Congress y Avenidas Michigan y Wabash.

Estados Unidos. El edificio es de diez pisos y hay en él á la vez un magnífico hotel, un elegante teatro y oficinas de negocios. Ocupa casi toda la cuadra entre las calles citadas; está construido de granito del Estado de Maine y hierro; tienen sus diez pisos una altura de 144 piés, y la de su torre, la cual queda en la fachada que mira á la calle Congress, es de 225 piés sobre el piso de la calle. Nadie que visite Chicago debe dejar de ascender á esta torre y contemplar desde allí el bellissimo panorama que ofrece la ciudad. Los elevadores ó ascensores que conducen á este lugar se encuentran entrando por la puerta principal que da á la calle Congress. Al salir del elevador y antes de entrar á la escalera de la torre se encuentra al encargado de cobrar 25 cvos. por el privilegio de ir á gozar de la bella perspectiva. También se venden boletos para el efecto en el despacho del *Hotel Auditorium*, al cual se entra por las puertas que dan á la avenida Michigan.—El costo total de este soberbio edificio fué de \$2,000,000.

El *Palacio del Condado* y el *Palacio Municipal* son los más grandes é importantes de todos los edificios públicos de la ciudad. Ocupan una cuadra entre las calles Clark, La Salle, Randolph y Washington. Sus dos fachadas principales tienen cada una 340 piés; la anchura de ambos edificios es de 280 piés y su elevación de 124 piés. En cada uno de sus dos extremos hay varios elevadores que facilitan la subida á sus pisos superiores. En el quinto piso se halla la Librería Pública de Chicago, la cual tiene 150,000 volúmenes. El grabado de estos edificios gemelos aparece en la página N° 173.



EL MONUMENTO DE DOUGLAS—Avenida Cottage Grove. "LA CRIB"—Obras hidráulicas en el lago Michigan. Chicago, Illinois.

El segundo edificio público en importancia es el de la *Administración de Correos y la Aduana*, aunque no tiene ya la amplitud necesaria para una ciudad como Chicago. Está situado entre las calles Clark, Dearborn, Adams, y Jackson. Es uno de los edificios más grandes del país destinados á estos fines. Mide 342 piés de largo por 210 piés de anchura. Tiene un hermoso patio interior de 198 por 83 piés, abierto hasta el techo, por donde recibe la luz. Todo el piso principal y los cuartos del segundo piso están ocupados por el Departamento de Correos. La cantidad realizada en esta Administración por la venta de estampillas y sobres para cartas,



CATEDRAL DEL NOMBRE DE DIOS.
Calles Superior y del Estado.

tarjetas postales y por la certificación de cartas y órdenes postales ascendió en 1890 á \$13,248,656.48; el número de piezas que se despacharon fué de 326,273,617, y el número de empleados con que cuenta el Departamento es de 751.

El Edificio de las *Exposiciones Industriales* ocupa uno de los sitios más favorecidos de la ciudad, en la esquina de la avenida Michigan y de la calle Adams, inmediato á la orilla del lago. Este local, no solo por el objeto principal á que está destinado es notable sino también por haberse reunido allí la Convención Nacional Republicana de 1880 y las convenciones nacionales de los dos grandes partidos (el Republicano y el Demócrata) en 1884. Allí se exhiben anualmente las producciones industriales, científicas y artísticas del Noroeste, con cuyo motivo miles de personas visitan en el propio tiempo esta gran ciudad. Se construyó éste siguiendo el modelo del famoso edificio de la Exposición de Viena, y mide 800 piés de longitud, 240 piés de latitud y 110 piés de elevación, desde el nivel de la calle hasta la cúspide de sus hermosas torres, de las cuales una se levanta de cada uno de sus extremos y la otra en su centro, á igual distancia entre las dos primeras. Los que visiten este lugar y sepan que este gran edificio se comenzó y se concluyó en solo 96 días de tiempo tendrán una idea de la actividad con que se hacen las cosas por esta parte del mundo. Véase el grabado en la página No

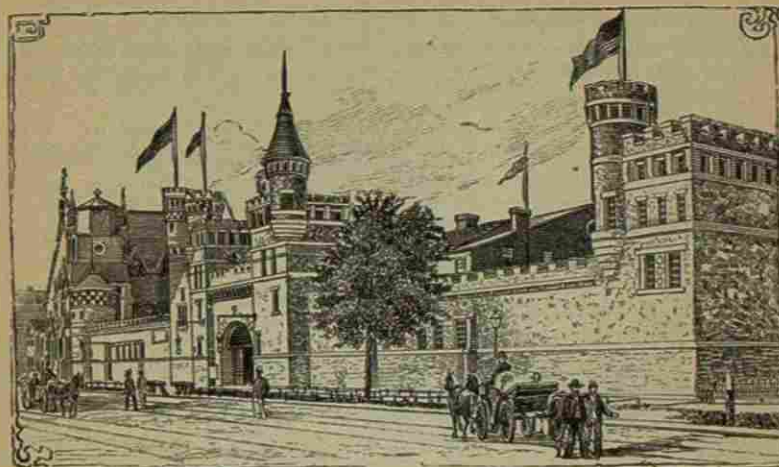
Una de las obras públicas de más importancia en este lugar es la que sirve para suministrar el agua á toda la población. Se toma esta del lago Michigan, á una distancia de dos millas de la costa, por medio de un ingenioso artificio ó cons-

trucción flotante (véase el grabado) á la que dan el nombre de *Crib*. En el centro de esta hay un gran cilindro de hierro, de 9 piés de diámetro, clavado hasta una profundidad de 31 piés abajo del fondo del lago y el cual comunica con dos túneles que tienen, uno 5 piés de diámetro y el otro 7 piés, y que partiendo de allí, en diferentes direcciones cada uno, van á parar á la orilla á dos grandes edificios donde hay poderosas bombas que elevan el agua á una altísima torre, de donde baja por su propio peso y se distribuye en cañería de hierro por toda la ciudad. Puede visitarse este lugar en vaporcitos que hacen viajes cada media hora y que cobran 25 cvos. por el viaje redondo. Los vaporcitos parten del *Lake Front Park*.

El Edificio de las *Exposiciones Industriales* ocupa uno de los sitios más favorecidos de la ciudad, en la esquina de la



El Monumento de la Policía.—Plaza Haymarket.



LIBBY PRISON WAR MUSEUM.—En la avenida Wabash entre las calles 14ª y 16ª.

trucción flotante (véase el grabado) á la que dan el nombre de *Crib*. En el centro de esta hay un gran cilindro de hierro, de 9 piés de diámetro, clavado hasta una profundidad de 31 piés abajo del fondo del lago y el cual comunica con dos túneles que tienen, uno 5 piés de diámetro y el otro 7 piés, y que partiendo de allí, en diferentes direcciones cada uno, van á parar á la orilla á dos grandes edificios donde hay poderosas bombas que elevan el agua á una altísima torre, de donde baja por su propio peso y se distribuye en cañería de hierro por toda la ciudad. Puede visitarse este lugar en vaporcitos que hacen viajes cada media hora y que cobran 25 cvos. por el viaje redondo. Los vaporcitos parten del *Lake Front Park*.

Su Departamento de Fuego cuenta con 67 máquinas ó bombas para incendios; 26 carros enormes de escaleras y garfios, propios para escalar los muros de edificios de ocho y diez pisos; 3 vaporcitos perfectamente equipados con los necesarios aparatos para apagar cualquier incendio que pueda originarse á lo largo del frente ó márgenes del río Chicago ó en las numerosas embarcaciones que lo recorren; cuenta con 387 caballos y 913 hombres en el servicio. Su sistema telegráfico de incendios se estableció con un costo de medio millón de pesos, y por medio de él pueden comunicarse los alarmas de fuego instantáneamente á la estación más cercana, de cualquier punto de la ciudad por medio de 1830 cajas ó aparatos que están colocadas en conexión con los hilos eléctricos en los puntos más convenientes de la ciudad. Con tal prontitud acuden los bomberos á cualquier lugar que se indique y es tal la eficacia del Departamento todo, que sin embargo de haber, por término medio, tres incendios cada día, las pérdidas son relativamente pequeñas. Los gastos que este departamento origina al municipio

anualmente suman \$800,000.

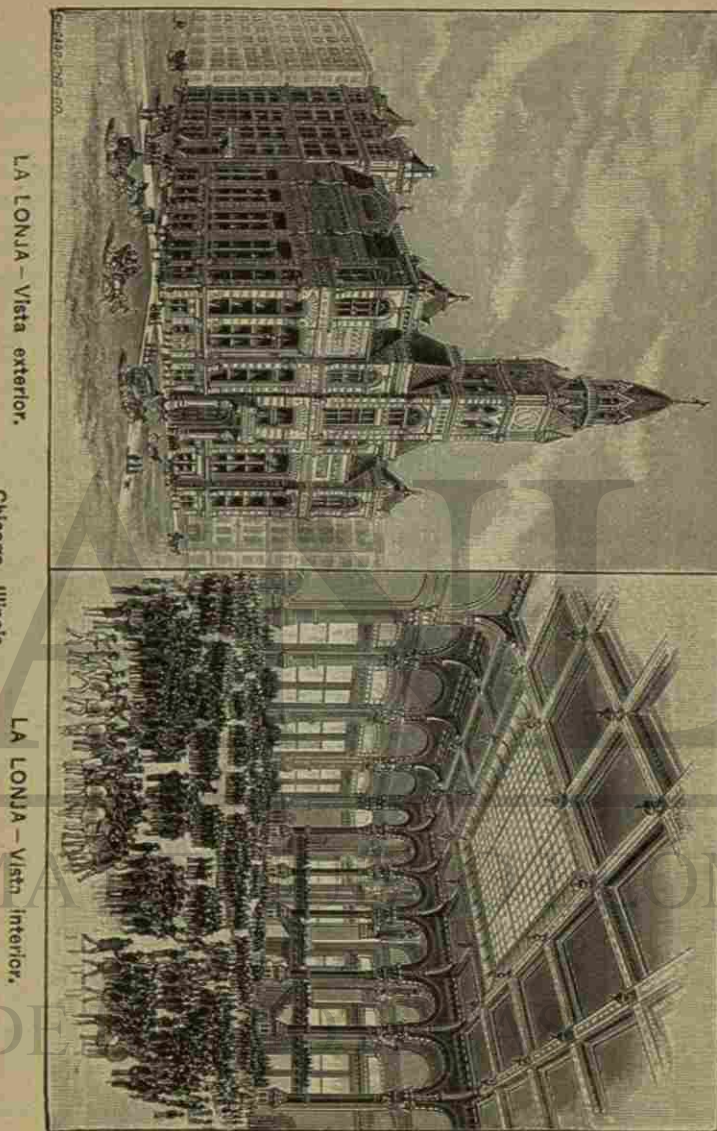
La fuerza de policía consiste de 1900 hombres, número pequeño en proporción con al de sus habitantes. El Departamento de Policía arroja un gasto anual de más de \$1,000,000.

La Lonja es otro de los edificios que llama la atención del viajero. Está situado á la terminación de la calle La Salle. Es un imponente edificio de granito, que cubre un espacio de 225 por 174 pies y que termina en su parte superior con una torre que mide, desde el piso de la calle hasta su extremo más elevado, 265 pies. Después de la torre del *Anditorium* es éste el punto más elevado en toda la ciudad exceptuando solo el Templo Masónico, pues la altura de éste es de 276 pies. El arreglo interior del edificio es esmerado particularmente el del gran salón de la Lonja el cual mide 174 pies de longitud, 155 de latitud y 80 pies de elevación, con un inmenso tragaluz ó techo de cristal cuyo tamaño es de 80 por 70 pies.

Esta Lonja se fundó en el año de 1848, y cuando se incorporó dos años más tarde, contaba solo con 13 miembros y la cuota de iniciación era de \$5. Hoy el número de los asociados asciende á 2,000 y la cuota de iniciación es de \$10,000. Los certificados de asociación son, sin embargo, transferibles y así suele conseguirse alguno pagando de \$3,000 á \$5,000. Toda transacción que se hace en este lugar se reduce á la especulación sobre cereales ú otros productos del campo, no permitiéndose nunca ni una de estas transacciones por cantidades menores de 1,000 *bushels* (un bushel mide 80 lbs.) de grano ó 250 cajones ó bultos de manteca ó puerco. El costo total de este edificio fué de \$1,500,000. Su grabado aparece en la página siguiente.

Se permite la entrada libre á las galerías á las personas que deseen visitar este lugar durante las horas de los negocios.

En la estación de mayor actividad millones de *bushels* de grano cambian de mano en las pocas horas que duran las sesiones, y al que no comprende esta clase de operaciones y lo contempla todo desde las galerías le parece estar presenciando algún espectáculo dada por locos furiosos. Por todas partes se ven grupos de hombres gesticulando y dando órdenes con toda la fuerza de sus pulmones: muchachos mensajeros que traen y llevan partes telegráficas corriendo frenéticamente de un grupo á otro; montones de grano colocados de trecho en trecho en las largas mesas donde se exhiben las muestras, y al lado de estas compradores y vendedores trabajando con sus sombreros puestos, fumando y con su incesante y cada vez más excitada vociferación ayudando á la general confusión que allí existe. La fluctuación en los precios, que es generalmente desde $\frac{1}{8}$ de centavo hasta 8 y 10 centavos, se publica inmediatamente y á la vez el telégrafo pone en guarda á los que especulan en los granos de Chicago en Londres, París, San Francisco, y Nueva York. Las voces de unos son apagadas por las voces más potentes de otros y... se apaga también á veces la razón; pero día tras día puede presenciarse tras los muros del magestuoso edificio de la Lonja aquella misma febril excitación; y mientras allí se hacen y se pierden grandes fortunas en solo media



LA LONJA - Vista exterior.

Chicago, Illinois.

LA LONJA - Vista interior.

hora, la gran Chicago, sigue imperturbable en su marcha de adelanto: su millón y pico de habitantes ocupado en mil diferentes industrias, las chimeneas de sus grandes fábricas arrojando siempre humo en gruesos volúmenes y sus numerosos ferro-carriles llevando y acarreado gente de todas partes del mundo. Verdaderamente, no puede detir que conoce este país quien antes no haya visitado esta ciudad.

No es posible que nos ocupemos aquí ni con pequeños detalles de todo lo que hay en Chicago digno de verse, y así solo recomendamos al turista que visite los siguientes lugares:

La Lenja, en las calles Jackson y La Salle.—*El Instituto de Artes*, avenida Michigan, esquina de la calle Van Buren.—*El Parque de Lincoln* y su boulevard llamado *Lake Shore Drive*.—*El Parque de Humboldt* y el boulevard del mismo nombre.—*El Parque de Garfield*, anteriormente llamado Parque Central. Los *Cementerios Calvary, Graceland, Mt Olivet y Oakwood*.—*El Tribunal del Condado y la Casa Municipal*, en las calles Washington y Clark.—*La Crib*, obras hidráulicas en el lago. Pueden tomarse vaporcitos que cobran 25 cvos. por el viaje redondo, en el puente de la calle Clark, y en la orilla del lago, al pie de la calle Congress, casi en frente del *Auditorium*, en el *Lake Front Park*.—*El Tribunal de lo Criminal y la Cárcel*, esquina de la calle Michigan y la avenida Dearborn.—*El Salon de Exposiciones*, avenida Michigan, esquina de la calle Adams.—*Las Fuentes Drexel y Bates*.—*Los Elevadores de Grano*, á la desembocadura del río, en la calle 16ª y en varias partes á lo largo del río.—*La Administración de Correos y la Aduana*, entre las calles Clark, Jackson, Dearborn y Adams.—*Los elevados edificios que aparecen en la esquina de las calles La Salle y Adams*, en la esquina de Jackson y Dearborn, en la esquina de Clark y Randolph y el *Templo Masónico* en la esquina de las calles State y Randolph.—*Las Obras Hidráulicas* con sus poderosas bombas y elevada torre.—*Los Túneles* debajo del río en las calles La Salle y Washington, por donde pasan tranvías de cable.—*La Librería Pública*, en el Palacio Municipal. Los *Teatros*, cuyos nombres aparecen bajo el encabezado de "Principales Teatros"—*La Torre del Auditorium* y los *Monumentos de Douglas*, en la avenida Lake y la calle 35ª; *Drexel Fountain*, en el extremo Sur del boulevard de Drexel; de *Grant y Lincoln*, de *Ryerson y Shiller*, en el Parque de Lincoln, y el *Monumento de la Policía*, en la Plaza Haymarket.

Este último, del cual aparece un pequeño grabado en la página 200 está erigido en el sitio mismo donde tuvo lugar un gran motin en el mes de Mayo de 1886, durante los disturbios de obreros ocurridos por aquel tiempo.

En una noche del citado mes, numerosos anarquistas celebraban una reunion pública y pronunciaban discursos incendiarios. Un peloton de policías fué enviado á este lugar para dispersarlos, y cuando los guardianes del orden público cargaron sobre ellos, los anarquistas les arrojaron una bomba de dinamita matando á siete de ellos en el acto é hiriendo á sesenta y seis.

Se tomaron luego medidas para arrestar á los cabecillas de los anarquistas, lo cual se efectuó el dia 5 del mismo Mayo. La causa de los acudados fué muy

ruidosa y duró 36 dias consecutivos ante los tribunales. Al fin los cabecillas Parsons, Spies, Fielden, Engel Fischer, Schwab y Lingg fueron sentenciados á la horca; pero Lingg, que era el más joven de todos ellos y á quien se conocia tambien con el apodo de "el anarquista tigre" se suicidó antes en la cárcel volándose la tapa de los sesos por medio de una pequeña bomba cargada de dinamita que se colocó entre los dientes. Las sentencias contra Fielden y Schwab fueron conmutadas por prision para toda su vida y los demás fueron ahorcados en Noviembre 11 de 1887. La estatua de la Plaza Haymarket fué regalada á la policía por los residentes de Chicago.—Para visitar este lugar tómense los tranvías de la calle Lake ó los de la calle Randolph.

En las listas que siguen á continuacion encontrará el turista los nombres de los principales hoteles de la ciudad, la tarifa de los coches de sitio, oficinas de boletos de los diferentes ferro-carriles, las de telégrafos, precios de pasajes etc. etc., despues de las cuales cerraremos el presente capítulo para seguir la ruta que nos hemos trazado.

TEATROS PRINCIPALES Y OTROS SITIOS DE RECREO.

CHICAGO OPERA HOUSE, esquina S. O. de las calles Clark y Washington.
COLUMBIA THEATRE, en el lado Sur de la calle Monroe, entre las de Clark y Dearborn.

GRAND OPERA HOUSE, en la calle Clark, entre las de Washington y Randolph.

HOOLEY'S THEATRE, No 149 calle Randolph.

MADISON STREET OPERA HOUSE, No 83 calle Madison.

MC. VICKER'S THEATRE, No 82 calle Madison.

AUDITORIUM THEATRE, Avenida Wabash, esquina de la calle Congress.

OLYMPIC THEATRE, calle Clark, cerca de la de Randolph.

CENTRAL MUSIC HALL, esquina N. E. de las calles Randolph y State.

PANORAMA DE LA BATALLA DE GETTYSBURG, esquina de la avenida Wabash y Panorama Place.

CASINO, avenida Wabash, cerca de la calle Adams.

EPSTEAN'S DIME MUSEUM, museo situado en la calle Randolph, entre las de Clark y Dearborn.

GLOBE DIME MUSEUM, museo situado en la calle State, cerca de la de Van Buren.

SOUTH SIDE MUSEUM, museo situado en la calle Clark, Nos 146, 148, 150 y 152

LIBBY PRISON MUSEUM, museo situado en la avenida Wabash, entre las calles 14ª y 16ª.—Véase el grabado en la página 189.

TELEGRAFOS.

La *Western Union Telegraph Co.* tiene su oficina principal en la esquina de las calles Washington y La Salle, y la *Postal Telegraph Cable Co.* en el "Phoenix Building," esquina de las calles Clark y Jackson. Ambas compañías tienen tambien despachos en todos los principales hoteles y diferentes puntos de la ciudad.

PRINCIPALES HOTELES.

EL AUDITORIUM, conducido bajo el plan europeo y americano, en la esquina de la avenida Michigan y la calle Congress. Precios por día: plan europeo, de \$3 á \$5; plan americano, de \$4 á \$6.

HOTEL RICHELIEU N° 187, avenida Michigan. Plan europeo. Cuartos de \$2 á \$5 al día.

PALMER HOUSE, esquina de las calles State y Monroe. Plan europeo y americano. Precios: plan europeo, de \$1 arriba; plan americano, de \$3 arriba.

LELAND HOTEL, esquina de la avenida Michigan y la calle Jackson. Plan europeo y americano. Precios: plan europeo, de \$1.50 arriba; plan americano, de \$3 á \$5 al día.

GRAND PACIFIC HOTEL, esquina de las calles Clark y Jackson. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5 al día.

SHERMAN HOUSE, esquina de las calles Clark y Randolph. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5 al día.

HOTEL VICTORIA, esquina de la avenida Michigan y la calle Van Buren. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5 al día.

WELLINGTON HOTEL, esquina de la avenida Wabash y la calle Jackson. Plan europeo. Precios, de \$1.50 á \$5 al día.

TREMONT HOUSE, esquina de las calles Lake y Dearborn. Plan americano. Precios, de \$3 á \$4.50 al día.

HOTEL BRUNSWICK, esquina de la avenida Michigan y la calle Adams. Plan americano. Precios, de \$2 á \$3 al día.

MC COY'S HOTEL, esquina de las calles Clark y Van Buren. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$2 al día.

GORE'S HOTEL, N° 266 á 274, calle Clark. Plan europeo solamente. Precios de \$1.00 arriba.

KIMBALL HOTEL, Nos. 262 y 264, calle Clark. Plan europeo. Cuartos de 50 y 75 cvos. al día.

SARATOGA HOTEL, Nos. 155 á 161, calle Dearborn. Plan europeo. Precios, de 75 cvos. á \$2 al día.

WINDSOR HOTEL, Nos. 145 á 153, calle Dearborn. Plan europeo. Precios, de 75 cvos. á \$1.50 al día.

COMMERCIAL HOTEL, esquina de las calles Lake y Dearborn. Plan americano. Precios, \$2 y \$2.50 al día.

CORTLAND HOTEL, Nos. 16 á 22, calle Adams. Plan americano. Precios de \$1.50 á \$2.00 al día.

NATIONAL HOTEL, Nos. 228 y 230, calle Clark. Plan americano. Precios, de \$1.50 á \$2 al día.

HOTEL MIDLAND, Nos. 133 y 135 calle Adams. Plan europeo. Precios, de 75 cvos. á \$1 al día.

ATLANTIC HOTEL, esquina de las calles Van Buren y Sherman. Plan americano. Precio, \$2 al día.

HOTEL BREWSTER, N° 292, calle Dearborn, esquina de la calle Van Buren. Plan europeo. Precios, de 50 cvos. á \$1 al día.

BRIGGS HOUSE, esquina de la Quinta avenida (Fifth avenue) y la calle Randolph. Plan americano. Precios, de \$2 á \$2.50 al día.

GRACE HOTEL, esquina de las calles Clark y Jackson. Plan europeo. Precios, de 75 cvos á \$1.50 al día.

KUHN'S HOTEL, N° 165 calle Clark. Plan europeo. Precios, de 75 cvos. á \$2.00 al día.

GREAT NORTHERN HOTEL, esquina de las calles Jackson y Dearborn. Gran edificio de catorce pisos, en construcción.

HOTEL RICHMOND, esquina de las calles State y Van Buren. Plan europeo. Precios, 75 cvos., \$1 y \$1.50 al día.

HOTEL BREVOORT, Nos. 143 & 145 calle E. Madison. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$4 al día.

CLIFTON HOUSE, esquina de la avenida Wabash y la calle Monroe. Plan americano. Precios, \$2.50 y \$3 al día.

THE METROPOLE, esquina de la avenida Michigan y la calle 23ª. Plan europeo y americano. Europeo, \$2, y americano de \$4.50 arriba al día.

SOUTHERN HOTEL, esquina de la avenida Wabash y la calle 22ª. Plan americano. Precios, de \$2.50 á \$3.50 al día.

HOTEL WOODRUFF, esquina de la avenida Wabash y la calle 21ª. Plan americano. Precios de \$3 á \$5 al día.

CONTINENTAL HOTEL, esquina de la avenida Wabash y la calle Madison. Plan americano. Precio, \$2 al día.

BURKE'S EUROPEAN HOTEL, Nos. 140 y 142 calle Madison. Plan europeo. Precios, de 75 cvos. á \$1.50 al día.

DESPACHOS DE BOLETOS Y ESTACIONES DE FERROCARRILES.

ATCHISON TOPEKA & SANTA FÉ, N° 212 calle Clark. Sus trenes parten de la Dearborn Station.

BOSTON & ALBANY R. R.—Este ferro-carril empalma con el N. York Central & Hudson River R. R. en la ciudad de Albany, para Boston.—Despacho de Boletos, calle Clark N° 66.

BALTIMORE & OHIO R. R., N° 193 calle Clark. Su estación está en la avenida Michigan, al pie de la calle Monroe.

CENTRAL MEXICANO, N° 236 calle Clark.

CHICAGO & ATLANTIC R. R., N° 105 calle Clark. Sus trenes parten de la Dearborn Station, al pie de la calle Dearborn.

CHICAGO, BURLINGTON & QUINCY R. R., N° 211 calle Clark. Sus trenes parten de la Union Depot, estación situada en la calle Canal, entre las de Madison y Adams.

CHICAGO, ST. PAUL & KANSAS CITY, N° 188 calle Clark. Sus trenes parten de la Grand Central Station, esquina de la calle Harrison y la Quinta ave-

nida (Fifth Avenue). Véase el grabado en la página N.º...

CHICAGO, ROCK ISLAND & PACIFIC, R. R. N.º 104 calle Clark. Sus trenes parten de la *Van Buren Street Depot*, estación situada en la calle Van Buren, entre la avenida Pacific y la calle Sherman, una cuadra al Oeste de la calle Clark.

CHICAGO & ALTON, R. R., N.º 195 calle Clark. Sus trenes parten de la *Union Depot*, calle Canal entre las de Madison y Adam.

CHICAGO & NORTHWESTERN R. R. N.º 208 calle Clark. Sus trenes parten de su magnífica estación situada en la calle Wells del Norte, esquina de la de Kinzie.

DENVER & RIO GRANDE R. R. N.º 236 calle Clark.

ILLINOIS CENTRAL R. R., No 194 calle Clark. Su estación se halla al pie de la calle Lake.

IRON MOUNTAIN & SOUTHERN R. R., N.º 199 calle Clark.

LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN R. R., N.º 66 calle Clark. Sus trenes parten de la *Van Buren Street Depot*, estación situada en la calle Van Buren, entre Pacific Avenue y la calle Sherman, una cuadra al Oeste de la calle Clark.

MISSOURI PACIFIC, R. R. N.º 199 calle Clark

NACIONAL MEXICANO, Cuarto N.º 10 en el *Roobery Building*, edificio situado en la esquina de las calles La Salle y Adams.—Pueden obtenerse también informes en la calle Clark, N.º 199.

NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER R. R. N.º 66, calle Clark. Sus trenes empalman con los del ferrocarril *Lake Shore & Michigan Southern*, los cuales parten como ya se ha dicho, de la calle Van Buren.

NEW YORK LAKE ERIE & WESTERN R. R. N.º 242 calle Clark. Trenes salen de la *Dearborn Station*.

PENNSYLVANIA R. R. N.º 248, calle Clark. Sus trenes parten de la *Union Depot*, estación situada en la calle Canal, entre las de Madison y Adams.

TEXAS & PACIFIC R. R. N.º 199 calle Clark.

WABASH R. R., N.º 203 calle Clark. Sus trenes parten de la *Dearborn Station*.

MISSOURI, KANSAS & TEXAS R. R. N.º 197, calle Clark. Empalma con el ferrocarril *Chicago, Burlington and Quincy*, cuyos trenes ya se ha dicho parten de la *Union Depot*, calle Canal.

COCHES DE SITIO Y EQUIPAJES.

FRANK PARMELEE'S OMNIBUS LINE & BAGGAGE EXPRESS COMPANY.—Esta compañía se encarga del transporte de pasajeros y equipajes de las diferentes estaciones de ferrocarril á cualquier hotel ó lugar de la ciudad, y tiene su despacho principal en la calle Adams, N.º 132. Sus omnibus y agentes se hallan en las estaciones á la llegada de todos los trenes.

Precios: por cada pasajero, con ó sin el ordinario equipaje, (uno ó dos baúles) de cualquier estación de ferrocarril á cualquier hotel, ó vice versa, 50 cvos.

Esta es la única compañía en Chicago autorizada por las compañías de fer-

ro-carriles para expedir *checks* de equipaje desde los hoteles ó residencias hasta el punto á que vayan destinados, lo cual es de gran comodidad para el viajero; pues se evita así la molestia de acudir personalmente á la estación á efectuar dicho arreglo. Para que la compañía de equipajes pueda expedir los citados *checks* el pasajero debe tener ya comprado su boleto y mostrarlo al agente correspondiente. El despacho de la compañía está abierto desde las 7 de la mañana hasta las 10 de la noche, y el número de su teléfono es el 45.

BRINK'S CHICAGO CITY EXPRESS Co.—Esta también es otra buena compañía, que se encarga de llevar equipajes y pequeños ó grandes paquetes entre las estaciones de ferrocarriles y los hoteles, y á cualquier parte de la ciudad. Por llevar un baúl de la estación á cualquier hotel, ó vice versa, cobra 25 cvos. Su despacho principal se halla en la calle de Washington, N.º 88.—No tiene carruajes para pasajeros.

Los precios que los coches de sitio cobran según ordenanza municipal, son los siguientes:

Por conducir uno ó dos pasajeros de una á otra estación de ferrocarril \$1.

Por conducir una ó dos personas á cualquier lugar, siempre que la distancia no pase de una milla, \$1.

Por conducir una ó dos personas á una distancia mayor de una milla y menor de dos millas, \$1.50.

Por el aumento de cada dos pasajeros, 50 cvos.

Por conducir una ó dos personas, en la misma ciudad, á cualquier distancia que no sea mayor de dos millas, \$2.

Por cada pasajero adicional, 50 cvos.

Por los niños de 5 á 14 años de edad podrá cobrarse la mitad de los indicados precios por las mismas distancias; pero cuando sean menores de 5 años no se hará cobro ninguno, siempre que la distancia á que deban ser conducidos no pase de una milla.

Por el uso de un carruaje movido por dos caballos, contratándose por el día, para uno ó más pasajeros, \$8.

Por el uso de uno de estos carruajes, por la hora, con uno ó más pasajeros, con el privilegio de ir de un lugar á otro y detenerse en cualquier sitio el tiempo que se desee, como sigue: por la primera hora, \$2; por cada hora siguiente ó parte de hora, \$1.

A cada pasajero le será permitido llevar en estos carruajes, sin cargo adicional, su equipaje de viaje, siempre que no pase éste de un baúl y 25 libras en bultos menores.

Por vehículos de un caballo se cobra: por una milla ó fracción de una milla, por cada pasajero, 25 cvos., por la primera milla.

Por una milla ó fracción de milla, después de la primera milla, por uno ó más pasajeros, 25 cvos.

Por uno ó dos pasajeros, por la hora, 75 cvos, dentro de los límites de la ciudad.

Por cada cuarto ó fracción de cuarto de hora adicional, 20 cvos.

DE MÉXICO Á CHICAGO Y NUEVA YORK.
PRECIOS DE PASAJE Y DISTANCIAS.

La siguiente lista incluye los precios de pasaje, tiempo y distancias que hay de Chicago á las principales ciudades del Este, por los ferro-carriles *Lake Shore & Michigan Southern* y *New York Central & Hudson River*.



Mapa de la Ruta que siguen los trenes del *Lake Shore & Michigan Southern* y el *New York Central & Hudson River R. R.*

DE CHICAGO Á	PASAJE		COCHE-DORMITORIO	HORAS	MILLAS
	1ª Clase	2ª Clase			
Toledo	\$7.00	\$6.00	\$2.00	6:30	234
Cleveland	10.00	8.00	2.00	9:30	357
Buffalo	13.50	11.00	3.00	14:10	540
Niágara	13.50	11.00	3.00	14:55	562
Albany	19.00	16.00	4.50	21:50	837
Saratoga	19.54	16.80	4.50	21:24	838
*Boston	22.00	19.00	5.50	28:30	1039
*Nueva York	20.00	17.00	5.00	26:40	980

El Tren Limitado No. 12, que parte de Chicago á las 5:30, hace el viaje en 25 horas.

*Los boletos de viaje entre Chicago y Nueva York para viaje continuado ó directo cuestan \$20 y entre Chicago y Boston \$22. Estos boletos no permiten hacer escala en las ciudades intermedias. Los que quieran disfrutar de este privilegio deberán comprar boletos de los conocidos como *unlimited tickets*; estos no caducan nunca y el viajero puede detenerse en una ó todas las estaciones intermedias el tiempo que guste. Su precio es: de Chicago á Nueva York, \$22.25 y de Chicago á Boston, \$23.65.

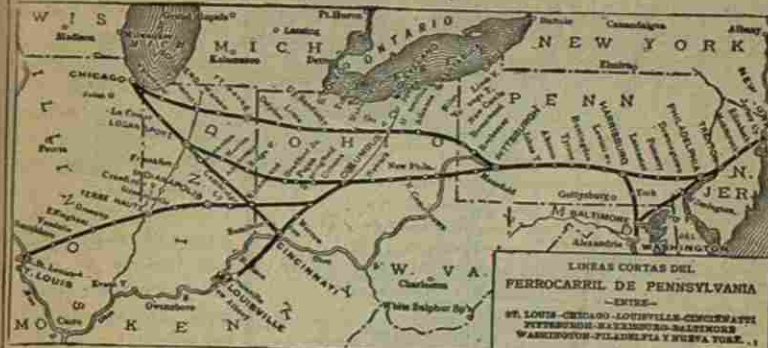
THE CHICAGO, BOSTON & NEW YORK SPECIAL

Este elegante tren que parte de Chicago todos los días á las 10:30 A. M. por los ferro-carriles *Lake Shore & Michigan Southern* y el *New York Central & Hudson River*, llega el día siguiente á Nueva York á las 2:10 P. M. y á Boston á las 4:00 P. M. Este tren está todo vestibulado y tiene coches-dormitorios de Wagner, coches-comedores, coches-salones y coches para fumar.

Los precios de pasaje están sujetos á cambio sin previo aviso.

PRECIOS DE PASAJE Y DISTANCIAS.

La siguiente lista incluye los precios de pasaje y las distancias que hay de Chicago á las principales ciudades del Este por el *Ferrocarril de Pennsylvania*, así como las horas que se emplean en el viaje.



Mapa de las Rutas que siguen los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* entre las grandes ciudades del Este.

DE CHICAGO Á	PASAJE		COCHE-DORMITORIO	HORAS	MILLAS
	1ª Clase	2ª Clase			
Cincinnati	\$8.00	...	\$2.00	10 1/2	300
Columbus	8.35	\$7.00	2.00	11	314
Pittsburg	12.00	10.00	2.50	17	468
Harrisburg	17.25	14.75	4.00	24	717
Baltimore	17.50	15.00	5.00	27	801
Washington	17.50	15.00	5.00	28 1/2	844
Filadelfia	18.25	15.50	5.00	27	822
Nueva York	20.00	17.00	5.00	29	912

El Tren Limitado emplea 25 horas de Chicago á Nueva York.

Debe tenerse presente que por las líneas del *Ferrocarril de Pennsylvania* se puede ir de Chicago á Nueva York por diferentes rumbos ó rutas, todas las cuales no pasan por las mismas ciudades, como ya se comprenderá consultando el mapa. Pueden comprarse billetes de viaje, sin embargo, que comprendan todas las ciudades que aparecen en la lista, haciendo la debida explicacion al agente de boletos.

Un boleto de esta clase cuesta, \$35.90 y es válido en todo tiempo, no caduca nunca. Así puede el viajero hacer todas las escalas que guste.

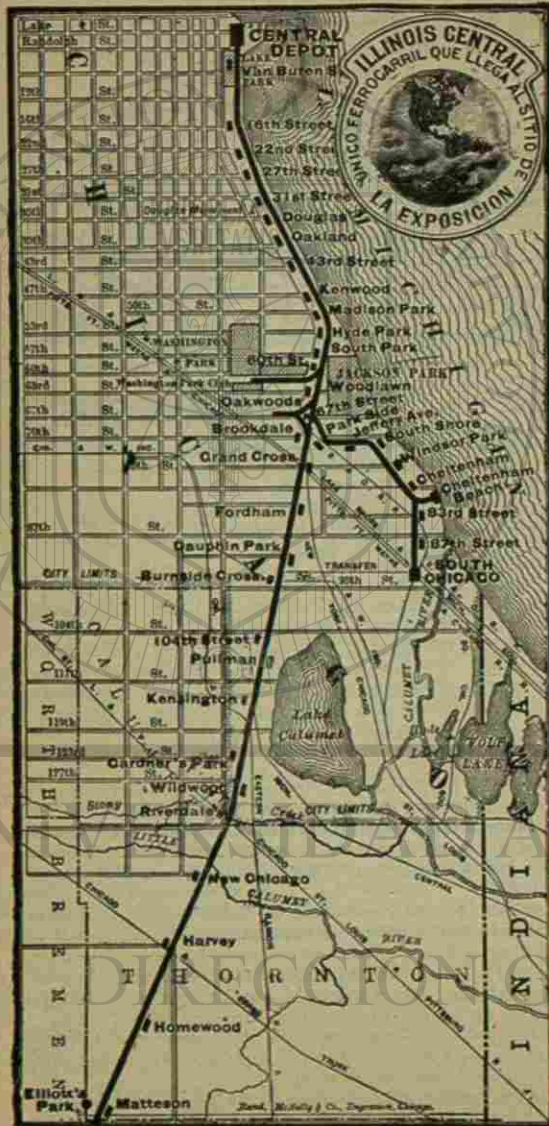
Un boleto de Chicago á Nueva York, pasando solamente por *Pittsburg*, *Harrisburg* y *Filadelfia* cuesta \$20, y es válido para el viaje continuado ó directo. Los boletos válidos por 15 días, con derecho á escala por ese tiempo en cualquiera de las ciudades de la ruta que se elija, cuestan \$26.50.

Un boleto de Chicago á Nueva York, con derecho á detenerse en *Pittsburg*, *Harrisburg*, *Baltimore*, *Washington* y *Filadelfia* todo el tiempo que se desee cuesta \$31.70. Boletos de esta clase no caducan nunca.

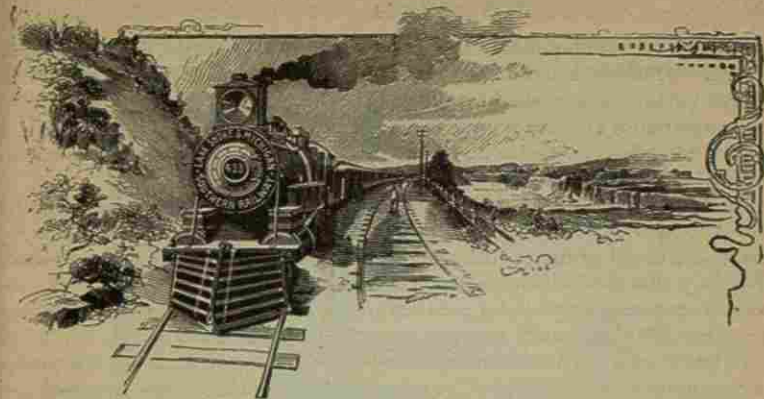
Los precios de todos los boletos están sujetos á cambio sin previo aviso.

EXPRESO DE WELLS, FARGO Y CIA.—El despacho principal está situado en la

calle Dearborn, Nos. 154 y 156.



JACKSON PARK.—Uno de los medios mejores y más rápidos para ir al sitio de la Exposición es tomando uno de los trenes del ferrocarril *Illinois Central* en Lake Front Park, el cual está situado al pié de la calle Van Buren, ó en cualquiera de las estaciones que incluye el mapa que aparece en esta página. De las seis puertas que dan paso á los terrenos de la Exposición la más favorecida por el público es la de la calle 57ª, situada en el extremo Norte del parque. Para Llegar á esta puerta los que tomen los trenes del *Illinois Central* deben bajarse en la llamada "South Park Station."—También se puede llegar allí tomando los tranvías de cable de las avenidas *Wabash* y *Collage Grove* hasta la calle 57ª. Para beneficio de nuestros lectores hemos trazado una ruta que comenzando en la citada entrada de la calle 57ª pasa por todos los principales edificios, debiéndose seguir por ella á la derecha. El precio de entrada es 25 cvos. Véase el mapa, Pag. 179.



De Chicago á Buffalo.

EL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN—CLEVELAND BUFFALO—LAS CATARATAS DEL NIAGARA.

El ferrocarril *Atchison Topeka & Santa Fé* nos condujo desde El Paso hasta la gran metrópoli que estamos ya próximos á abandonar, y para continuar el viaje que tenemos trazado deberemos tomar uno de los trenes del Ferrocarril *Lake Shore & Michigan Southern*. En este ferrocarril seguiremos hasta Buffalo, punto donde empalma con el *New York Central & Hudson River Railroad*, que es el que nos ocupará en el siguiente capítulo.

El ferrocarril que nos ha de conducir hasta Buffalo, ciudad que queda á 540 millas de Chicago, tiene arreglos de conexión con ferrocarriles que parten para todos los puntos del compás; pero de la única que nosotros nos ocuparemos es de la que forma con el *New York Central & Hudson River R. R.*, seguros de que cuantos hagan el viaje por medio de estas dos líneas férreas hasta Nueva York, siguiendo así nuestras indicaciones, nos lo han de agradecer de veras, por las muchas razones que encontrará el lector, así en el presente como en el siguiente capítulo.

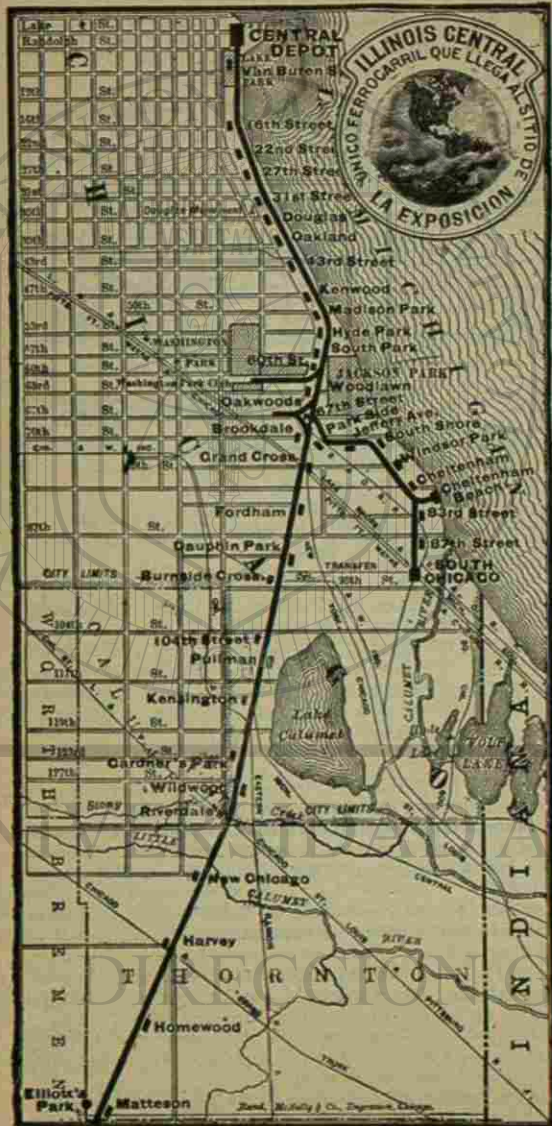
Verdaderamente, los arreglos hechos por las compañías dueños de estos dos grandes ferrocarriles han sido de muy grande comodidad para el público, constituyendo al mismo tiempo la ruta más pintoresca y segura para viajar entre las dos principales ciudades de América: Chicago y Nueva York. No podemos hablar de uno de estos ferrocarriles



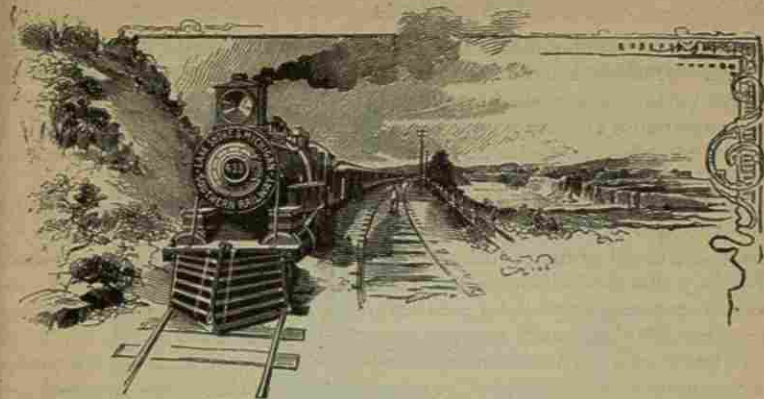
Entrada al Puerto de Buffalo.

EXPRESO DE WELLS, FARGO Y CIA.—El despacho principal está situado en la

calle Dearborn, Nos. 154 y 156.



JACKSON PARK.—Uno de los medios mejores y más rápidos para ir al sitio de la Exposición es tomando uno de los trenes del ferrocarril *Illinois Central* en Lake Front Park, el cual está situado al pié de la calle Van Buren, ó en cualquiera de las estaciones que incluye el mapa que aparece en esta página. De las seis puertas que dan paso á los terrenos de la Exposición la más favorecida por el público es la de la calle 57ª, situada en el extremo Norte del parque. Para Llegar á esta puerta los que tomen los trenes del *Illinois Central* deben bajarse en la llamada "South Park Station."—También se puede llegar allí tomando los tranvías de cable de las avenidas *Wabash* y *Collage Grove* hasta la calle 57ª. Para beneficio de nuestros lectores hemos trazado una ruta que comenzando en la citada entrada de la calle 57ª pasa por todos los principales edificios, debiéndose seguir por ella á la derecha. El precio de entrada es 25 cvos. Véase el mapa, Pag. 179.



De Chicago á Buffalo.

EL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN—CLEVELAND
BUFFALO—LAS CATARATAS DEL NIAGARA.

El ferrocarril *Atchison Topeka & Santa Fé* nos condujo desde El Paso hasta la gran metrópoli que estamos ya próximos á abandonar, y para continuar el viaje que tenemos trazado deberemos tomar uno de los trenes del Ferrocarril *Lake Shore & Michigan Southern*. En este ferrocarril seguiremos hasta Buffalo, punto donde empalma con el *New York Central & Hudson River Railroad*, que es el que nos ocupará en el siguiente capítulo.

El ferrocarril que nos ha de conducir hasta Buffalo, ciudad que queda á 540 millas de Chicago, tiene arreglos de conexión con ferrocarriles que parten para todos los puntos del compás; pero de la única que nosotros nos ocuparemos es de la que forma con el *New York Central & Hudson River R. R.*, seguros de que cuantos hagan el viaje por medio de estas dos líneas férreas hasta Nueva York, siguiendo así nuestras indicaciones, nos lo han de agradecer de veras, por las muchas razones que encontrará el lector, así en el presente como en el siguiente capítulo.

Verdaderamente, los arreglos hechos por las compañías dueños de estos dos grandes ferrocarriles han sido de muy grande comodidad para el público, constituyendo al mismo tiempo la ruta más pintoresca y segura para viajar entre las dos principales ciudades de América: Chicago y Nueva York. No podemos hablar de uno de estos ferrocarriles



Entrada al Puerto de Buffalo.

sin hablar del otro también. Como ya se ha visto, el punto de empalme se efectúa en Buffalo, una de las grandes y progresistas ciudades del Estado de Nueva York. De Buffalo á las Cataratas del Niágara hay solo un paso, puede decirse; unos cuantos minutos en el ferrocarril proporcionan al viajero la oportunidad de contemplar de cerca una de las obras más maravillosas salidas de la mano del Creador.

Los trenes del *Lake Shore & Michigan Southern* corren sobre los rieles del *New York Central & Hudson River* y los trenes de éste corren igualmente sobre los rieles del primero. El primero tiene doble vía desde Chicago hasta Buffalo y el segundo tiene cuatro vías desde Buffalo hasta Nueva York, dos para sus trenes que van y dos para sus trenes que vienen, siendo de esta manera imposible que pueda haber ningún choque entre ellos.

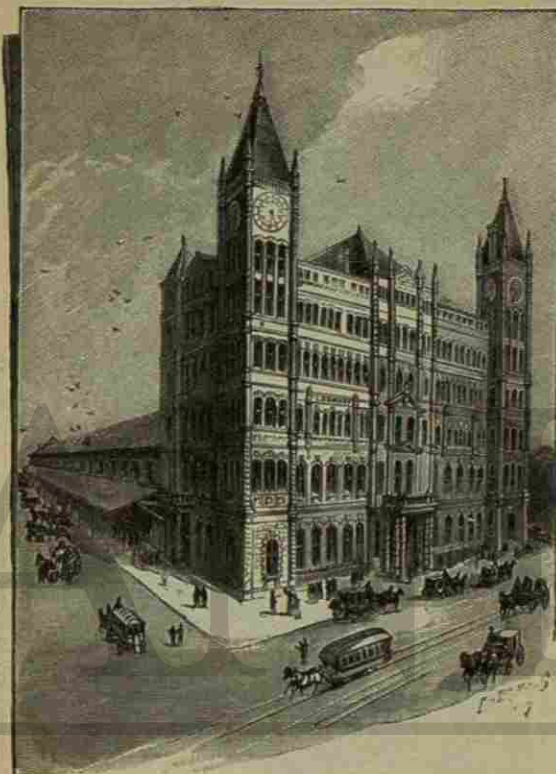
El buen servicio y la elegancia en todos los trenes de estas dos compañías es cosa notoria; pero uno hay que sobresale á los demás en lujo y comodidad: es éste el llamado **NEW YORK & CHICAGO LIMITED**.

¿Desea viajar uno enteramente solo, separado del resto de los pasajeros, en una habitación arreglada con lujo y gusto exquisito, donde no falte el aguamanil con agua fría y caliente, ni los espejos, ni una mullida cama, ni los timbres eléctricos para llamar cuando sea necesario? ¿O desea ocupar otra habitación igual á esta en sus arreglos interiores, pero de tamaño mayor para poder viajar con señora y familia ó para viajar con varios amigos? ¿Desea uno tomar una ó más comidas en el elegante coche-comedor, sazonada con los mejores vinos del país y extranjeros y servida por camaristas atentos y dispuestos á satisfacer el menor capricho del consumidor? ¿O desea pasar al salón de lectura provisto de una magnífica biblioteca y de los principales periódicos del país, donde pueden encontrarse también escritorios con abundancia de papel, tinta, plumas y sobres? ¿O desea pasar al rico salón de fumar, y mientras saborea un buen tabaco tirado sobre cómodas butacas recrear la vista en bellísimos paisajes? ¿O desea tomar un baño de agua fría ó caliente, ó pasar á la peluquería y afeitarse mientras el tren sigue deslizándose sobre sus rieles de acero á razón de 45 y 50 millas por hora? Se desean, en fin, todas estas comodidades? En tal caso, que no se deje de tomar el indicado tren de los ferrocarriles *Lake Shore & Michigan Southern* y del *New York Central & Hudson River*.

Este, tan justamente celebrado tren, hace la carrera entre Chicago y Nueva York, dejando á los pasajeros en la Gran Estación Central de esta última ciudad, en un día, y una hora exactamente, sin hacer cambio ninguno de tren. Lleva también un coche-dormitorio que llega hasta Boston sin cambio ninguno.

Otro de los grandes trenes del *Lake Shore & Michigan Southern* más favorito del público es el N.º 6. Lleva coches vestibulados de Wagner, coches de primera y segunda clase y también coches de fumar, proporcionando así á todos la manera de viajar que gusten en un tren expreso cuya velocidad no es menor que la del "Tren Limitado" de que ya hicimos mención. "El tren

N.º 6" parte de Chicago á las 10:30 A. M. diariamente y llega á Buffalo, las Cataratas del Niágara, Filadelfia, Boston, Nueva York y á cualquiera de las



ESTACION DEL FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN—Chicago.

[En la calle Van Buren, esquina de la de Sherman].

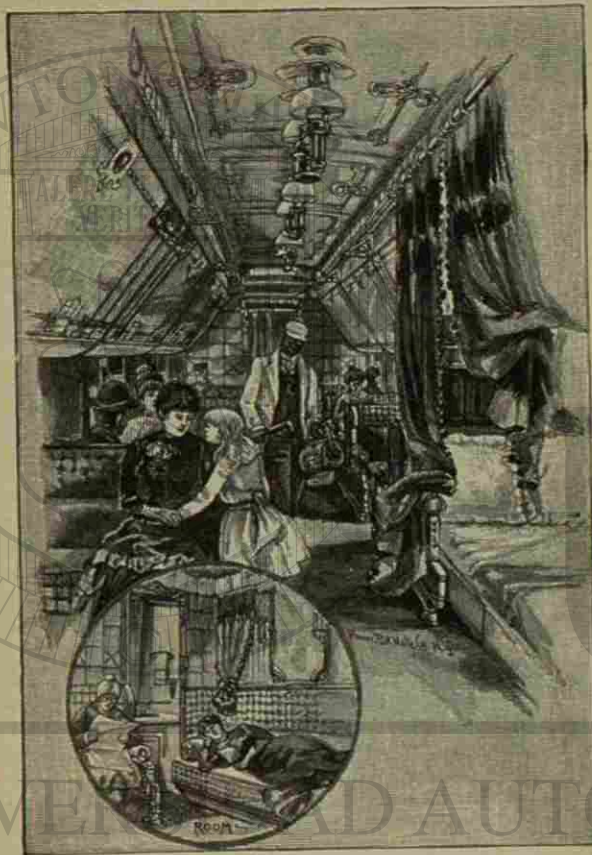
ciudades del Este, al día siguiente.

Tomemos, pues, el tren que más nos convenga, acudiendo á la estación de pasajeros del *Lake Shore & Michigan Southern*, que ya sabemos está situada en la esquina de las calles Van Buren y Sherman, distante solo tres cuadras de la Administración de Correos.

Una vez emprendida la veloz carrera y despues de salir de los límites de Chicago, el tren sigue todavía por alguna distancia próximo á la márgen meridional del Lago Michigan, con dirección hácia el Oriente. Sale del Estado de Illinois, entra al de Indiana y llega á

South Bend, despues de una carrera de 86 millas. Es esta una poblacion-

cita manufacturera por excelencia, que tiene 13,500 habitantes. Aquí es donde se halla la gran fábrica de carruajes de *Studebaker*, carruajes que se

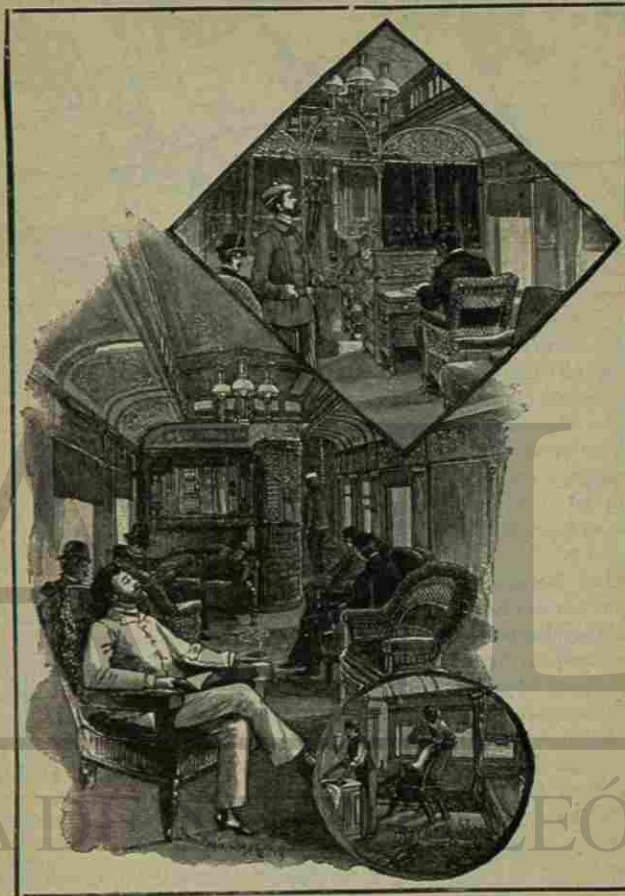


VISTA INTERIOR DE UNO DE LOS ELEGANTES COCHES-DORMITORIOS—Ferrocarriles "Lake Shore & Michigan Southern y New York Central."

consideran como los mejor construidos en el país. Tiene así mismo este lugar bonitos edificios públicos y una universidad católica llamada de *Notre Dame*, que goza de muy buen nombre. Quince millas más adelante se llega á

Elkheart, punto de donde parten con rumbo al Norte varios ramales del ferrocarril que nos conduce, y después de recorrer ricas comarcas agrícolas y bosques dilatados y sombríos pertenecientes á los Estados de Indiana y Ohio, el tren llega á

Toledo, ciudad de 82,652 habitantes, situada en una alta mesa á orillas del río Maumee, á 244 millas de Chicago y 8 millas del lago Eric. Tiene calles



ESCRITORIO, SALON DE FUMAR, BANOS Y PELUQUERIA—Ferrocarriles

"Lake Shore & Michigan Southern" y "New York Central."

espaciosas; grandes fábricas para la construcción de máquinas y carros de ferrocarril; numerosas fábricas de muebles y fundiciones de hierro; bonitos edificios públicos y parques; grandes molinos de harina y costosas obras hidráulicas; buenos hospitales y casas de beneficencia y es, además, centro de ferrocarril, pues llegan allí diariamente trenes de 17 diferentes compañías,



Mapa de la ruta que siguen los trenes del Lake Shore & Michigan Southern.

Toledo, además de su comunicación por ferrocarril, tiene comunicación por canal con Cincinnati, que es la principal ciudad del Estado. Esta comunicación se efectúa por medio del *Miami & Erie Canal*.

Sigue la vía inmediata siempre a la margen Meridional del Lago Erie, el cual se deja unas veces entrever apenas aquí y allá al través de bosques de verde follaje, y otras como queriendo hacer alarde de hermosura, despliega a la vista del viajero en sábanas inmensas sus tranquilas aguas. Y así, disfrutando siempre el turista de variados y risueños cuadros llega a la simpática ciudad de

Cleveland, distante 357 millas de Chicago, y ventajosamente situada en la margen Sur del Lago Erie, a la desembocadura del río Cuyahoga.

Sus principales hoteles son: *Hollenden Hotel*; conducido bajo el plan americano y europeo. Precios: plan europeo, de \$1.50 a \$3; plan americano, de \$3 a \$5—*Forest City House*, plan americano. Precios, de \$2.50 a \$3 al día—*Kenard House*, plan americano. Precios, de \$2.50 a \$3 al día.—*American House*, plan americano. Precios, de \$2 a \$2.50 al día.—*The Stillman*, plan americano: de \$3.50 a \$5 al día.—*Weddel House*, plan americano: de \$3 a \$5 al día. El elegante *Hotel Hollenden*, que es el principal de la ciudad, y cuya entrada está en la calle Bond, N° 368, es el único hotel de primera clase conducido por ambos planes, el americano y europeo, en la ciudad.

Administración de Correos, en Public Square, (Plaza Pública) calle Superior. Expreso de *Wells Fargo y Cia.*, N° 210, calle Bank—*Western Union Telegraph Co.*, esquina de las calles Superior y Water—*American District Telegraph Co.*, N° 126 calle Seneca—*Despachos de boletos*: del *Lake Shore & Michigan Southern*, N° 229 calle Bank; del ferrocarril de *Pennsylvania*, esquina de las calles Bank y Superior.

Se fundó la ciudad en 1791. En este año Moses Cleveland, representante general de una gran compañía del Estado de Connecticut, la cual había comprado todo el trayecto del terreno que ocupa hoy esta hermosa ciudad, se presentó en el lugar tomando posesión de los terrenos en nombre de la

—ITINERARIOS DEL—

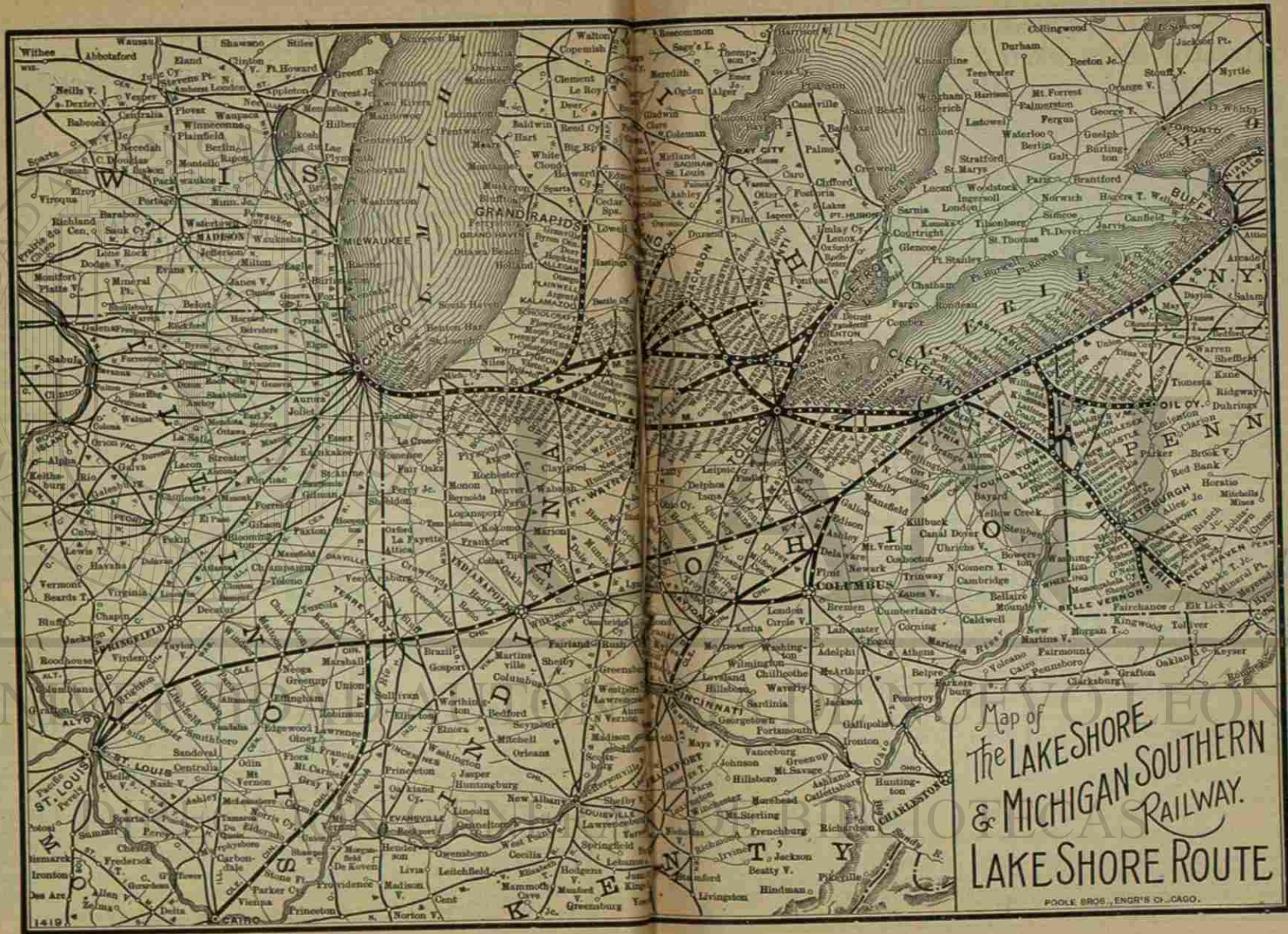
Ferrocarril Lake Shore & Michigan Southern.

—DE CHICAGO A BUFFALO.

A. J. SMITH, Agte. Gral. de Pasajes, Cleveland, Ohio.—C. K. WILBER, Agente en Chicago.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
TREN N° 6 Chicago & Boston Special.					
0	Chicago	10:30am	0	Chicago	3:10 pm
2	Calle 22	10:38am	2	Calle 22	3:18 pm
7	Englewood	10:52am	7	Englewood	3:32 pm
59	La Porte	12:25am	59	La Porte	5:05 pm
86	South Bend	1:04pm	86	South Bend	5:47 pm
101	Elkhart	1:35pm	101	Elkhart	6:15 pm
111	Goshen	1:50pm	120	W. Pigeon	6:47 pm
155	Waterloo	2:56pm	132	Sturgis	7:08 pm
234	Toledo—Llega	4:55pm	155	Cold Water	7:50 pm
234	Toledo—Sale	5:00pm	174	Jonesville	8:22 pm
292	Sandusky	6:13pm	178	Hillsdale	8:50 pm
357	Cleveland—Llega	8:00pm	194	Hudson	8:58 pm
357	Cleveland—Sale	8:05pm	211	Adrian	9:28 pm
412	Ashtabula	9:19pm	244	Toledo	10:30 pm
453	Erie	10:26pm	292	Sandusky	11:43 pm
501	Dunkirk	11:27pm	357	Cleveland	1:40 am
540	†Buffalo—Llega	12:40pm	387	Painesville	2:20 am
540	†Buffalo—Sale para N. Y.	1:50am	412	Ashtabula	2:52 am
TREN N° 4 N. Y. Mail Express.					
0	Chicago	8:00am	453	Erie	4:00 am
2	Calle 22	8:08am	501	Dunkirk	5:02 am
7	Englewood	8:22am	540	†Buffalo—Llega	6:20 am
59	La Porte	9:55am	540	†Buffalo—Sale para N. Y.	7:45 am
86	South Bend	10:38am	TREN N° 12 N. Y. & Chicago Limited.		
101	Elkhart	11:10am	0	Chicago	5:30 pm
120	W. Pigeon	11:38am	2	Calle 22	5:38 pm
132	Sturgis	11:57am	101	Elkhart	8:30 pm
155	Coldwater	12:32pm	234	Toledo	11:55 pm
178	Hillsdale	1:07pm	357	Cleveland	3:00 am
194	Hudson	1:31pm	453	Erie	5:22 am
211	Adrian	1:58pm	540	†Buffalo—Llega	7:40 am
244	Toledo	2:55pm	540	†Buffalo, sale para N. Y.	8:50 am
292	Sandusky	4:04pm	TREN N° 14 N. Y. & Boston Express.		
332	Elyria	5:03pm	0	Chicago	7:45 pm
357	Cleveland	6:00pm	2	Calle 22	7:53 pm
412	Ashtabula	7:14pm	7	Englewood	8:10 pm
453	Erie	8:20pm	9	Grand Crossing	8:16 pm
501	Dunkirk	9:23pm	12	South Chicago	8:25 pm
540	†Buffalo—Llega	10:30pm	30	Millers	9:05 pm
540	†Buffalo—Sale para N. Y.	11:40pm			

Para la continuación de este Itinerario véase 3 páginas adelante.



UNIVERSITY OF MICHIGAN

UNIVERSITY OF MICHIGAN

POOLE BROS., ENGR'S CHICAGO.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Lake Shore & Michigan Southern.
 CONTINUA DE TRES PAGINAS ATRAS.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
59	La Porte	10:13pm	320	N. Amherst	6:48 am
86	South Bend	11:03pm	326	Elyria	7:03 am
90	Mishawaka	11:11pm	345	Berea	7:29 am
101	Elkhart—Llega	11:35pm	356	Erie Ry. Depot	8:00 am
101	Elkhart—Sale	11:40pm	357	CLEVELAND—Llega	8:05 am
111	Goshen	12:02am	357	CLEVELAND—Sale	8:30 am
126	Ligomer	12:30am	376	Willoughby	9:01 am
143	Kendalville	1:03am	387	Painesville	9:21 am
155	Waterloo	1:25am	403	Geneva	9:50 am
163	Butler	1:39am	412	Ashtabula	10:07 am
170	*Edgerton	1:53am	425	Conneaut	10:32 am
180	Bryan	2:12am	438	Girard	10:57 am
187	*Stryker	2:26am	453	Erie—Llega	11:28 am
193	*Archbald	2:37am	453	Erie—Sale	11:38 am
202	Wauscon	2:53am	468	North East	12:01 pm
210	*Delta	3:08am	484	Westfield	12:30 pm
234	Toledo—Llega	3:55am	492	Brocton Junction	12:44 pm
234	Toledo—Sale	4:05am	501	Dunkirk	1:00 pm
279	Port Clinton	5:22am	510	Silver Creek	1:19 pm
292	Sandusky	5:49am	540	†Buffalo—Llega	2:30 pm
300	Huron	6:08am	540	†Buffalo—Sale para N. Y.	3:50 pm
312	Vermillion	6:32am			

*Una estrella indica las estaciones que son de bandera solo se para el tren en ellas al hacerse la señal convenida.

EL TREN N° 4 (Expreso Veloz) que parte de Chicago á las 8:00 de la mañana y llega á Buffalo á las 10:30 P. M. hace la carrera en 14 1/2 horas.—EL TREN N° 6 (Chicago & Boston Special) que parte á las 10:30 A. M. hace la carrera en 14 horas y 10 minutos.—EL TREN N° 8 (Atlantic Express) que parte á las 3:10 P. M. hace la carrera en 16 horas y 35 minutos.—EL TREN N° 12 (New York & Chicago Limited) que parte de Chicago á las 5:30 P. M. hace la carrera hasta Buffalo en 14 horas y 10 minutos, y se detiene en solo cinco estaciones, 5 minutos en cada una. EL TREN N° 14 (New York & Boston Express) que parte de Chicago á las 7:45 P. M. y llega á Buffalo á las 2:30 P. M. hace la carrera en 18 horas y 45 minutos.

†Los trenes al Este de Buffalo corren por *Tiempo del Este*, el cual se adelanta una hora sobre el *Tiempo Central*. Los trenes del "Lake Shore & Michigan Southern" corren por *Tiempo Central*.

PRECIOS QUE SE COBRAN EN LOS COCHES-DORMITORIOS.

DE CHICAGO Á	CAMA	SECCION	GABINETE
Toledo	\$2.00	\$4.00	\$7.00
Cleveland	2.00	4.00	7.00
Buffalo	3.00	6.00	10.00
Albany	4.50	9.00	16.00
Nueva York	5.00	10.00	18.00
Boston	5.50	11.00	20.00

En los Coches-Salones y Coches-Dormitorios del "Tren Limitado" se cobra poquito más.

Se permiten 150 libras de equipaje á cada pasajero.—Por los niños de 5 á 10 años de edad se cobra medio pasaje: por boletos de esta clase solo se conceden 75 libras de equipaje libre. ¿? Como suelen cambiarse las horas en que parten y llegan los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.



Gran Viaducto Central—Cleveland.

citada compañía. Hizo construir luego una cabaña á la margen derecha del río Cuyahoga, inmediata al lago. Esta cabaña fué ocupada en seguida por tres personas, y así comenzó la formación de la que es hoy una de las más importantes ciudades del país.

Poco despues de la llegada de Moses Cleveland á este lugar, se midieron y se subdividieron en solares pequeños y grandes todos los terrenos pertenecientes á la compañía que representaba; pero el crecimiento de la pequeña colonia fué lento. En 1798 su poblacion se camponia de 16 habitantes, número que no habia aumentado más que 150, en 1820. Más tarde, su desarrollo fué siendo más satisfactorio, y la construccion del Canal de Ohio convirtió á Cleveland en puerto de gran importancia. La excavacion de este gran canal se comenzó en 1827 y quedó terminado, uniendo las aguas del lago Erie con las del río Ohio, en 1832, y poco despues el gobierno hizo grandes mejoras en el puerto para proteccion de las numerosas embarcaciones y para contribuir así al mayor desarrollo del ya entonces gran comercio de este lugar.

Por aquellos tiempos se comenzó tambien en la ciudad que nos ocupa la construccion de embarcaciones de todas clases para servicio en el lago, y hoy el astillero de Cleveland es uno de los más importantes de la nacion. En los últimos veinte años ha contribuido mucho á su adelanto el gran desarrollo que ha adquirido su industria manufacturera, debiéndose mencionar especialmente las manufacturas de hierro, petróleo, implementos para la agricultura, carros de ferro-carriles, pintura blanca, toda clase de herramienta fina y maquinaria. En esta ciudad fué donde se inventó el magnífico alumbrado conocido como "Alumbrado Eléctrico de Brush," y aquí están actualmente situados los grandes talleres de la compañía dueña del invento.

Cleveland es la segunda ciudad del Estado de Ohio e a poblacion é importancia comercial, y una de las más hermosas de toda la nacion. Construida la mayor parte de ella sobre un terreno cuya elevacion debe ser como de unos cien piés sobre las aguas del lago, si se la contempla de abordo de cual-

quier embarcación á alguna distancia de la costa la vista que ofrece es bellísima; y, por lo contrario, si desde la elevada mesa que ocupa se contempla el hermoso lago, entonces la vista abarca horizontes dilatadísimos.



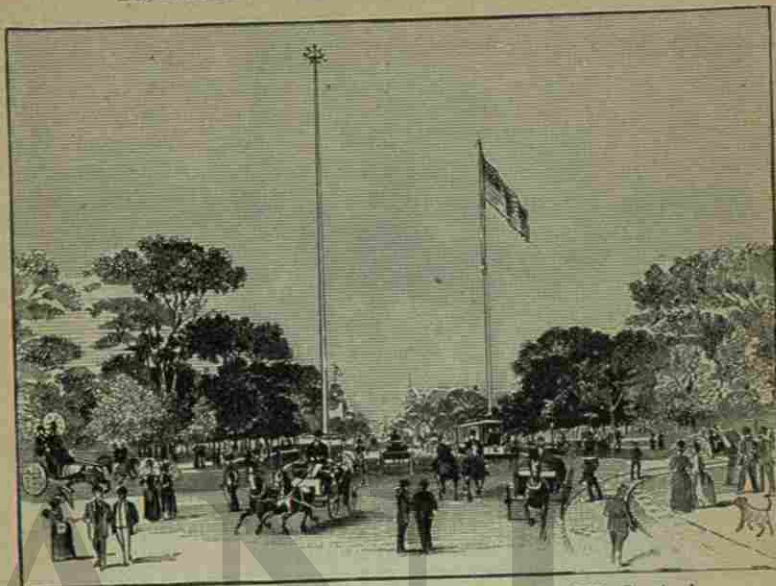
Monumento de Moses Cleveland en la Public Square.

Cuenta la ciudad con grandes edificios de gusto arquitectónico exquisito; con avenidas de residencias, como por ejemplo la avenida *Euclid* y la avenida *Prospect*, que no tiene su igual en todo el país; y su plaza ó parque principal, que ocupa una extensión de diez acres cuadrados de terreno en el centro de la ciudad y llamado *Monumental Park*, es un lugar de recreo y adorno digno de su importancia. En esta plaza ó parque puede verse, entre los varios monumentos que hay allí, una magnífica estatua de bronce en cuyo pedestal se lee este nombre: *Moses Cleveland*, que fué, como ya se ha dicho, el fundador de esta ciudad. También se ve allí otra estatua erigida en 1860 á la memoria del Almirante O. H. Perry, héroe de una batalla librada en el lago Erie durante la guerra de independencia, en 1813.

Los otros lugares dignos aquí de visitarse son: sus varios viaductos, pero muy particularmente el principal ó sea el más grande de ellos, construido de piedra y mezcla en 1878, que mide 3,211 pies de longitud y que une dos importantes divisiones de la ciudad; la fábrica para la refinación de petróleo de la llamada *Standar Oil Company*, considerada la más grande compañía que con este fin se haya organizado en el mundo, y la cual representa un capital de \$200,000,000; la *Cleveland Rolling Mill Company*, gran establecimiento para la fabricación de toda clase de artículos de hierro y acero; la *Catedral Católica*; las grandes fábricas de clavos, de alambre y tornillos; el gran astillero de la *Globe Iron Works*, donde se construyen embarcaciones de hierro de todas descripciones y el cual está cercano á la ciudad; la fábrica de *Woods, Jenk & Co.*, gran establecimiento donde se manufacturan toda clase de objetos de madera; las grandes obras hidráulicas de la ciudad, cuyo costo de construcción ascendió á \$1,500,000; los edificios públicos y, finalmente, el Ce-



Monumento del Almirante Perry



VISTA DE LA CALLE SUPERIOR Y LA "PUBLIC SQUARE"—Cleveland.

menterio *Lake View*, en hermosear el cual se han gastado ya \$500,000. Está situado éste en la avenida *Euclid*, á unas 5 millas del centro de la ciudad, y los 300 acres de terreno que ocupa están á una elevación de 100 pies sobre el nivel del lago. Aquí descansan los restos del que fué en vida James A. Garfield, Presidente de los Estados Unidos del Norte.

La hermosa torre circular ocupa la cima de una alegre colina que tiene una altura de 150 pies sobre las aguas del lago Erie y que se halla distante unas tres millas de las orillas del mismo lago. Del terrado y pórtico del monumento, pero muy particularmente de las ventanas que se ven rodeando toda su parte superior, y á las que conducen cómodas escaleras de forma espiral, se domina perfectamente toda la ciudad y sus interesantes alrededores. Por una parte aparecen sus bosques frondosos y extensos sembrados; por otro su grande y lujoso caserío, sus elegantes parques y avenidas; sus larguísimos viaductos, fábricas y fundiciones, y por otra parte las tranquilas aguas del lago Erie, que tanto han contribuido á su desarrollo comercial.

Este monumento quedó concluido en 1890. Las últimas ceremonias fúnebres se celebraron sobre los restos mortales del malogrado Presidente en esta ciudad el 26 de Octubre de 1881, y el magnífico ataúd de bronce que los contiene se depositó provisionalmente en una tumba del cementerio, quedando aquel lugar vigilado entonces, y durante varios años, por un destacamento de tropa.



PARQUE LAKE VIEW—Cleveland.

Se nombró en seguida un Comité compuesto de los más dignos é influyentes residentes de Cleveland, para recibir y custodiar los fondos que se pudiesen reunir con los donativos voluntarios para erigir un monumento nacional. De todas partes del país se recibieron contribuciones para el efecto hasta que la suma ascendió á \$150,000, para formar la cual se calcula que contribuyó la ciudad de Cleveland con \$75,000.

Se comenzaron los trabajos en este monumento en 1885; la estatua de mármol, la cual fué ejecutada en Italia, se concluyó en Mayo de 1890, y se emplearon en la construcción de todo el monumento como cuatro años y medio aproximadamente.

El monumento está situado en el centro de un cuadro que ocupa 2½ acres de terreno en la parte más elevada del cementerio, como ya se ha dicho. Es uno de los lugares que no debe el turista dejar de visitar. Hay tranvías que parten de la plaza y que van directamente hasta este cementerio.

En esta ciudad reside el Sr. John D. Rockefeller, Presidente de la conocida como *Standar Oil Company*, poderosa empresa que se ocupa en la refinación de petróleo y á la cual ya aludimos en el presente capítulo. El Sr. Rockefeller posee más millones que ninguna otra persona en todo el continente Americano. El mismo no sabe lo que tiene, pero se calcula su fortuna entre \$125,000,000 y \$150,000,000. Sus rentas ascienden anualmente á \$9,000,000, ó en otras palabras, á muy cerca de \$25,000 cada día.

Se dice que la única persona que ha poseído más millones en América que el señor que nos ocupa fué Mr. William H. Vanderbilt, pues la fortuna que dejó á su muerte ascendía á \$200,000,000. Esta inmensa riqueza fué dividida á su muerte entre sus herederos, quienes eran ya dueños de muchos millones, pero ninguno de ellos posee en la actualidad, separadamente, un capital

que ni siquiera se acerca al del Sr. Rockefeller. Se cree que la persona más rica actualmente en toda América, despues del Sr. Rockefeller, es el Sr. William W. Astor, cuya fortuna se estima en \$100,000,000. Los Rothschilds, uniendo todo el capital de todos los miembros de la familia, se calcula que poseen como un billon de duros; pero ninguno de ellos tiene, separadamente, arriba de \$75,000,000. La fortuna del Sr. Jay Gould, dicen personas que se creen bastante enteradas de sus negocios, asciende de \$50,000,000 á \$60,000,000.

El Sr. John D. Rockefeller nació en 1839; tiene, pues, solo 53 años. Estableció una pequeña fábrica para la refinación de aceite en Cleveland cuando tenía 30 años de edad, con el pequeño capital de \$5,000. La suerte le favoreció desde un principio, sin embargo, pues pudo acumular en el corto espacio de 23 años todos los millones que posee, ó sea á razón de seis ó siete millones anualmente.

El clima de Cleveland es sano y su temperatura agradable. El número de sus habitantes es de 261,546.—Terminada aquí nuestra visita sigamos por el *Lake Shore & Michigan Southern* hasta

Buffalo. Aquí estamos ya: en el punto terminal de éste gran ferrocarril y en el extremo Oriental del Lago Erie: en Buffalo, que es en importancia la tercera ciudad del Estado de Nueva York. Veamos antes de todo cuales son sus principales hoteles, ya que es esta una ciudad donde debemos detenernos también un poco y de la cual

partiremos despues para visitar las incomparables Cataratas del Niágara.

El *Hotel Genesee*, en la calle Main, conducido bajo ambos planes. Precios: cuartos, de \$1 arriba; hospedaje completo, de \$2.50 á \$4 al día—*Hotel Iroquois*, esquina de las calles Egle y Main. Precios: por cuarto, de \$1.50 arriba; por hospedaje completo, de \$3 á \$5 al día—*Hotel Broedel*, esquina de las calles Seneca y Wells. Precios: de \$2.50 arriba, por hospedaje completo; no se arriendan cuartos solos—*Tift House*, N° 465 calle Main. Precios: \$2, \$2.50 y \$3 al día, hospedaje completo; no se arriendan cuartos solos—El *Arlington*,

MONUMENTO DE GARFIELD—Cleveland.
[En el Cementerio Lake View]



VISTA DE LA LLAMADA STANDARD OIL WORKS—Cleveland.
(Fábrica para la refinación de Petróleo)

frente á la estación de los ferro-carriles "Lake Shore & Michigan Southern" y "New York Central & Hudson River." Precios: \$2 al día, habitación y asistencia.—Hay un *Restaurant Français* en la calle Washington, N° 285, esquina de la calle Swan.

La Administración de Correos, en la calle Washington, esquina de la de Seneca—*Expreso de Wells Fargo y Cia*, N° 353, calle Main—*Telgrafo de Western Union*, calle Main, esquina de Seneca—*Postal Telegraph Co.*, N° 215 calle Main—*Despachos de boletos*: del ferro-carril *Lake Shore & Michigan Southern*, N° 21 calle Exchange; del *New York Central & Hudson River*, No. 1, calle Exchange; del *Pennsylvania R. R.*, No. 19, calle Exchange, y el del *New York, Lake Erie & Western*, en la calle Main, No. 177. Los trenes de las tres primeras compañías parten de la *New York Central Depot*, (Estacion del New York Central) situada en la calle Exchange, frente á la de Wells, y los trenes de la última citada compañía parten del *Erie Depot*, (Estacion del Erie) situada inmediata á la primera, en la esquina de las calles Michigan y Exchange.

La ciudad está cruzada en todas direcciones por tranvías, de manera que puede irse en ellas casi á cualquiera de sus puntos de importancia. Hay tranvías que parten ó llegan á todas las estaciones de ferro-carriles, y todos pasan por la esquina de las calles Main y Niágara, siendo éste, por lo tanto, un punto muy conveniente para que acuda á tomarlos todo aquel que no conozca la ciudad. Cualquiera de los conductores puede allí dar informes sobre la línea ó coche que deba tomarse para ir al lugar que se desee. En los tranvías cobra por cada pasaje 5 cvos., sin que este precio sea afectado por la mayor ó menor distancia que se recorra.

Los carruajes públicos cobran: Por un pasajero, por distancia que no exceda de 1 milla, 50 cvos., y 25 cvos. por cada pasajero adicional; por más de 1 milla y menos de 2 millas, cada pasajero, 50 cvos.; por más de 2 millas, cada pasajero, \$1; por niños entre 8 y 12 años de edad, mitad de precio; menores de 8 años, gratis. Por hora cobran \$1.50 por un pasajero ó más, debiéndose especificar antes de partir si el viaje ha de ser *por hora ó por milla*. Pueden

conseguirse también estos carruajes por el día entero, para el uso de una ó más personas, por \$8, pudiendo el pasajero llevar á la vez un baúl y una ó más petaquillas ó pequeños paquetes sin cargo adicional. Pueden conseguirse carruajes y cabriolés en la esquina de las calles Main y Niágara, en la Plaza Lafayette ó en cualquier caballeriza. Es siempre conveniente arreglarse anticipadamente con el cochero para así evitar después dificultades.

Hay también un ferro-carril llamado *Belt Line* que circunda la ciudad; tiene doble vía y sus trenes corren en ambas direcciones desde las 5:45 A. M. hasta las 12 P. M., haciendo el viaje redondo en 45 minutos. Estos trenecitos parten de la *New York Central Depot* y el precio que se cobra es de 5 cvos. arriba, según la distancia que se recorra, y por el viaje redondo se cobran 30 cvos. Uno de estos viajes puede dar al turista una muy buena idea de la importancia de Buffalo.

Los misioneros que primeramente visitaron este lugar le nombraron

Lago Erie, por ser el primer punto de donde podía obtenerse una buena vista del lago. Más tarde, según un historiador americano, otros viajeros y cazadores que recorrieron también

estas regiones le llamaron Buffalo, sin duda por las grandes partidas de búfalos que aquí encontraban siempre junto con otros numerosos animales que hacían de ese lugar su *rendevous*.

Aunque ya desde 1798 habitaron aquí por temporadas ó de una manera irregular unos 4 ó 5 blancos, no fué sino hasta 1801 que se efectuó en regla la fundación de la ciudad.

En 1806 había 16 casitas en Buffalo. La población recibió el título de ciudad en 1832. Hoy es la capital del Condado de Erie, perteneciente al Estado de Nueva York, y el número de sus habitantes asciende á 254.457.

Está situada Buffalo á la cabecera ó principio del Río Niágara, 20 millas al Sur de las grandes cataratas del mismo nombre, latitud 41° 53' y 78° 55' longitud Oeste. El territorio perteneciente á la ciudad consiste de 42 millas cuadradas de terreno; la extensión de su frente en el lago es de 4 millas, y su extensión en la orilla del Río Niágara es aproximadamente la misma. Es puerto de entrada y centro importantísimo de ferro-carriles. Veinticinco di-



LA LIBRERIA PUBLICA Y EL "SOLDIERS MONUMENT"—Buffalo N. Y.

ferentes líneas férreas terminan ó pasan por esta ciudad, y la extensión de los rieles tendidos, dentro solamente de los límites de la municipalidad sube según un cálculo reciente, á 638 millas.

Entre los lugares que merecen visitarse podemos mencionar los siguientes:

Avenida Delaware, como de 4 millas de extensión, con hermosas residencias y edificios públicos.—Las *Obras Hidráulicas* de la ciudad, en las márgenes del río Niágara.—El *Anillo de Dementes* del Estado.—*Lake Park*.—*Forest Lane Cemetery*, hermoso cementerio que más parece un lugar de recreo para los vivos que lugar de descanso para los muertos.—La *Librería Pública*, que contiene además de la librería los salones de la *Sociedad Histórica de Buffalo*, la *Academia de Artes* y el *Museo de la Sociedad de Ciencias Naturales*, situada en la calle Broadway, esquina de Washington.—La *Academia de Música*, Nos. 245 y 247 calle Main.—*Embarcaderos*, al pié de la calle Main.—*City Park*, (Parque de la ciudad) tómense los tranvías de la calle Main ó de la calle Niágara.—*Corinne Lyceum Theatre*, calle Washington, cerca de la de Broadway.—*Wonderland Theatre*, N.º 493, calle Main.—*Court Street Theatre*, calle de la Corte, cerca de la de Pearl.—*Arsenal del Estado de Nueva York*, calle Broadway, entre las de Potter y Milnor.—La plaza principal llamada *Lafayette Square*, en el centro de la cual se levanta el magnífico monumento cuyo grabado acompaña éstos apuntes. Es este uno de los mejores monumentos que se han erigido en el país á la memoria de los soldados que perecieron en la última guerra que sostuvieron los Estados del Norte contra los del Sur. El monumento tiene una elevación total de 85 pies y su costo fué de \$50,000. La estatua que descansa en la cúspide de la columna es de granito y mide 10½ pies de tamaño, y las que hay en su base son de bronce y el tamaño de cada una de ellas, de 8 pies.

La primera piedra de este monumento se colocó el 4 de Julio de 1882 y se corrió su velo el 4 de Julio de 1884. Grover Cleveland, ex-Presidente de este país tomó parte en la primera de las dos ceremonias, como Mayor que era entonces de la ciudad, y dos años despues lo hizo también, pero con el carácter ya de Gobernador del Estado de Nueva York.

Pueden visitarse también sus grandes *Elevadores*.—La *Catedral de San José*, en las calles Franklin y Swam.—La *Lonja*, en las calles Séneca y Pearl.—Los *Edificios Públicos* de la ciudad y del Condado, que ocupan la cuadra formada por las calles Franklin, Church, Eagle y Delaware, cuya construcción costó \$1,500,000, y el *Puente Internacional* sobre el Río Niágara, el cual une á la ciudad con el Canadá. Tiene este puente una longitud de $\frac{3}{4}$ de milla y se construyó con capital de una compañía formada de canadienses y americanos. Su costo fué de \$1,500,000 también.

De la torre del edificio de la ciudad (*City Hall*) y también del techo del edificio de la Lonja se obtiene una vista magnífica de toda la ciudad y alrededores. Á ambos lugares puede subirse sin dificultad, y en el último de los dos puede verificarse el ascenso por medio de los elevadores del edificio.

Ya es hora de abandonar esta agradable é interesante ciudad. Volvamos,



GRAN PUENTE SOBRE EL NIÁGARA—Sistema Cantilever.

pues, á la estacion; tomemos allí el tren y vayamos á la poblacion de Niágara; y despues de instalarnos en algunos de sus buenos hoteles salgamos á visitar las maravillosas Cataratas.

La distancia que vamos á recorrer es solo de 20 millas, lo cual indica que pocos minutos tardaremos en llegar allí; sin embargo, ese corto espacio de tiempo podemos emplearlo con provecho leyendo las cuantas líneas que faltan para terminar el presente capítulo.

Pocos ríos habrá cuyo nombre sea tan universalmente conocido como el del



La Catarata Americana y el Puente Internacional Colgante, visto de la Isla de la Cebra—Niágara.

Niágara. Pequeño es, pues solo tiene 36 millas de largo, pero su nombre es grande, tan grande como las cataratas que forman sus aguas al arrojarle en el abismo.

El Niágara, que tiene su origen en el Lago Erie, puede considerarse muy bien como uno de los eslabones de la cadena que une á los cinco grandes lagos; ó bien puede considerarse, junto con los demás lagos y estrechos, como un simple desagüe del Lago Superior en el curso de sus aguas hacia el Atlántico. Como quiera que sea, sin embargo, lo cierto es que se ha dado el nombre de Río Niágara, por una extension de 36 millas, á las corrientes de

agua que parten del extremo Oriental del Lago Erie hasta su punto de entrada en el Lago Ontario. Al salir de este último lago tienen las mismas corrientes el nombre del Río de San Lorenzo, cuya extension es de 700 millas hasta el punto de su desembocadura en el Océano, ó, mejor dicho, en el Golfo de San Lorenzo.

Los Grandes Lagos, de los cuales forma un canal de desagüe son: Lago Superior, que tiene 355 millas de largo por 160 millas de ancho y 1,030 pies de profundidad; Lago Hurón, 260 millas de largo, 100 millas de ancho y 1,000



La Catarata Americana y el Puente del Huracán—Niágara.

pies de profundidad; Lago Michigan, 320 millas de largo, 70 millas de ancho y 1,000 pies de profundidad; Lago St. Clair, 49 millas de largo, 15 millas de ancho, y 20 pies de profundidad; Lago Erie, 290 millas de largo, 65 millas de ancho y 84 pies de profundidad.

Forma al mismo tiempo este río parte de la línea divisoria entre los Estados Unidos del Norte y el Canadá. Según los tratados de Ghent, celebrados en 1815, la línea divisoria entre los dos países pasa por el centro de los Grandes Lagos y por la parte más profunda de los ríos, circunstancia que favoreció á los Estados Unidos del Norte con el número mayor de las islas del río, cuyo número es de 36.

El descenso total de las corrientes del Río Niágara es de 336 piés divididos de la manera siguiente: En su curso desde el Lago Erie hasta las Rápidas, arriba de las Cataratas, 15 piés; en las Rápidas, 55 piés; las Cataratas, 161 piés; y desde las Cataratas hasta su punto de entrada en el Lago Ontario, 105 piés.

El salto del agua en la Catarata Americana es de 159 piés y de 165 en la Catarata Canadense. La profundidad del río entre el lago Erie y las Cataratas es, por término medio, de 20 piés y su anchura de más de 2 millas en algunas partes. En la parte más ancha sus corrientes avanzan á razón de 4 millas por hora, y en su parte más angosta, cerca del gran Remolino, (Whirlpool) es de 40 millas por hora, siendo indescriptible el efecto que produce el contemplarlas de cerca precipitándose unas sobre otras.

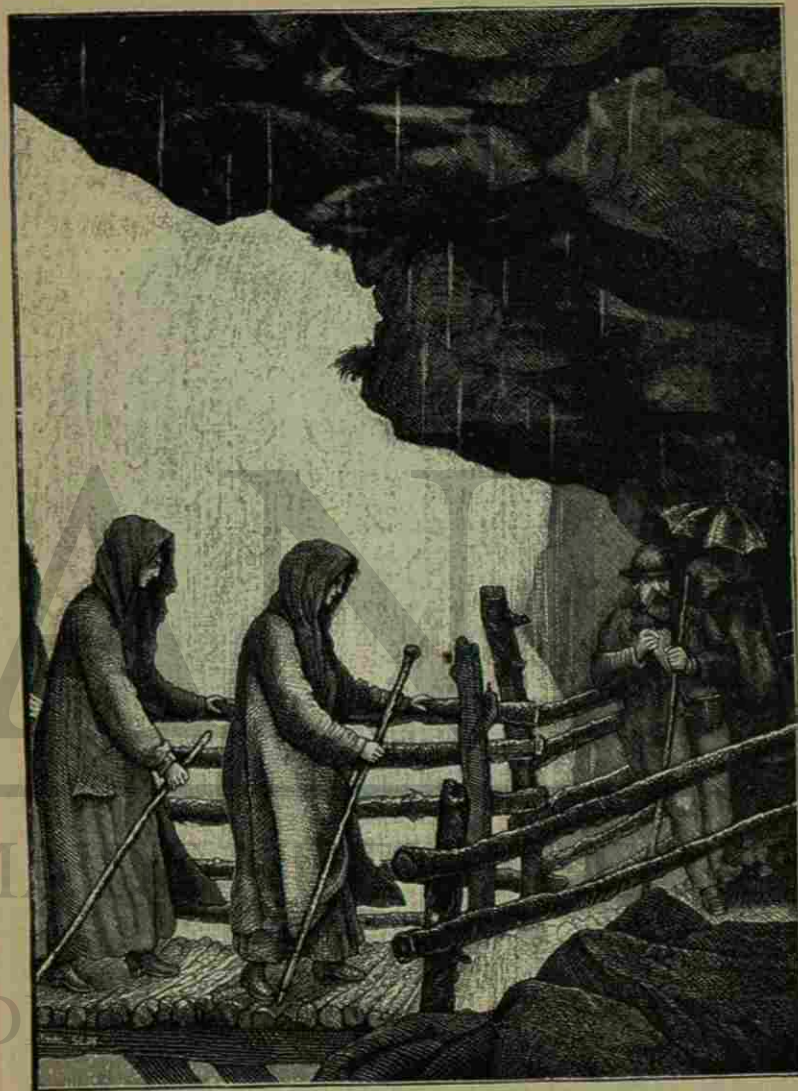
Niágara es una población de 4,000 habitantes; pero cuenta con todas las comodidades que pueden contribuir á hacer allí agradable la estancia de los numerosos turistas que la visitan.

Sus principales hoteles son: en el lado americano, *Hotel International*, abierto al público en los meses de Junio, Julio, Agosto y Setiembre. Desde los cuartos de este hotel pueden verse magníficamente las Rápidas Americanas, el río y muchas de sus islas. Precio, de \$3 arriba al día, por cuarto y asistencia.—*La Spencer House*, cercano á la estación del ferrocarril, abierto todo el año; precio, \$3 al día, cuarto y asistencia.—*La Prospect House*, la *Cataract House* y el *Park Place Hotel* son también buenos hoteles, situados cerca de las Cataratas y cobran de \$3 á \$4 al día.—En el lado canadense hay un magnífico hotel llamado *Clifton House*, cuyos precios son de \$3 á \$4 al día, habitación y asistencia.

Por el uso de carruajes públicos una Ordenanza de la Municipalidad permite que se cobre á razón de \$2 por hora, debiendo el pasajero pagar además todos los peajes, pero pueden hacerse arreglos más ventajosos con los dueños de los vehículos. Los cocheros solían anteriormente valerse de cuantos medios les era posible para *sangrar*, como vulgarmente se dice, al viajero; pero ya hoy las cosas han cambiado enteramente, y cualquier abuso en este sentido es castigado con severidad.

También antes, cuando todos los puntos de importancia cercanos á las Cataratas eran propiedad de particulares, el viajero que deseaba visitarlos tenía que hacer desembolsos de consideración á cada paso que daba; hoy sin embargo, habiéndose unido los gobiernos del Estado de Nueva York y de la Provincia de Ontario y comprado dichos terrenos, puede el público visitarlos sin tener que pagar nada por ello. Puede el que guste entrar al *Prospect Park*, cruzar del lado americano á las islas en el lado canadense y ver las Cataratas de todos los puntos más favorables.

Hay necesidad, por supuesto, de pagar por ciertas cosas. Por ejemplo, no puede cruzarse el río por los puentes ó en el vaporcito sin pagar; ni tampoco pueden usarse los elevadores para bajar á visitar *La Caverna de los Vientos*, ó para penetrar bajo las *Cataratas de la Herradura*, ó para ir á presenciar de cer-



EN EL NIÁCARA — Peregrinacion bajo las Cataratas.

ca la lucha terrible de las aguas en el *Remolino* sin tener que pagar algo á los encargados de estos lugares; pero bien pueden hacerse estos pequeños gastos por la comodidad que ofrecen y porque le proporcionan al viajero oportunidad mejor para el estudio y contemplación de una de las más grandes obra de la Naturaleza.

El pago de las siguientes pequeñas cantidades es indispensable si han de verse todos los puntos más importantes:

Visita á la Caverna de los Vientos, con guía y traje impermeable ..	\$1.00
Por penetrar bajo las Cataratas en el lado canadiense, con guía y traje impermeable.....	50
Visita al Museo.....	50
Al Remolino (Whirlpool).....	50
Á las Rápidas del Remolino.....	50
Por cruzar el nuevo puente colgante.....	25
Por cruzar el mismo con carruaje de dos caballos, extra,.....	25
Por cruzar el río en el vaporcito <i>La Doncella de las Brumas</i> , desde el pie del elevador ó Ferrocarril Inclinado hasta atracar en el lado canadiense, por el viaje redondo.....	50
Por viaje en el Ferro-carril Inclinado, Prospect Park.....	10

Las Cataratas están situadas á los 43° 6' latitud Norte, y 79° 5' longitud Oeste, contando del Meridiano de Greenwich.

La *Catarata de la Herradura*, (Horseshoe Fall) tiene más de 2,000 piés de largo y la *Catarata Americana*, unos 800 piés. El rugir de sus aguas puede oírse á gran distancia cuando el viento es favorable; pero si sopla en sentido contrario entonces no se oye más que á muy corta distancia. Se ha oído algunas veces hasta en la ciudad de Buffalo, que dista 22 millas del lugar, y otras se ha oído también en Toronto, capital de la Provincia de Ontario, en el Canada, distante 44 millas de las Cataratas.

Segun un historiador, existe entre los indios una tradición al efecto de que dos seres humanos, lo menos, han de sacrificarse anualmente al Gran Espíritu de estas aguas. Anteriormente elegían ellos cada año de entre sus tribus á la jóven de más hermosura y atractivos, y colocándola junto con una cantidad de frutas y flores en una blanca canoa la empujaban hácia las rápidas corrientes para que fuese á sepultarse en los abismos insondables de las Cataratas.

Siguiendo adelante por la calle principal de Niagara se llega á la orilla del río en el lugar donde lo cruza un magnífico puente de hierro. Este es quizá el punto de donde pueden verse mejor las *Rápidas Americanas*. Al fin de este puente está la llamada *Bath Island*, unida también por otro puente con la *Isla de la Cabra*; y con ésta última, por un tercer puente, están á su vez unidas varias grandes rocas que se hallan precisamente en el borde del precipicio, entre la *Catarata Americana* y la *Catarata de la Herradura*.

Sobre una de estas rocas se apoyaron en tiempos pasados los cimientos de una alta torre llamada *Terrapin Tower*, de donde podía obtenerse una vista

magnífica del Niágara con todos sus interesantes alrededores. Era esta una torre de forma circular, construida de piedra en 1833, con 43 piés de elevación, 12 piés de diámetro en su base y 8 piés en su parte más alta. Se destruyó en 1873 por voluntad de la mayoría de los dueños de este grupo de Islas quienes la creyeron insegura.

La *Isla de la Cabra*, (Goat Island) que es la mayor de las del citado grupo,



Las Cataratas vistas de abajo—Lado Americano.

está muy inmediata al borde de donde se efectúa el salto de las aguas, y su situación en el río es tal que lo obliga á formar dos cataratas en vez de una. Una de estas se llama la *Catarata Americana* y la otra, *Catarata de la Herradura* ó *Canadiense*. Otras de las islas pertenecientes á este grupo son: *Bath Island*, *Luna Island*, *Terrapin Rocks* y *Three Sisters Islands*. El grupo completo de estas islas contiene como 65 acres de terreno, de los cuales pertenecen á la sola *Isla de la Cabra* 61½ acres. El puente de hierro que une á esta isla con la tierra principal se construyó en 1836. Descansa sobre cuatro arcos de 90 piés cada uno, siendo su longitud total de 365 piés y su anchura de 27 piés.

La *Isla de la Cabra* fué en tiempos antiguos lugar favorito de los indios

para sepultar á los muertos más distinguidos de sus tribus. En la actualidad es propiedad del Estado de Nueva York y la entrada á sus terrenos es libre para todas. Debe su nombre á la circunstancia de haber un cierto Mr. Steadman hecho uso de ella para apacentar un número de cabras en el año de 1770. Se le ha dado también el nombre de *Iris* por la frecuencia con que se ven próximos á ella á reo-iris hermosísimos. El tiempo más á propósito para visitarla es por la mañana, cuando el sol se halla todavía á la espalda de uno; entonces sus rayos oblicuos hieren las vaporosas sábanas de finísima espuma de las Cataratas que se remontan al espacio, convirtiéndolas luego en nubes de tan variados como riquísimos matices.

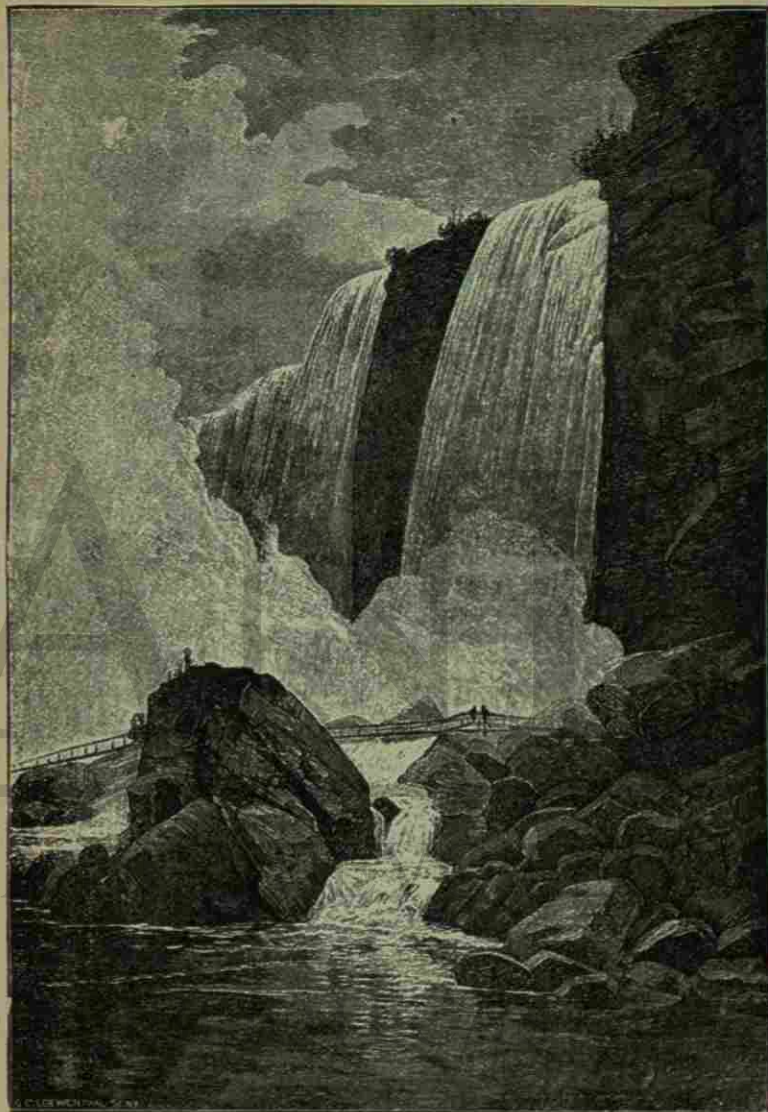
Si estando en la Isla de la Cabra asciende uno la inmediata colina y luego tuerce á la derecha, á poco andar y despues de salir de un tupido bosque se llega á un punto donde hay una escalera á la cual se ha dado el nombre de *Biddle Stairs*, por haber contribuido para su construcción en 1829 un señor banquero llamado Nicholas Biddle. Esta cubierta escalera, tiene 90 peldaños y 80 pies de altura. De aquí se obtiene una de las vistas más hermosas de las Cataratas Americanas.

Descendiendo por la indicada escalera se llega al lado de la llamada *Pequeña Catarata*, bajo la cual se halla la renombrada *Caverna de los Vientos*. A la derecha queda un pequeño puente que conduce á la *Isla de la Luna*, de cuyo más apartado extremo pueden contemplarse muy de cerca la Catarata y las Rápidas Americanas. Tanto se acerca uno á estas que puede, alargando el brazo, empapar el pañuelo en sus rugientes aguas.

Despues de abandonar la Isla de la Luna y de subir la vereda se encuentra, á poco andar, un edificio que contiene los cuartos donde se visten con trajes impermeables los que se resuelven á visitar la *Caverna de los Vientos*. De aquí parte también una profunda escalera (permitásenos la palabra ya que esta escalera ha de conducirnos al abismo) que mide 80 pies de largo, que tiene 90 peldaños y de la cual puede servirse el viajero sin estipendio ninguno. Al pié de esta escalera hay un camino que conduce á la derecha y á la entrada de la Caverna. El amante de las fuertes impresiones hará bien en visitar este lugar.

La Caverna no es otra cosa que el deslave de la parte blanda de la roca por las aguas del torrente en el trascurso, quizá, de muchos siglos. Se entró por primera vez á este lugar en 1834. Mide la hoquedad un espacio de 100 por 160 pies, y su elevacion es también como de 100 pies. Desde su centro pueden distinguirse los mil efectos de luz y sombra que se producen al través de las aguas al desplomarse; y si avanza uno más delante y se coloca entre la roca y la Cascada vése entonces de improviso envuelto por la densa niebla y espuma que arroja aquel inmenso volúmen de agua en su caída. Y al hallarse en tal situación, y escuchar al mismo tiempo el ensordecedor y pavoroso estruendo de las Cataratas, la sensación que se apodera de uno es tan extraña como deliciosa y horrible, de todo tiene.

No todos los turistas se deciden á visitar la *Caverna de los Vientos*, y sin em-



EN EL NIÁGARA—La Roca de los Siglos y la Caverna de los Vientos.

bargo, no se corre aquí tampoco ningún peligro yendo acompañado de un buen guía. Sin embargo, al hallarse uno fuera de ella, al volver á disfrutar de la plena luz del día y del aire libre, si dice uno que se alegra de haber entrado es, quizá, simplemente por el gusto de haber salido.

Retrocedamos ahora un poco, y siguiendo por la orilla de las Rápidas visitemos las risueñas islas llamadas *Las Tres Hermanas*, que se hallan próximas á la Isla de la Cabra y que están unidas unas con otras por medio de sólidos puentes construidos en 1868. De los más hermosos panoramas que ofrece el Niágara es mayor, sin duda alguna, el que se observa desde estas islas.

Pero lo que hemos visto hasta llegar á este punto no es todo lo que verse puede en este tan justamente celebrado rincón del mundo. Partamos, pues, á ver algo más. Vayamos ahora á *Prospect Point*, que es otro de los puntos más importantes de observación. El sitio conocido con este nombre es una proyección de terreno ó roca sobre el precipicio, perteneciente al *Prospect Park*. Este parque contiene unos 12 acres de terreno con un frente sobre las Cataratas como de 400 pies. Su punto de observación, que es el que más atractivos é importancia encierra para el turista, se halla protegido por una muralla de piedra.

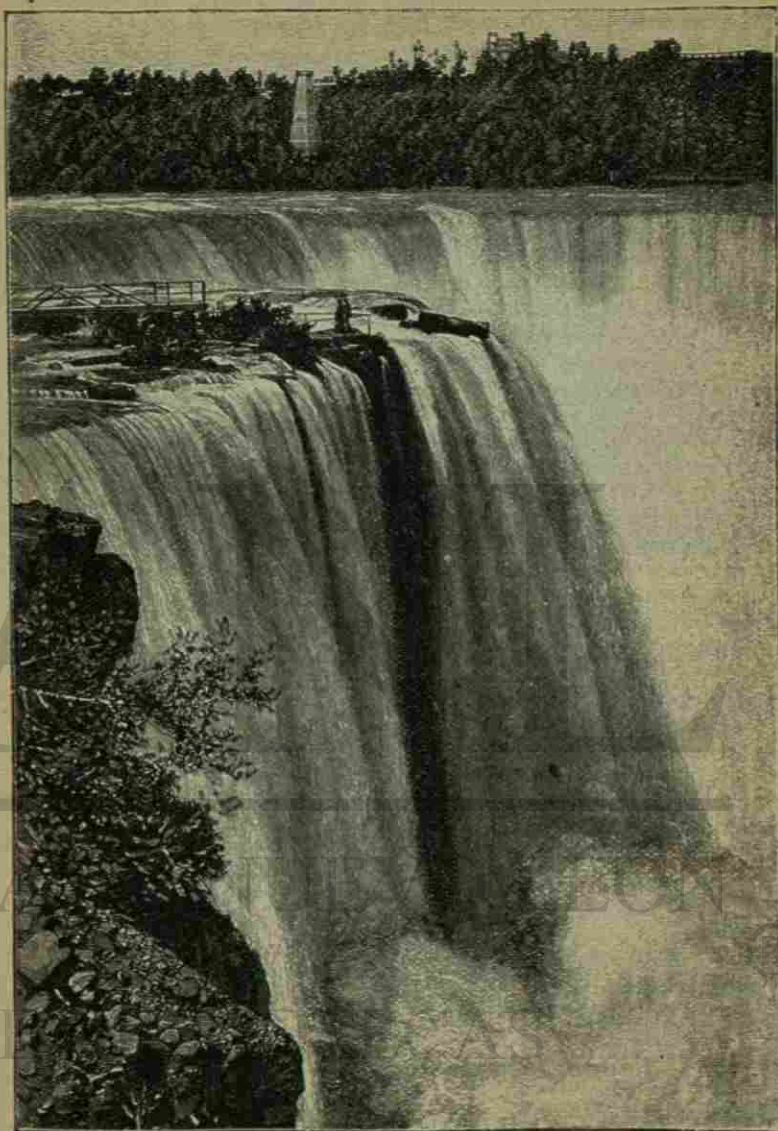
Prospect Point es, en verdad, un punto favorabilísimo para contemplar las Cataratas en toda su grandeza, tendidas al través del río desde el lado americano hasta el lado canadense y formando una perspectiva sin igual.

De aquí se ve hácia el lado izquierdo y un poco más adelante la isla de la Cabra, con su rica vegetación y como saliendo de entre un mar de hirvientes aguas; á nuestro frente queda la Catarata de la Herradura, llenando el espacio con el ruido tremendo de sus aguas al chocar en el abismo; más allá se ven los puentes colgantes, atrevidas obras del ingenio humano; y se distinguen también, en el lado canadense, las blancas casitas asomándose por entre frescas arboledas y el magnífico *Hotel Clifton* con sus alegres alrededores.

Ya que hemos podido ver las Cataratas desde arriba admirémoslas ahora desde abajo. Descendamos, pues, por un aparato que hay aquí al cual dan el nombre de *inclined railway* y que nosotros llamaremos ferro-carril funicular, puesto que es operado por medio de cuerdas y una rueda hidráulica.

Una vez efectuado el descenso, tomemos pasaje, cerca del pie de la Catarata Americana, en *La Doncella de las Brumas*, vaporcito que hace constantemente travesías llevando á los pasajeros del lado americano al lado canadense. Estas travesías las efectúa *La Doncella de las Brumas* sosteniendo constante lucha contra las rebeldes corrientes del río, pasando casi por el pie de las estupendas Cataratas y engolfándose en sus nubes de finísima espuma. Sin embargo, los pasajeros no se mojan, pues van envueltos en abrigos impermeables cuyos grandes capuchones les dan todo el aspecto de cenobitas.

Una vez en la margen canadense del río pueden conseguirse carruajes para ir á *Table Rock*, ó si es uno afecto á andar puede dirigirse á pié á este lu-



EN EL NIÁGARA — Catarata de la Herradura.

gar, pues solo dista de allí una milla, poco más ó menos.

Table Rock es un enorme peñasco suspendido en el abismo. Las Rápidas y el gigantesco salto de sus aguas, visto todo desde este cercano punto, producen en el ánimo efectos que no se borran jamás.

Los que deseen penetrar bajo la Catarata de la Herradura (véase la pag. 235) pueden hacerlo con toda seguridad por medio de un elevador que queda inmediato al Museo. En este mismo lugar pueden conseguirse los trajes impermeables para el efecto mediante el pago de 50 cvos. cada uno, y el guía agradaece cualquier propina con que se le obsequie.

Siguen en su curso desenfrenadas é impetuosísimas las corrientes del Niágara, y como á tres millas de las Cataratas tuercen repentinamente y se lanzan con violencia terrible contra los arrecifes en el lado canadiense, formando lo que se llama el *Whirlpool ó Remolino*.

Antes de retirarnos de estos lugares debemos visitar los soberbios puentes colgantes construidos sobre el Niágara. El *Puente Nuevo*, para uso de carruajes y de la gente de á pie, se construyó en 1872 por dos compañías, canadiense una y la otra americana. Su longitud, entre las dos gigantescas torres cuadradas que hay colocadas una frente de la otra, en los opuestos extremos del gran barranco, es de 1268 pies ó sea $\frac{1}{4}$ de milla aproximadamente. Su altura sobre la superficie del agua es de 100 pies y la elevación de sus torres de 100 pies. Todos los que visitan á Niágara cruzan generalmente por este puente para el Canadá, pues tanto acorta la distancia que en 15 minutos puede irse de un lugar á otro con facilidad, depositando antes, se entiende, en manos del guarda que intercepta el paso en la garita del lado canadiense, la cantidad de 25 cvos. por este privilegio.

El *Puente Antiguo* se halla á 2 millas de las Cataratas, y mide 800 pies de longitud. Las corrientes del Niágara corren aquí á razón de 30 millas por hora. Este puente es de dos pisos, usándose el superior para el servicio de los ferro-carriles y el de abajo para el uso de los carruajes y de la gente de á pie. Se construyó en 1858 y su costo ascendió á \$500.000.

Los 4 cables principales que le sostienen están formados cada uno de 3659 hilos de alambre N° 9, que representan una extensión de 9,000 millas, y su potencia equivale á un peso de 12,400 toneladas. Estos pesados cables se echaron al través del río pasando primeramente por medio de un papelote un hilo de cáñamo: éste sirvió luego para tirar de otro de más consistencia y así sucesivamente hasta terminar la obra.

El *Puente Cantilever*, construido de puro acero por el *Ferrocarril Michigan Central*, se concluyó en 1883. Es de doble vía y pasan sobre él todos los trenes de éste ferro-carril. Está situado á la derecha del *Puente Antiguo* y separado de él por una distancia como de 300 pies. Cruza el río precisamente sobre las *Rápidas del Remolino*, frente á las Cataratas, y mide 895 pies de longitud. Su estilo de construcción es enteramente original y señala un nuevo y decidido triunfo de la humana inventiva, para unir á dos grandes naciones que la naturaleza parecía esforzarse en separar por medio de obs-



Las Rápidas del Remolino—Niágara.

táculos tan graves como los que ofrece el Niágara en estos sitios.

¡Cuánto hay, verdaderamente, en Niágara digno de visitarse, siquiera una vez en la vida, y con cuánto sentimiento se aleja uno de estos lugares tan pródigamente favorecidos por la naturaleza! ¡Y pensar que hay tantos que pudiendo viajar para conocer, algunas siquiera de las maravillosas obras del mundo, prefieren vegetar en un mismo punto, animados solo de ambiciones pequeñas que en nada contribuyen á la elevación y purificación, digámoslo así, del espíritu: ambiciones que no conducen á otra cosa que á hacer la vida monótona y al fin desgraciada!

Tanto se ha escrito sobre las Cataratas, se han ponderado tanto, que el que por primera vez las ve desde alguna distancia se siente contrariado. Pero si las vuelve á ver unas horas despues ó al día siguiente, su contrariedad aumenta; aunque esta vez ya es otra la causa que la motiva: la motiva el no haber podido apreciarlas debidamente desde un principio. Y si despues las contempla, las estudia de todos los puntos más favorables y cercanos; si emprende, envuelto en abrigo impermeable y acompañado de un buen guía una peregrinación á la cueva de observación practicada en la roca bajo la *Catarata de la Herradura*, ó al centro de la *Caverna de los Vientos*; si cruza las alborotadas ondas del río en la *Doncella de las Brumas* ó si avanza por los puentecitos de madera hasta colocarse frente por frente y cercano al pié de la más magestuosa de las Cataratas; allí, en el lugar mismo de donde al elevar la vista parece como que se la ve rasgando el cielo para precipitarse convertida en mar inmenso de hirviendo plomo ó en un diluvio de espuma sobre el misero mortal que osó acercarse tanto á ella, le parecen entonces pálidas

cuantas descripciones habia antes leído; comprende allí mismo, que no es para la facultad del hombre describir obra tan sublime del Creador.

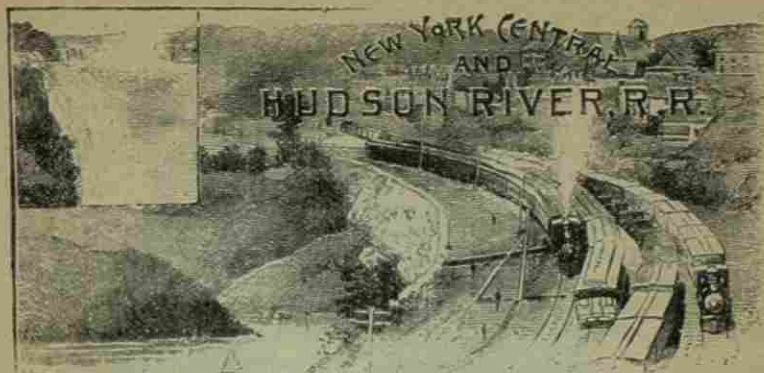
La vista que ofrecen las Cataratas á la salida y á la puesta del sol; la que ofrecen al bañarlas en noche serena la argentada luz de la luna; y en la estación del Invierno, cuando se cuajan sus aguas en muchas partes y se ven aquí, allá y en todos lados caprichosas formaciones de hielo de un espesor inmenso, y por otra parte aparece su exuberante vegetación cubierta también del blanco y frío ropaje; qué cuadros de tan indescriptible como incomparable belleza ofrecen al que mudo de admiración las contempla!

Y cuando de pie ante las imponentes Cataratas escucha uno, sobrecogido, el aterrador lamento de sus aguas al precipitarse unas tras otras: al verlas luego levantarse convertidas en mantos colorales de blanquísima espuma y formar allá arriba, en el espacio, caprichosas y ricamente matizadas nubes; al contemplar sus rápidas corrientes arrojar una sobre otra y luchar cual encarnizadas fieras gigantes, y rugir horriblemente, y devorarse, y formando luego insondables remolinos sepultarse en ellos para continuar luchando en el abismo; al pensar que pudiera en estos momentos resbalarse nuestro pie y de él apoderarse la corriente; qué extrañas y encontradas emociones se hacen cargo de nuestro espíritu, y cuán sumamente pequeño se concidera uno! Y si comparamos esta obra del Gran Hacedor con los mayores y más ricos monumentos erigidos por la mano del hombre, monumentos que alguna vez provocaron también nuestra admiración y entusiasmo ¡cuán púmeos e insignificantes aparecen estos entonces á nuestra vista!

Lector querido, que pasais la vista por estas líneas humildes: si la fortuna no os ha negado sus dones, ó si teneis siquiera los medios de vivir con alguna facilidad, viajad un poco; viajad, seguro de que el pequeño gasto os proporcionará ganancias en muchos sentidos; pero no olvidéis nunca, si lo haceis así, visitar las sublimes Cataratas del Niágara.



En el Niágara—Entrada á la Isla de la Ouba.



De Buffalo á Nueva York.

EL FERROCARRIL NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER
ALBANY—SARATOGA—BOSTON—EL RIO HUDSON.

Para continuar nuestro viaje hasta Nueva York tomemos uno de los trenes del Ferrocarril *New York Central & Hudson River* en Niágara, ó bien en Buffalo, como se verá fácilmente consultando el mapa é itinerarios de este ferrocarril, los cuales aparecen en el lugar correspondiente.

**NEW YORK
CENTRAL**

HUDSON RIVER

R. R.

Con cuánta satisfacción y tranquilidad se viaja en un ferrocarril que reúne en sí, como el *New York Central & Hudson River*, las tres condiciones más ambicionadas por todo turista, que son: *seguridad, comodidad y velocidad.*

Seguridad, porque teniendo cuatro vías distintas, tendidas las unas al lado de las otras, sin que por ninguna de ellas transiten nunca dos trenes en sentido opuesto, se hace desde luego desaparecer hasta la más remota posibilidad de que pueda haber un choque de trenes.

Comodidad, porque la falta de grandes pendientes y violentas curvas hacen que sus trenes se deslicen tan suavemente, que sin embargo de su veloz carrera casi ni se nota su movimiento: comodidad, porque nada puede ambicionar el viajero mientras se halle abordo de uno de los elegantes trenes vestibulados de este ferrocarril que no pueda obtener en el acto: coches, que por su lujo y elegancia son verdaderos palacios rodantes; habitaciones provistas del más limpio y mullido lecho, de espejos, butacas, agua caliente y agua fría; suntuosos salones para fumar; cómodos escritorios provistos de todo lo necesario para escribir; peluquería, baños y coches-comedor con un servicio especial y esmerado. A propósito de estos, las comidas que sirven en los trenes del *New York Central & Hudson River* por la módica suma de \$1 no pueden, verdaderamente, conseguirse tan buenas por ese precio en ninguno de

cuantas descripciones habia antes leído; comprende allí mismo, que no es para la facultad del hombre describir obra tan sublime del Creador.

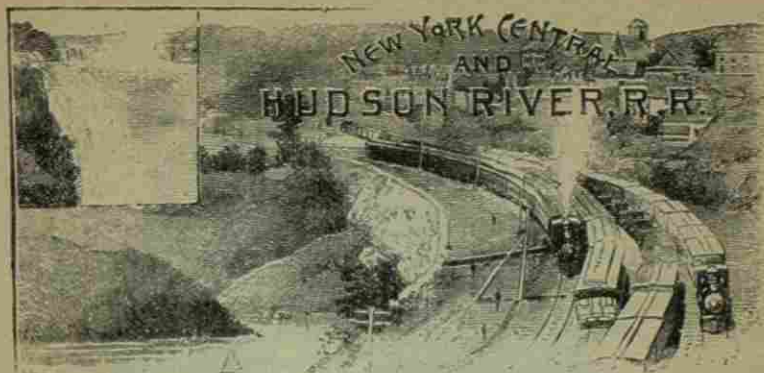
La vista que ofrecen las Cataratas á la salida y á la puesta del sol; la que ofrecen al bañarlas en noche serena la argentada luz de la luna; y en la estación del Invierno, cuando se cuajan sus aguas en muchas partes y se ven aquí, allá y en todos lados caprichosas formaciones de hielo de un espesor inmenso, y por otra parte aparece su exuberante vegetación cubierta también del blanco y frío ropaje; qué cuadros de tan indescriptible como incomparable belleza ofrecen al que mudo de admiración las contempla!

Y cuando de pie ante las imponentes Cataratas escucha uno, sobrecogido, el aterrador lamento de sus aguas al precipitarse unas tras otras: al verlas luego levantarse convertidas en mantos colorales de blanquísima espuma y formar allá arriba, en el espacio, caprichosas y ricamente matizadas nubes; al contemplar sus rápidas corrientes arrojar una sobre otra y luchar cual encarnizadas fieras gigantescas, y rugir horriblemente, y devorarse, y formando luego insondables remolinos sepultarse en ellos para continuar luchando en el abismo; al pensar que pudiera en estos momentos resbalarse nuestro pie y de él apoderarse la corriente; qué extrañas y encontradas emociones se hacen cargo de nuestro espíritu, y cuán sumamente pequeño se concidera uno! Y si comparamos esta obra del Gran Hacedor con los mayores y más ricos monumentos erigidos por la mano del hombre, monumentos que alguna vez provocaron también nuestra admiración y entusiasmo ¡cuán pimeos e insignificantes aparecen estos entonces á nuestra vista!

Lector querido, que pasais la vista por estas líneas humildes: si la fortuna no os ha negado sus dones, ó si teneis siquiera los medios de vivir con alguna facilidad, viajad un poco; viajad, seguro de que el pequeño gasto os proporcionará ganancias en muchos sentidos; pero no olvidéis nunca, si lo haceis así, visitar las sublimes Cataratas del Niágara.



En el Niágara—Entrada á la Isla de la Ouba.



De Buffalo á Nueva York.

EL FERROCARRIL NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER
ALBANY—SARATOGA—BOSTON—EL RIO HUDSON.

Para continuar nuestro viaje hasta Nueva York tomemos uno de los trenes del Ferrocarril *New York Central & Hudson River* en Niágara, ó bien en Buffalo, como se verá fácilmente consultando el mapa é itinerarios de este ferrocarril, los cuales aparecen en el lugar correspondiente.

**NEW YORK
CENTRAL**

HUDSON RIVER

R. R.

Con cuánta satisfacción y tranquilidad se viaja en un ferrocarril que reúne en sí, como el *New York Central & Hudson River*, las tres condiciones más ambicionadas por todo turista, que son: *seguridad, comodidad y velocidad.*

Seguridad, porque teniendo cuatro vías distintas, tendidas las unas al lado de las otras, sin que por ninguna de ellas transiten nunca dos trenes en sentido opuesto, se hace desde luego desaparecer hasta la más remota posibilidad de que pueda haber un choque de trenes.

Comodidad, porque la falta de grandes pendientes y violentas curvas hacen que sus trenes se deslicen tan suavemente, que sin embargo de su veloz carrera casi ni se nota su movimiento: comodidad, porque nada puede ambicionar el viajero mientras se halle abordo de uno de los elegantes trenes vestibulados de este ferrocarril que no pueda obtener en el acto: coches, que por su lujo y elegancia son verdaderos palacios rodantes; habitaciones provistas del más limpio y mullido lecho, de espejos, butacas, agua caliente y agua fría; suntuosos salones para fumar; cómodos escritorios provistos de todo lo necesario para escribir; peluquería, baños y coches-comedor con un servicio especial y esmerado. A propósito de estos, las comidas que sirven en los trenes del *New York Central & Hudson River* por la módica suma de \$1 no pueden, verdaderamente, conseguirse tan buenas por ese precio en ninguno de

los buenos restaurantes de Chicago, Boston ó Nueva York.

Velocidad, porque sus trenes se deslizan por sus magníficos rieles de acero á razón de 40, 45 y en partes hasta 50 millas por hora, impidiendo así el cansancio que ocasionan las lentas jornadas y al mismo tiempo el fastidio consiguiente, aunque es cierto que nunca podría uno aburrirse viajando en este ferro-carril por despaño que corriesen sus trenes; pues tan amenos son, tan abundantes en bellísimos paisajes los terrenos que recorre. Y para sustanciar lo que aquí decimos, no hay necesidad que indiquemos uno á uno los numerosos sitios en que este camino ofrece perspectivas hermosísimas: sí, para ello basta que se fije el viajero en las riberas del río Hudson, en las planicies y alturas que alcanza á divisar por las ventanillas del tren que por allí le conduzca.

Este ferro-carril tiene una extensión de 440 millas desde la ciudad de Nueva York hasta la ciudad de Buffalo. Los rieles de su línea troncal siguen directamente al Norte desde Nueva York hasta Albany por las riberas del Hudson, y de allí en dirección Occidental hasta Buffalo, atravesando así por casi todo el centro del Estado de Nueva York. Su movimiento de pasajeros es inmenso. Sin contar los demás trenes que despacha cada día para otras grandes ciudades, el número de los que

nueve diariamente de Nueva York á Albany, es de 13; de Albany á Nueva York, 15; de Nueva York á Buffalo, 8; y de Buffalo á las Cataratas del Niágara, uno cada hora, cobrando entre estos dos últimos lugares \$1 por viaje redondo. En una palabra, las comodidades que el *Ferrocarril New York Central & Hudson River* está ofreciendo al público en general; pero muy particularmente al público que viaja entre Nueva York, Buffalo, las Cataratas del Niágara y todas las importantes y populosas ciudades intermedias, no pueden ser excedidas, ni igualadas siquiera, por las comodidades que ofrezca ninguno de todos los demás ferro-carriles del país.

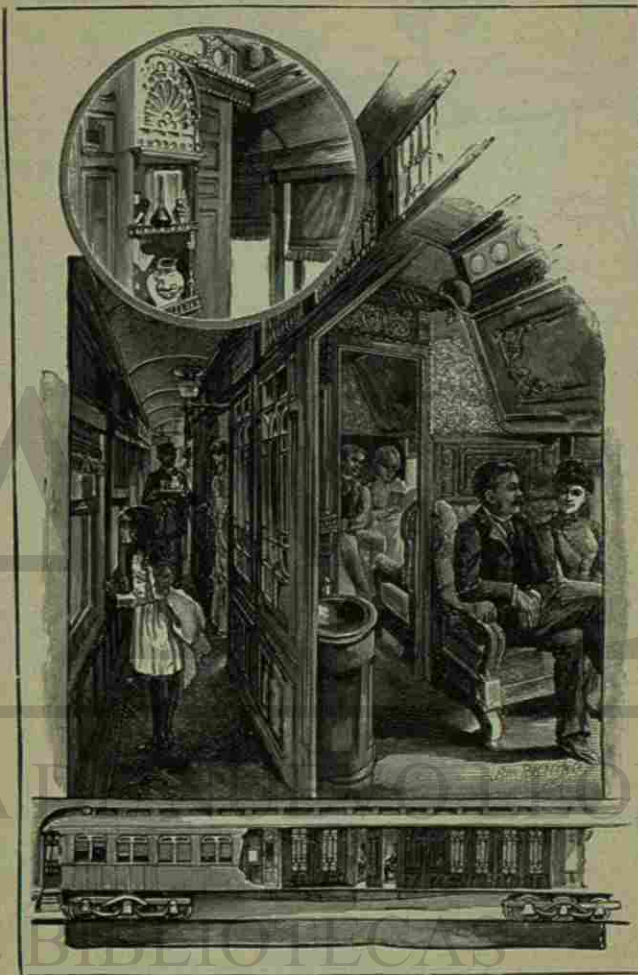
Nada extraño es, pues, que para dar acomodo al inmenso tráfico que tanto su magnífico servicio como lo pintoresco de los terrenos que recorre le han conquistado, tenga necesidad de cuatro diferentes vías férreas tendidas unas al lado de las otras, como ya antes dijimos.

Todos sus trenes parten y todos llegan á la Gran Estacion Central, situada en la esquina de la 4ª Avenida y de la calle 42ª en la ciudad de Nueva York. Esta magnífica é inmensa estacion de pasajeros, cuyo grabado aparece en



Estacion del "New York Central & Hudson River" en la Calle Exchange—Buffalo.

la siguiente página es tan amplia, tan completa en todos sus detalles, que con



COCHE DE COMPARTIMENTOS O ALCOBAS—Ferro-carril New York Central & Hudson River.

solo lo que cobija su extenso techado, incluyendo sus numerosas oficinas y empleados, podría formarse una ciudad de regular tamaño; y si contamos en este cálculo el capital que representan las compañías cuyos negocios se des-



Mapa de la ruta que siguen los trenes del "New York Central & Hudson River."

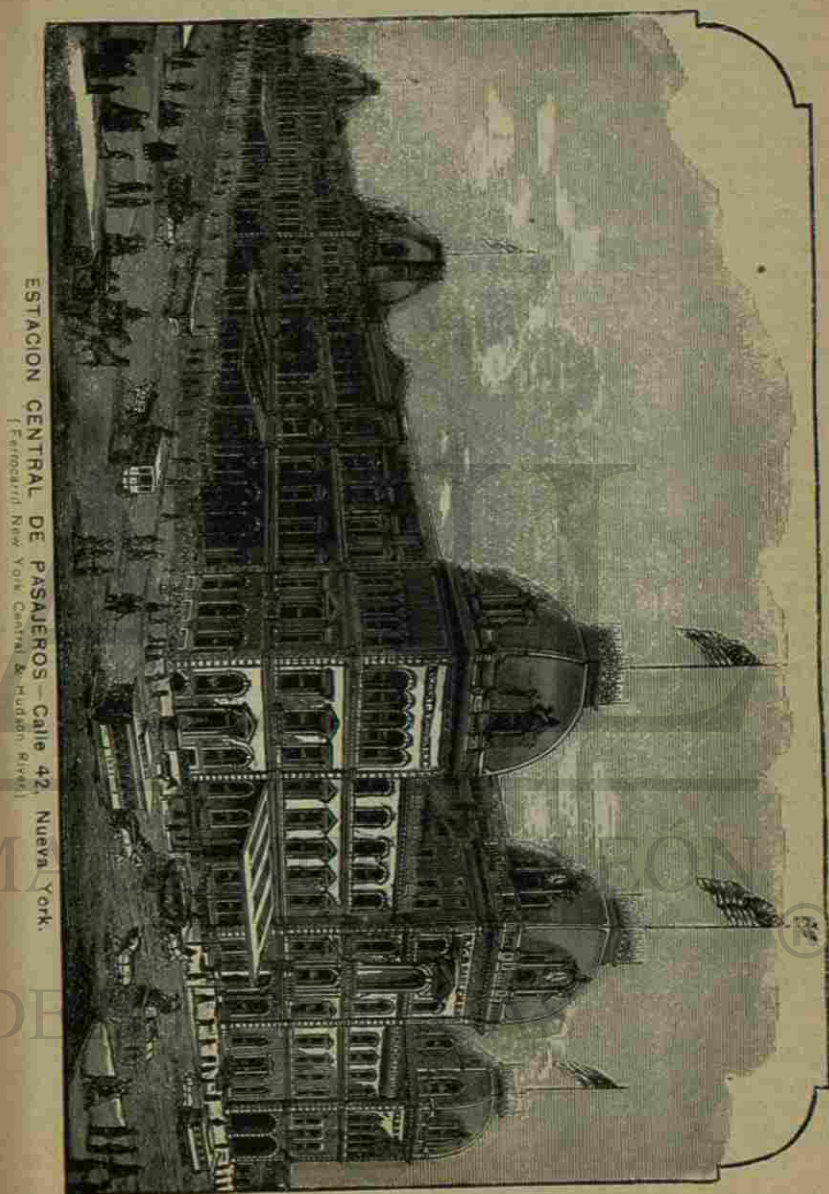
pachan bajo este mismo techo, entonces la aludida ciudad representaría una riqueza en pesos duros que subiría a muchísimos millones. Para poder apreciar debidamente la importancia de esta, que es la más grande estación de su clase en América, preciso es examinarla con detenimiento. Sus dimensiones son, 606 pies de longitud, y 370 pies de frente en la calle 42ª.

Su nombre de Estación Central no podía ser más adecuado, pues se halla precisamente en el centro de la gran Metrópoli. Puede llegarse á ella de cualquiera de los principales hoteles en unos cuantos minutos, ya sea en carruaje ó en los tranvías. Los trenes del Ferrocarril Elevado de la Tercera Avenida parten de aquí y llegan directamente á esta estación; y los pasajeros del Ferrocarril Elevado de la Sexta Avenida pueden bajarse en la esquina de la calle 42ª y llegar á la estación en cuatro ó cinco minutos.

Se estima en 50,000 el número de los pasajeros que llegan y salen de esta estación diariamente; y el número de los trenes que arriban y parten de aquí mismo cada día de la semana es de 245, ó sean como 8 ó coches. Hay 19 vías dentro de la estación, de las cuales 12 están destinadas á los trenes que parten y 7 á los que llegan; unos se van mientras vienen los otros y camina todo como un reloj en perfecto arreglo.

Continuemos adelante. Partiendo de Buffalo se llega, á las 68 millas, á Rochester, ciudad de 138,327 almas, que se levanta sobre las márgenes del río Genessee y cuya fundación data del año de 1802. Es una de las ciudades manufactureras más importantes del Estado, figurando entre sus principales establecimientos industriales las fábricas de tejidos de algodón, fábricas de ropa para hombres, sus muchos molinos de harina, sus fábricas de botas y zapatos, de papel, de tabacos, de perfumiería y para la refinación de aceites. Tiene huertas pobladas de árboles frutales de gran variedad, y sus comunicaciones por ferrocarril son excelentes. Hay cerca de esta ciudad, en las márgenes del Lago Ontario, un ameno y agradable lugar llamado Ontario Beach, muy favorecido por las mejores clases de la sociedad de Rochester. Principales Hoteles: *Bracket House* y *Congress Hall Hotel* de \$2 á \$2.50 al día, hospedaje completo; *Bartholomay Hotel*, plan europeo y americano. Cuartos, de \$1 arriba; hospedaje completo de \$2 á \$2.50 al día, y el *Power's Hotel*, de \$3 á \$4 al día, hospedaje completo.

Syracuse, es otra de las importantes ciudades que cruza este ferrocarril. Está situada á 119 millas de Buffalo y 291 millas de Nueva York. Figuró primeramente por allí en 1776 como estación insignificante, donde residiau



ESTACION CENTRAL DE PASAJEROS - Calle 42, Nueva York.
[Ferrocarril New York Central & Hudson River.]

unos cuantos blancos que comerciaban con los indios. En 1820 era una aldea como de 300 habitantes, número que solo pudo subir á 6,500 en 1840.

Adquirió el rango de ciudad en 1847 y su población actual asciende á 87,887 almas.

Ventajosísima es la situación que esta ciudad ocupa, comercialmente hablando, y en sus tan numerosas como variadas industrias encuentran empleo arriba de 20,000 personas. Syracuse es el punto de distribución para los inmensos criaderos de carbon de piedra de Pensilvania, y las salinas que hay en este lugar son de las principales del Estado, siendo la calidad de sal que producen de la mejor. Sus principales hoteles son: *Leland Hotel* y *Vanderbilt House*, de \$2.50 á \$4 al día, hospedaje completo; *Congres Hall* y *Globe Hotel*, de \$2 á \$3 al día, hospedaje completo. Se pasa la ciudad de

Utica, que tiene 44,001 habitantes y que cuenta con uno de los más grandes Manicomios del país; ciudad donde se manufacturan en grande escala efectos de lana y algodón, zapatos, sombreros é implementos de labranza. Se pasa también la ciudad de

Schenectady, de 18,392 habitantes, con sus grandes fábricas de locomotoras y de wagones para ferro-carriles, y se llega á la simpática

Albany, capital del Metropolitano Estado de Nueva York.

Sus principales hoteles son: *Delaven House*, inmediato á la estación del ferro-carril; *Stanzon's Hotel*; *Kenmore*; *American*; *Globe*; *Mansion House* y *Brunswick*, cuyos precios varían de \$2.50 á \$4. al día por habitación y asistencia.

La ciudad de Albany está favorablemente situada en la margen Occidental del Río Hudson, á 297 millas de Buffalo y 143 millas de Nueva York. Fue fundada por los Holandeses en 1614 con el nombre de Fort Orange y es, después de Jamestown en Virginia, la ciudad más antigua fundada por europeos en los primeros 13 Estados que componían la Union Americana. Su presente nombre se le dió en 1664, en honor del Duque de York y Albany, y se erigió en capital del Estado de Nueva York en el año de 1798. Su población en 1800 era de 5,349, y en la actualidad suma 94,640 habitantes.

Es Albany el término Oriental del gran Canal de Erie, del Canal del Lago Champlain por otra parte y á la vez centro de muchos ferro-carriles, creando



asi, tanto sus importantes vias fluviales como sus extensas comunicaciones ferro-carrileras el brillante comercio de que disfruta.

Entre sus principales edificios públicos debemos mencionar primeramente el Nuevo Capitolio, cuya construcción se comenzó en 1871. Hasta hoy van gastados en él más de \$10,000,000 y para llevar á efecto los planos del edificio se calcula en tres millones el gasto adicional que habrá que hacer. Una vez terminado será el edificio más costoso en todo el continente americano. El terreno que ocupa es de 300 por 400 pies y su torre tendrá una altura de 320 pies. La Librería del Estado ocupa el frente Occidental del edificio y contiene 150,000 volúmenes.

Entre los otros edificios públicos que merecen mencionarse por sus dimensiones y belleza arquitectónica son el Palacio ó Casa Municipal, en la calle Eagle, al pié de la Avenida Washington; el antiguo Arsenal del Estado y la Catedral de la Inmaculada Concepcion.

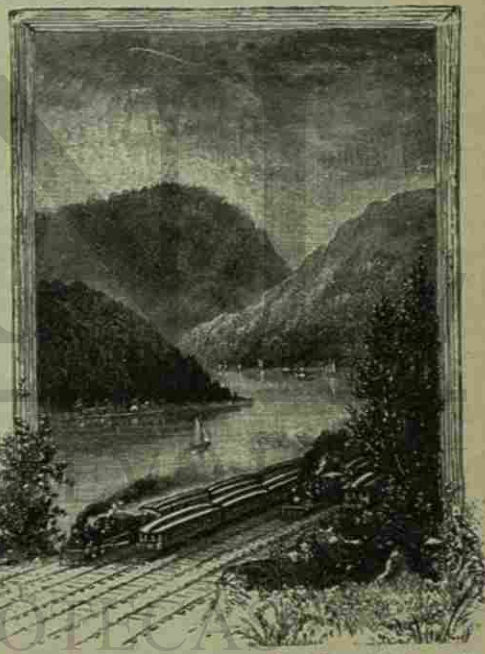
La Calle Broadway es la principal para los negocios al por mayor y la calle Pearl para los negocios al por menor. La ciudad

está cruzada por tranvías en todas direcciones y también se extienden estas hasta la ciudad de Troy. Principales Hoteles: *Hotel Kenmore*, \$4 al día, y el *Stanzon's Hall*, de \$2.50 á \$3 al día, hospedaje completo.

El viajero puede de esta ciudad en adelante continuar su viaje por ferro-carril hasta Nueva York, ó por medio de los elegantes vapores del río Hudson, vapores que por su lujo asiático parecen verdaderos palacios flotantes. Los bellisimos paisajes del Hudson surgen á cada vuelta que describen sus caudalosas

la vez que Entre las Alturas del Río Hudson.—Ferro-carril New York Central & Hudson River. mansas corrientes, ó á la desembocadura de sus numerosos afluentes.

En Albany forma empalme el *New York Central & Hudson River* con el *Ferro-carril Boston & Albany* para la ciudad de Boston; y seis millas más al Norte,



en la ciudad de Troy, forma a la vez empalme con ferro-carriles para Saratoga, lugar de los manantiales más afamados y favorecidos de América; para Montreal, Quebec y demás ciudades del Canadá; para las principales ciudades de los Estados de Vermont, New Hampshire y Maine, y también con otro ferro-carril para la ciudad de Boston, conocido con el nombre de *Fitchburg Railroad*, el cual pasa por el "Túnel de Hoosac," que es uno de los más grandes del mundo.

Antes de continuar nuestro viaje a Nueva York hagamos una cortísima visita a Saratoga, y también a Boston. Partamos de Albany primeramente a Saratoga, pasando por la importante ciudad de Troy, que tiene 60,699 habitantes.

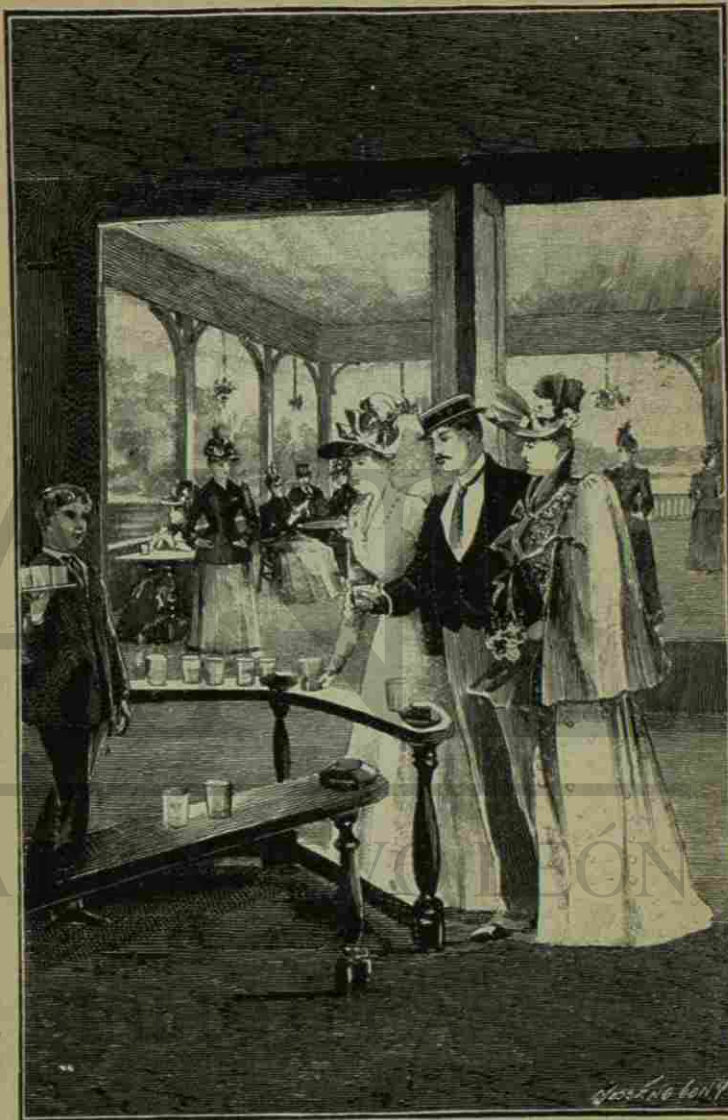
Saratoga es la Meca adonde se dirigen durante los meses de Junio, Julio y Agosto en grandes números turistas de todos los puntos del compás: unos huyendo de la cálida temperatura de las ciudades en que viven; otros en busca de la salud que han perdido; mil hombres de negocios que dejan para estos meses su anual vacación, en la cual se olvidan del *tanto por ciento* para entregarse de lleno a un descanso que bien necesitan. Allí acuden damas hermosísimas, ansiosas de lucir las mil gracias con que las dotó una pródiga naturaleza, o las valiosas joyas y ricas galas que les proporcionaron sus grandes caudales; allí acuden, en fin, miles y miles de personas en busca de placeres, personas de grandes recursos monetarios, y muchos también de esos que bien podemos llamar seres desgraciados: porque no teniendo los medios necesarios para alternar con las gentes de posibles hacen sacrificios mil para confundirse entre estas, para aparentar lo que *en realidad* no son.

Los hoteles principales de Saratoga no tienen rival en el país, y quizá pudiéramos también decir que no lo tienen en todo el mundo. En ellos pueden hospedarse como veinte mil almas y siempre están todos llenos en el mes de Agosto. La estación propia para visitar este lugar comienza a principios del mes de Junio.

Y una vez que llega uno allí ¿qué es lo que puede hacer? Nada, ó casi nada, si se exceptúa el beber la mayor cantidad posible de las aguas minerales de uno ó de los treinta y tantos pozos que hay en el lugar y seguir la corriente, hacerse *à la mode*, como todos los demás.

La calle Broadway es la principal, la cual tiene una extensión de varias millas; en su parte más céntrica se encuentran los principales hoteles. La población adquiere su mayor grado de animación en el mes de Agosto, cuando sus calles se ven atestadas de elegantes carruajes así públicos como particulares; pero muy particularmente en la calle Broadway y en el Boulevard es sorprendente y deslumbrante el espectáculo de lujo que ofrecen. En estos meses se dan allí, en los hoteles principales, bailes brillantísimos; por todos lados se escuchan los acordes de la música, y las mil variadas diversiones que se improvisan para la temporada revisten a Saratoga de una animación difícil de describirse.

Repetimos, en conclusión, que pocos, si los hay, han de ser los lugares del



TOMANDO LAS AGUAS EN SARATOGA.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril New York Central & Hudson River.
 —DE BUFFALO A NUEVA YORK.—

GEORGE H. DANIELS—Agente General de Pasajes, Ciudad de Nueva York.

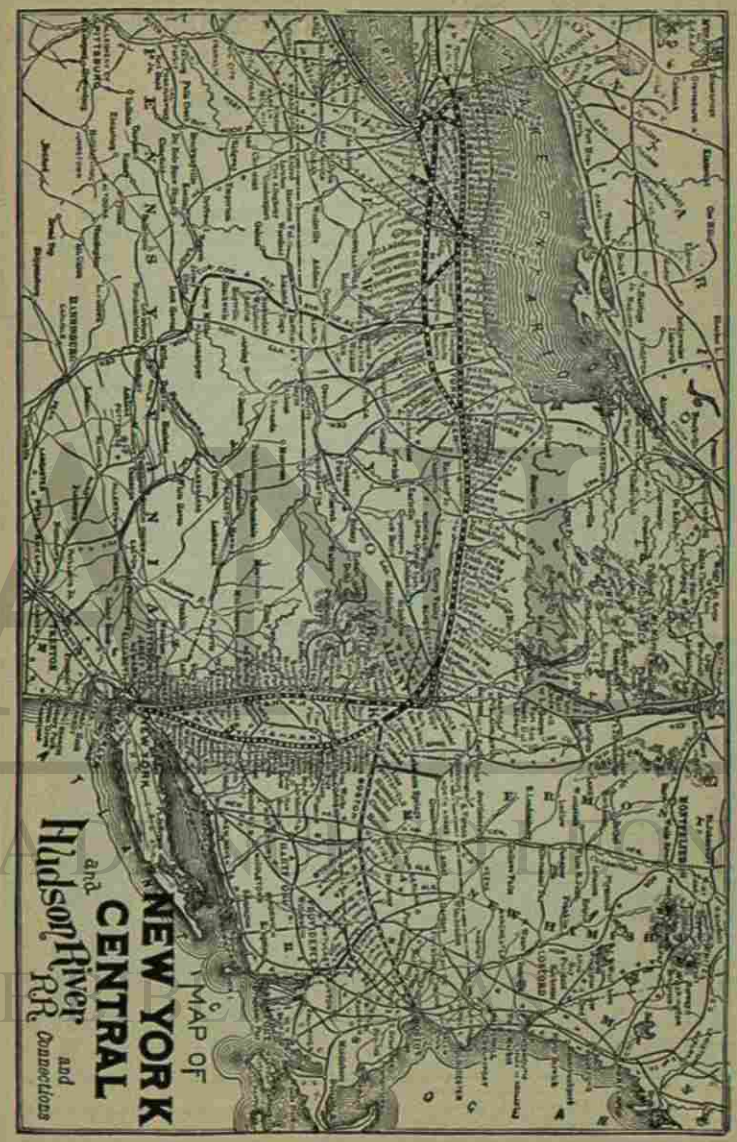
—TRENES DE LA MANANA—

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N.º 2— Day Express.					
0	Buffalo	4:40 am	0	Buffalo	7:45 am
36	Batavia	5:40 am	36	Batavia	9:00 am
69	*Rochester—Llega.	6:30 am	69	Rochester	9:55 am
69	Rochester—Sale	6:50 am	104	Lyons	10:55 am
78	Fairport	7:05 am	111	Clyde	11:08 am
91	Palmyra	7:27 am	149	*Syracuse—Llega.	12:15 pm
104	Lyons	7:55 am	149	Syracuse—Sale	12:35 pm
111	Clyde	8:07 am	170	Canastota	1:12 pm
128	Westport	8:37 am	175	Oneida	1:19 pm
132	Jordan	8:47 am	188	Rome	1:37 pm
149	*Syracuse—Llega.	9:20 am	202	Utica—Llega	2:00 pm
149	Syracuse—Sale	9:40 am	202	Utica—Sale	2:05 pm
170	Canastota	10:17 am	216	Herkimer	2:27 pm
175	Oneida	10:27 am	223	Little Falls	2:39 pm
188	Rome	10:48 am	242	Palatine Bridge	
202	Utica—Llega.	11:15 am	253	Fonda	
202	Utica—Sale	11:20 am	264	Amsterdam	
216	Herkimer	11:45 am	280	Schenectady	4:14 pm
223	Little Falls	11:57 am	297	*Albany—Llega.	4:50 pm
239	Fort Plain	12:23 pm	297	*Albany—Sale	5:00 pm
242	Palatine Bridge	12:28 pm	325	Hudson	5:46 pm
253	Fonda	12:47 pm	366	*Poughkeepsie—Llega.	6:45 pm
264	Amsterdam	1:06 pm	366	Poughkeepsie—Sale	6:55 pm
280	Schenectady—Llega.	1:33 pm	435	Nueva York—Calle 13ª.	8:39 pm
297	*Albany—Llega.	2:10 pm	440	Nueva York—Gran Estacion Central.	8:50 pm
280	Schenectady—Sale	1:35 pm			
303	Troy—Llega.	2:20 pm	—TREN LIMITADO N.º 4— N. Y. & Chicago Limited.		
303	Troy—Sale	2:25 pm	0	*Buffalo	8:50 am
297	Albany—Sale	2:40 pm	69	Rochester	10:30 am
325	Hudson	3:35 pm	149	Syracuse—Llega.	12:25 pm
366	*Poughkeepsie—Llega.	4:40 pm	149	Syracuse—Sale	12:30 pm
366	Poughkeepsie—Sale	4:50 pm	202	Utica	1:42 pm
381	Fishkill	5:15 pm	297	Albany—Llega.	4:00 pm
390	Garrison	5:30 pm	297	Albany—Sale	4:05 pm
398	Pekskill	5:45 pm	440	Nueva York—Gran Estacion Central.	7:30 pm
409	Sting Sins	6:03 pm			
435	Nueva York—Calle 13ª.	6:48 pm			
440	Nueva York—Gran Estacion Central.	7:00 pm			

—TRENES DE LA TARDE—

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N.º 8— Atlantic Express.					
0	Buffalo	3:50 pm	111	Clyde	7:27 pm
36	Batavia	5:00 pm	132	Jordan	8:00 pm
69	*Rochester—Llega.	5:55 pm	149	*Syracuse—Llega.	8:30 pm
69	Rochester—Sale	6:15 pm	149	Syracuse—Sale	8:45 pm
104	Lyons	7:15 pm	170	Canastota	9:25 pm

Los trenes del "Ferrocarril New York Central & Hudson River" parten de Buffalo por Tiempo del Este, que se adelanta una hora sobre el Tiempo Central.—Véase tres páginas adelante para la continuación de estos itinerarios.



— ITINERARIOS DEL —
Ferrocarril New York Central & Hudson River.
 CONTINUA DE TRES PAGINAS ATRAS.

Milla	ESTACIONES	Salida	Milla	ESTACIONES	Salida
175	Oneida	9:35 pm	366	Poughkeepsie—Sale	4:45 am
188	Rome	9:56 pm	424	Yonkers	6:25 am
202	Utica—Llega	10:20 pm	435	Nueva York—Calle 138	6:49 am
202	Utica—Sale	10:30 pm	440	Nueva York—Estacion Central	7:00 am
223	Little Falls	11:10 pm			
253	Fonda	12:07 am		— TREN N° 12 —	
264	Amsterdam	12:27 am		Southwestern & Chicago Expr.	
280	Schenectady	12:55 am	0	Buffalo	8:30 pm
297	Albany—Llega	1:30 am	69	Rochester	10:15 pm
297	Albany—Sale	1:50 am	149	Syracuse—Llega	12:05 am
325	Hudson	2:44 am	149	Syracuse—Sale	12:10 am
366	Poughkeepsie—Llega	3:55 am	202	Utica—Llega	1:50 am
366	Poughkeepsie—Sale	4:05 am	297	Albany—Sale	3:45 am
435	Nueva York—Calle 138	6:19 am	366	Poughkeepsie—Llega	5:35 am
440	Nueva York—Estacion Central	6:30 am	366	Poughkeepsie—Sale	5:40 am
			440	Nueva York—Estacion Central	7:45 am
	— TREN N° 10 —			— TREN N° 14 —	
0	St Louis & Chicago Express		0	Buffalo—Llega	11:40 pm
0	Buffalo	6:20 pm	36	Batavia	12:35 am
32	Batavia	7:25 pm	69	Rochester	1:20 am
69	Rochester	8:20 pm	149	Syracuse—Llega	3:15 am
104	Lyons	9:15 pm	149	Syracuse—Sale	3:25 am
149	Syracuse—Llega	10:20 pm	202	Utica	4:42 am
149	Syracuse—Sale	10:30 pm	297	Albany—Llega	6:55 am
202	Utica	12:04 am	297	Albany—Sale	7:05 am
230	Schenectady	2:05 am			
297	Albany—Llega	2:40 am			
297	Albany—Sale	2:50 am			
366	Poughkeepsie—Llega	4:55 am			

COCHES-SALONES Y DORMITORIOS PALACIOS DE WAGNER.
 Precios que en ellos se cobran.

ENTRE NUEVA YORK Y	ASIENTO	CAMA	SECCION	GABINETE
Albany	91.00	91.25	92.50	95.00
Troy	1.00	1.25	2.50	5.00
Saratoga	1.50	1.75	3.00	6.00
Utica	1.50	1.50	3.00	6.00
Syracuse	1.75	1.50	3.00	6.00
Rochester	2.00	2.00	4.00	7.00
Buffalo	2.00	2.00	4.00	7.00
Cataratas delNiagam	2.00	2.00	4.00	7.00
Detroit		3.50	7.00	12.00
Toledo		4.00	8.00	14.00
Cleveland		5.00	10.00	18.00
Chicago		4.00	8.00	14.00
Cincinnati		5.00	10.00	18.00
Indianapolis		6.00	12.00	22.00
St. Louis, Mo.				

Estos precios se cobran en todos los trenes exceptuando solamente los *Trenes Limitados*, Nos. 1, 4 y 19, en los cuales se hace un pequeño cargo adicional.

BOLETOS Y EQUIPAJES

Para comprar boletos de pasaje, asegurar localidades en los coches-dormitorios y dar orden para que se aguda por los equipajes etc. etc. deben dirigirse en la ciudad de Nueva York á cualquiera de los siguientes despachos de la Compañía.

- No. 12, Park Place.
- No. 418, Broadway.
- No. 785, Broadway.
- No. 942, Broadway.
- No. 1154, Broadway.
- Gran Estacion Central, Calle 42

*Una estrechilla indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas, ó de 5 á 10 minutos para tomar *lunch*.
 **Dos estrechillas señalan las estaciones donde se añade al tren un *Coche-Comedor* en el cual se sirven las comidas despues, á hora oportuna.
 †Como suelen cambiarse las horas en que parten y llegan los trenes, conviene enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estacion.



CALLE DEL ESTADO Y EL CAPITOLIO Albany, N. Y.

mundo más favorecidos que Saratoga: lugar favorecido éste, tanto por la naturaleza que dejó allí, entre su exuberante vegetación, sus más ricas galas; entre sus abundantes manantiales las aguas medicinales más eficaces, y la salud entre sus brisas templadas y purificadas con el resinoso aroma de sus vecinos montes, como favorecido igualmente por las aves de lujoso plumaje de la selecta sociedad neoyorquina.

El Ferrocarril *New York Central & Hudson River* corre trenes directos con regularidad a Saratoga, y en la propia estación del año, además de estos, despacha también trenes especiales desde Nueva York.

De regreso en Troy podemos tomar uno de los trenes del *Ferrocarril Pichburg*, ó en Albany uno de los del *Boston & Albany Railroad* y dirigimos a

Boston, que es la Atenas de los Estados Unidos del Norte, y una de las ciudades más importantes y agradables del país. Sus principales hoteles son los siguientes:

THE BRUNSWICK, esquina de las calles Boylston y Clarendon. Plan europeo y americano. Plan americano, \$5, y plan europeo de \$1 a \$3 al día.

THE VENDOME, esquina de la avenida Commonwealth y de la calle Dartmouth. Plan americano solamente. Precio, \$5 al día.

HOTEL VICTORIA, calle Dartmouth, esquina de Newbury. Plan europeo. Precios: según la habitación que se elija. Es hotel de primera clase también.

HOTEL BERKELEY, calle Boylston, esquina de la de Berkely. Plan americano. Precio, \$4 al día.

UNITED STATES HOTEL, esquina de las calles Beach y Lincoln. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, de \$2.50 a \$5, según la habitación que se elija; plan europeo, de \$1 a \$3 el día.

HOTEL REYNOLDS, No 623 calle Washington. Plan europeo. Precios, de \$1 a \$6 el día.

PARKER HOUSE, No 60 calle School. Plan europeo. Cuartos de \$1.50 arriba.

ADAMS HOUSE, No 553 calle Washington. Cuartos de \$1.50 a \$5 al día.

TREMONT HOUSE, calle Tremont, esquina de la de Beacon. Plan europeo. Cuartos, de \$1 arriba.

RICHWOOD HOUSE, Nos 254-258 calle Tremont. Plan europeo y americano. Precios: americano, \$2 y \$2.50; europeo, de 75 cvos. arriba.

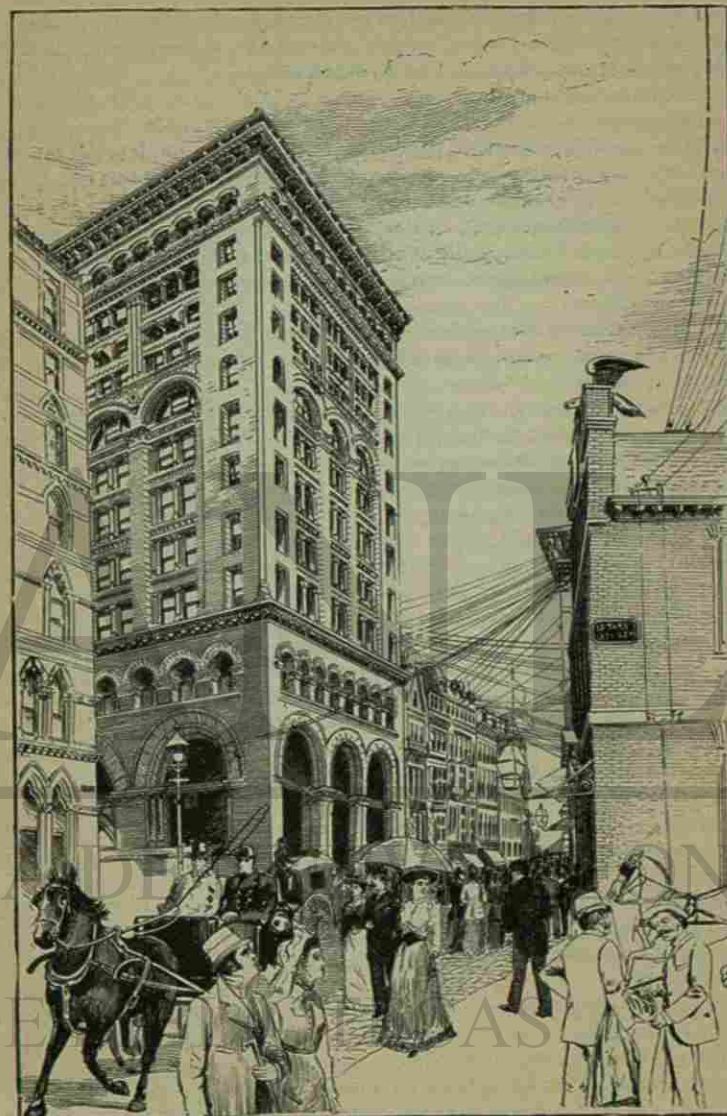
CLARK'S HOTEL, esquina de las calle Washington y Avery. Cuartos de \$1 arriba.

BOSTON HOTEL, esquina de la calle Beach y la avenida Harrison. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, \$2 al día; cuartos 50, 75 cvos. y \$1 al día.

VIRTH'S HOTEL, No 245 calle Tremont. Cuartos, \$1 al día.

Hay dos magníficos restaurantes, uno francés y el otro italiano. Este último es el *Restaurant Vercelli* en la calle Boylston, No 200, y el primero es el *Restaurant Parisien*, No 4, Winter Place. En ambos se sirve a la *carte* y hay habitaciones reservadas para señoras y familias.

Los precios de los carruajes públicos son, con poca diferencia, los mismos



VISTA EN LA ESQUINA DE LAS CALLES STATE Y WASHINGTON.
Ciudad de Boston, Mass.

que en las otras ciudades del país que nos han ocupado.—Cualquier abuso ó cargo excesivo de los cocheros puede comunicarse al Superintendente de Carruajes en el *City Hall*, Casa del Ayuntamiento.

La ciudad está cruzada en todas direcciones por tranvías de caballos y eléctricos en los cuales se cobran 5 cvos. por pasaje. Puede decirse de su servicio de tranvías eléctricos que es el más extenso y completo del mundo, estando sus elegantes carros ó coches operados según el sistema de *Thompson Houston*, que es el mejor de todos los descubiertos hasta hoy.

Sus teatros principales son: *Tremont Theatre*, esquina de las calles Tremont y Mason; el *Boston Theatre*, calle Washington, cerca de la de West; el *Globe Theatre*, calle de Washington, cerca de la de Boylston, y frente á éste último, el *Park Theatre*.

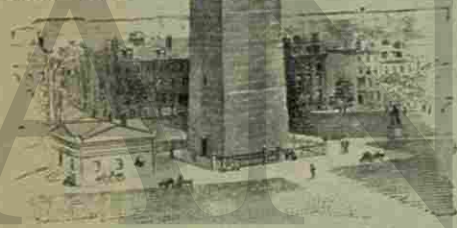
La Casa de Correos está en la calle Milk, esquina de las calles Devonshire y Water. Permanece abierta para la entrega de cartas desde las 7:30 A. M. hasta las 7:30 P. M.

La fundación de Boston data del año de 1630, cuando sus primeros colonos la llamaron Trimountaine, (Tresmontañas) porque en la península donde se erigieron las primeras casitas había tres altas colinas de forma y elevación casi iguales. Subsecuentemente se le cambió este nombre por el de Boston, debido á la circunstancia de llamarse así mismo la ciudad de la Antigua Inglaterra de donde habían emigrado muchos de los primeros colonos. La colonia establecida aquí aumentó rápidamente. En el solo año de 1630 arribaron de Inglaterra 1,500 personas, y al terminarse los diez siguientes años contaba ya la población con un número de 20,000 almas. Aun no se había cumplido ni el primer año de su fundación cuando ya sus activos colonos habían construido la primera embarcación para servicio en la bahía.

Fue en la ciudad de Boston donde salió á luz el primer periódico que se publicó en el Americano Continente, habiendo tenido lugar este acontecimiento en Abril 24 de 1704. Se llamó este periódico, cuyo primer número puede verse aún en la librería de la *Sociedad Histórica de Massachusetts*, "Boston News Letter," y su fundador lo fue John Campbell, Administrador de Correos por aquel tiempo. Dos años después de esta fecha, en 1706, nació en Boston Benjamin Franklin, el primer eminente periodista que produjo la Nueva Inglaterra y que fue más tarde gran filósofo y diplomático. La humilde casita en que nació resistió á la acción del tiempo por más de 125 años, hasta que un incendio la redujo á cenizas en 1811. En el sitio que ocupaba se levanta hoy el edificio del periódico intitulado "Boston Post", en la calle Milk.

Si se examina la historia de los treinta años que precedieron á la revolución de independencia, se encontrarán á cada paso incidentes que ponen de manifiesto el espíritu de independencia que caracterizó á los primeros pobladores de Boston, su empeño en no someterse nunca á las injustificables reclamaciones del Gobierno Inglés, y muy particularmente á las pesadas contribuciones que éste exigía de las Colonias. El descontento general se-

guía siempre en aumento; pero no fue sino hasta el año de 1747 que tuvo lugar en las calles de Boston el primer tumulto del pueblo, ocasionado por los abusos de las autoridades inglesas. Precipitó este tumulto la circunstancia de haber uno de los Jefes de la marina inglesa llamado Knowls reclutado marineros á viva fuerza en las calles de la ciudad. El pueblo indignado por este atropello se ingleses y dete la libertad de los rineros en las quirido por los tarde, el 5 de Boston", á la cu naria; pero la motin y en con claramente el prevalecía entre víctimas de esta partes de Nueva en el ánimo de



MONUMENTO DE BUNKER HILL. Boston.

hasta que hubo iniciándose la guerra de la Revolución. Cuando esta se declaró al fin, los habitantes de Boston tomaron la misma parte activa que habían tomado en los acontecimientos que la precedieron. El General Washington tomó el mando del ejército en Cambridge, aldea entonces inmediata á Boston, el día 3 de Julio de 1775; pero no habiéndosele presentado por varios meses la favorable oportunidad ambicionada, no pudo atacar á Boston sino hasta el 4 de Marzo de 1776. En esta noche los ingleses perdieron puertos de gran valor estratégico, de los cuales ya nos le fue posible desalojar á los insurgentes, y para el día 17 del mismo mes su situación en Boston se había hecho tan difícil y peligrosa que se vieron obligados á evacuar la ciudad. Y en aquel mismo día, mientras toda la escuadra Británica inflaba sus velas para alejarse de la costa, el General Washington hacía su entrada triunfal en Boston en medio de las aclamaciones y júbilo general.

Los ingleses no hicieron nuevas tentativas para apoderarse de la ciudad, y desde entonces se inició aquí una era de prosperidad que, salvo algunas interrupciones, ha durado hasta hoy.

Boston, capital del Estado de Massachusetts, está situada en la extremidad Occidental de la Bahía de Massachusetts, á los 42° de latitud Norte y 71° de longitud Oeste. La municipalidad abarca como 22,000 acres de ter-

reno, incluyendo todas sus secciones ó barrios conocidos con los nombres de *Boston Proper*, *South Boston*, *Roxbury*, *Dorchester*, *Charlestown*, *Brighton* y *West Roxbury*. Los más de estos barrios están separados de la ciudad propia por brazos de agua; pero se hallan unidos á ella y entre sí por medio de larguismos y sólidos puentes que varían en extensión desde 500 hasta 2,800 piés. El puerto abunda en pequeñas islas que le dan un aspecto en extremo pintoresco, y tiene una amplitud de 75 millas cuadradas.

Boston, por la estrechez y falta de simetría en muchas de sus calles hace recordar al que ha viajado por México las antiguas ciudades allí fundadas por los españoles; pero las calles en sus barrios ó adiciones nuevas son amplias y tiradas á cordel. El empedrado en todas ellas es magnífico. Las principales son las calles *Washington*, *Trenton*, *Winter*, *West*, *Boylston* y *State*. La *Avenida Commonwealth*, centro del lujo y de la aristocracia, es una de las más hermosas de la ciudad. Tiene 240 piés de anchura, á ambos lados elegantes residencias, y en el centro hileras larguissimas de frondosos árboles, viéndose lucir entre ellos aquí y más allá magníficas estatuas.

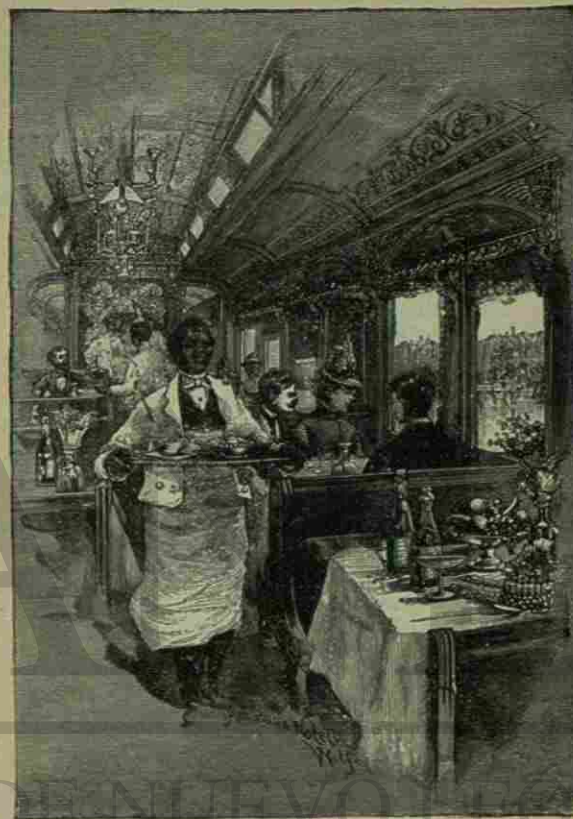
Uno de los lugares interesantes de Boston es el *Common*, parque que contiene 48 acres de terreno, que está situado en el corazón de la ciudad y al que dan sombra árboles añejos y elevados. Véase allí un lago artificial, una fuente que arroja agua en abundancia, sepulcros antiquísimos y varios monumentos, entre los cuales llama particularmente la atención el *Soldiers and Sailors Monument*, "dedicado por la ciudad á los hombres de Boston que murieron por su patria en la tierra y en el mar; á los que murieron en la guerra que conservó la unión y destruyó la esclavitud". Tiene el monumento 90 piés de elevación; en su base aparecen 4 magníficas y gallardas estatuas que representan el ejército, la marina, la paz y la historia, y lo corona la estatua de América, de pie sobre un medio globo ó hemisferio y entre un grupo de 4 águilas con abiertas alas. Contiene además este monumento varios bajos relieves que representan episodios de la guerra.

El *Public Garden* (Jardín Público) queda al lado del parque que acaba de ocuparnos y separado de él por la calle Charles. Es un bonito lugar de recreo, que se abrió al público en 1859, y en el cual se han hecho grandes mejoras durante los últimos años. Contiene 22 acres de terreno, un lago artificial cuyas aguas surcan pequeños botes para servicio de los afectos á este pasatiempo y varios monumentos de gran mérito artístico, distinguiéndose entre éstos una estatua ecuestre de Washington y un monumento consagrado á recordar el beneficio que produjo á la humanidad la inhalación del éter, experimento que tuvo lugar por primera vez en el hospital general de Boston.

El capitolio del Estado está situado en Beacon Hill, inmediato al *Common*, del que ya hicimos mención. Es este un sólido edificio de sencillez estilo arquitectónico, que mide 173 por 61 piés, que tiene cuatro pisos, incluyendo el inferior, y que termina en su parte superior con una grande y dorada cúpula. Frente al edificio, en el terrado, se ven dos estatuas, una de Daniel Webster y la otra de Horace Mann, y al entrar al elegante pasadizo de estilo dórico en el piso principal, véase también varias estatuas y bustos de hombres que han figurado en la historia del país y una colección de banderas que se hallaron en más de un renido combate. En la rotunda, á la cual se llega siguiendo por el mismo pasadizo hay una magnífica estatua de Washington y muchas reliquias de interés histórico. De la cúpula de este capitolio se obtiene una vista hermosísima de la ciudad, sus alrededores, del puerto y de las líquidas sabanas del Océano Atlántico.

Entre los demás edificios principales de Boston y que deben visitarse figuran el del *Boston Athenæum*, (el Ateneo de Boston) que contiene una librería de más de 200,000 volúmenes y muchas escogidas obras de escultura; en este edificio tiene también sus cuartos y una librería de 15,000 volúmenes la

Academia de Artes y Ciencias. La *Librería Pública de Boston*, que es después de la *Librería del Congreso de la Unión*, la más grande de América, pues contiene 450,000 volúmenes y 200,000 folletos. El edificio de la *Sociedad de Historia*



COCHE-COMEDOR.—Ferrocarri New York Central & Hudson River.

Natural, la cual cuenta también con una librería de 12,000 volúmenes, que se abre al público gratis de 9 A. M. á 5 P. M. los Miércoles y Sábados, cobrándose 25 cvos. de admisión en los otros días. El *Museo de Bellas Artes*, situado en la esquina de la calle St. James y la *Avenida Dartmouth*. Contiene en sus salones del piso bajo esculturas de gran mérito, ricas colecciones de mineralogía, geología, botánica, historia natural y muchas antigüedades egipcias; y en sus galerías pinturas ejecutadas por artistas de fama universal, y una de las mejores colecciones de grabados del país. La entrada á este museo es gratis los Sábados y los Domingos desde el medio día hasta las 4 de la tarde. En los otros días de la semana se cobran 25 cvos. de admisión.

Deben igualmente visitarse el *Faneuil Hall*, erigido originalmente por un comerciante llamado Peter Faneuil en 1742, quien lo cedió después á la población. Fue destruido este edificio por el fuego en 1761 y se reedificó después aumentándose su tamaño. Debe la importancia histórica que tiene á los muchos acontecimientos que en él tuvieron lugar durante la lucha de independencia. Se usa aún en la actualidad para grandes demostraciones públicas.

El *Mercado Quincy*; la *Asíuma*; la *City Hall* (Casa del Ayuntamiento); el *Salón de Agricultura*, donde tienen anualmente lugar grandes fiestas florales; el *Concertorio de Música*; el *Templo Masónico*; el *Hospital de la Ciudad*; la *Catedral* (católica) *de la Santa Cruz*; el *Asilo de Decentes*, la *Casa de Corrección*, son todos edificios que contribuyen al adorno de la ciudad y que por el interés que guardan debería visitarlos el viajero.

El barrio de la ciudad llamado *Charlestown* es donde se halla el famoso *Monumento de Bunkerhill*, el cual recuerda la decisiva batalla que se libró en este mismo sitio el 17 de Junio de 1775. Es un obelisco de granito de Quincy que mide 30 pies en cuadro en su base, y 221 pies de altura. En su parte superior hay un observatorio al que conduce una escalera espiral de 295 peldaños y de donde se obtiene una vista general de la bella ciudad y alrededores. Fue dedicado este monumento el 17 de Junio de 1843 en presencia del Presidente Taylor y los miembros de su Gabinete.

Deben visitarse también *Nantasket Beach*, (Playa de Nantasket) á la cual hacen viajes cada hora vaporcitos que parten de *Roxe's Warf*, N° 340 Atlantic Avenue, lugar que es muy concurrido en los meses de Verano. *Revere Beach*, que queda á 5 millas de Boston: puede irse á esta playa de blancas y limpias arenas, en los tranvías de caballos, en el *Eastern Railroad* ó en el *Revere & Lynn Railroad*. No debe dejar de visitarse, finalmente, la vecina población de *Cambridge*, que queda como á tres millas de Boston y que cuenta con un número de 69,837 almas. Es en Cambridge donde se halla la gran Universidad de Havard, que goza de fama universal, y cuya fundación data del año de 1638. Cerca de esta Universidad puede verse aun el *Olmo de Washington*, cuya edad se calcula en más de 300 años y bajo cuya sombra aceptó Washington el mando del ejército americano en 1775. El cementerio llamado *Mount Auburn*, que dista como una milla de la Universidad de Havard, es uno de los más antiguos y más hermosos de América.

No podemos detenernos más por ahora en esta culta y simpática ciudad. Abandonémosla, pues, con sus 446,507 habitantes, y regresando á Albany tomemos allí de nuevo uno de los elegantes y veloces trenes del FERROCARRIL, NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER, y siguiendo en él á lo largo de las pintorescas y atractivas vegas del Río Hudson, lleguemos de una vez á la bulliciosa metrópoli de Nueva York. Pero para ocuparnos de esta gran ciudad se hace necesario que abramos nuevo capítulo.



La Ciudad de Nueva York.

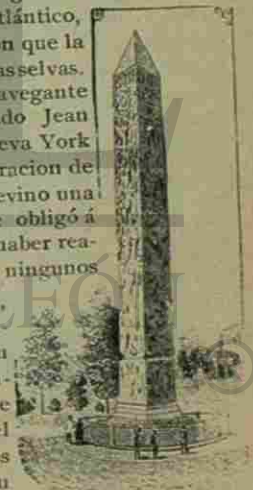
SU FUNDACION—SUCRECIMIENTO—SUS CALLES—FUENTE DE BROOKLYN—ESTATUA DE LA LIBERTAD, &c.

Antes de pasar á examinar, algunas siquiera, de las obras grandiosas con que cuenta esta hermosa metrópoli, justo orgullo del pueblo norte-americano, demos una rápida mirada hácia atrás, hácia la época en que la isla

donde hoy se asienta la opulenta Nueva York no era otra cosa que un desierto que recorrian algunas tribus salvajes y que barrían las salobres brisas del Atlántico, sin encontrar á su paso más oposicion que la que le ofrecian sus vírgenes, frondosas selvas.

Por allá en el año de 1525 un navegante oriundo de Florencia, Italia, llamado Jean Verrazani, entró en la Bahía de Nueva York y se ocupaba en la exploracion de sus costas, cuando sobrevino una fuerte tempestad que le obligó á echarse mar á fuera sin haber realizado descubrimientos ningunos de provecho. No fue,

pues, sino hasta el mes de Setiembre de 1609, cuando Henry Hudson entró á la Bahía de Nueva York en su yatch *La Media Lima* y descubrió la Isla de Manhattan, que es la que sirve de apoyo á la ciudad que nos ocupa, siguiendo su navegacion al Norte por el Río Hudson, que debe á él el nombre que lleva. Los informes que este gran navegante llevó á Holanda en su viaje de regreso fueron de tal naturaleza que indujeron á muchos tratantes holandeses á hacer repetidos viajes á este lugar, y fueron ellos quienes construyeron al fin, en 1624,



Aguja de Cleopatra en el Parque Central.

Deben igualmente visitarse el *Faneuil Hall*, erigido originalmente por un comerciante llamado Peter Faneuil en 1742, quien lo cedió después á la población. Fue destruido este edificio por el fuego en 1761 y se reedificó después aumentándose su tamaño. Debe la importancia histórica que tiene á los muchos acontecimientos que en él tuvieron lugar durante la lucha de independencia. Se usa aún en la actualidad para grandes demostraciones públicas.

El *Mercado Quincy*; la *Asíuma*; la *City Hall* (Casa del Ayuntamiento); el *Salón de Agricultura*, donde tienen anualmente lugar grandes fiestas florales; el *Concertorio de Música*; el *Templo Masónico*; el *Hospital de la Ciudad*; la *Catedral* (católica) *de la Santa Cruz*; el *Asilo de Decentes*, la *Casa de Corrección*, son todos edificios que contribuyen al adorno de la ciudad y que por el interés que guardan debería visitarlos el viajero.

El barrio de la ciudad llamado *Charlestown* es donde se halla el famoso *Monumento de Bunkerhill*, el cual recuerda la decisiva batalla que se libró en este mismo sitio el 17 de Junio de 1775. Es un obelisco de granito de Quincy que mide 30 pies en cuadro en su base, y 221 pies de altura. En su parte superior hay un observatorio al que conduce una escalera espiral de 295 peldaños y de donde se obtiene una vista general de la bella ciudad y alrededores. Fue dedicado este monumento el 17 de Junio de 1843 en presencia del Presidente Taylor y los miembros de su Gabinete.

Deben visitarse también *Nantasket Beach*, (Playa de Nantasket) á la cual hacen viajes cada hora vaporcitos que parten de *Roxe's Warf*, N° 340 Atlantic Avenue, lugar que es muy concurrido en los meses de Verano. *Revere Beach*, que queda á 5 millas de Boston: puede irse á esta playa de blancas y limpias arenas, en los tranvías de caballos, en el *Eastern Railroad* ó en el *Revere & Lynn Railroad*. No debe dejar de visitarse, finalmente, la vecina población de *Cambridge*, que queda como á tres millas de Boston y que cuenta con un número de 69,837 almas. Es en Cambridge donde se halla la gran Universidad de Havard, que goza de fama universal, y cuya fundación data del año de 1638. Cerca de esta Universidad puede verse aun el *Olmo de Washington*, cuya edad se calcula en más de 300 años y bajo cuya sombra aceptó Washington el mando del ejército americano en 1775. El cementerio llamado *Mount Auburn*, que dista como una milla de la Universidad de Havard, es uno de los más antiguos y más hermosos de América.

No podemos detenernos más por ahora en esta culta y simpática ciudad. Abandonémosla, pues, con sus 446,507 habitantes, y regresando á Albany tomemos allí de nuevo uno de los elegantes y veloces trenes del FERROCARRIL, NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER, y siguiendo en él á lo largo de las pintorescas y atractivas vegas del Río Hudson, lleguemos de una vez á la bulliciosa metrópoli de Nueva York. Pero para ocuparnos de esta gran ciudad se hace necesario que abramos nuevo capítulo.



La Ciudad de Nueva York.

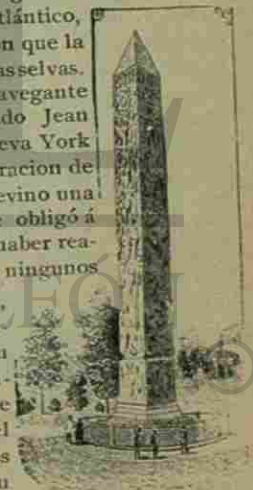
SU FUNDACION—SUCRECIMIENTO—SUS CALLES—FUENTE DE BROOKLYN—ESTATUA DE LA LIBERTAD, &c.

Antes de pasar á examinar, algunas siquiera, de las obras grandiosas con que cuenta esta hermosa metrópoli, justo orgullo del pueblo norte-americano, demos una rápida mirada hácia atrás, hácia la época en que la isla

donde hoy se asienta la opulenta Nueva York no era otra cosa que un desierto que recorrian algunas tribus salvajes y que barrían las salobres brisas del Atlántico, sin encontrar á su paso más oposicion que la que le ofrecian sus vírgenes, frondosas selvas.

Por allá en el año de 1525 un navegante oriundo de Florencia, Italia, llamado Jean Verrazani, entró en la Bahía de Nueva York y se ocupaba en la exploracion de sus costas, cuando sobrevino una fuerte tempestad que le obligó á echarse mar á fuera sin haber realizado descubrimientos ningunos de provecho. No fue,

pues, sino hasta el mes de Setiembre de 1609, cuando Henry Hudson entró á la Bahía de Nueva York en su yatch *La Media Lima* y descubrió la Isla de Manhattan, que es la que sirve de apoyo á la ciudad que nos ocupa, siguiendo su navegacion al Norte por el Río Hudson, que debe á él el nombre que lleva. Los informes que este gran navegante llevó á Holanda en su viaje de regreso fueron de tal naturaleza que indujeron á muchos tratantes holandeses á hacer repetidos viajes á este lugar, y fueron ellos quienes construyeron al fin, en 1624,



Aguja de Cleopatra en el Parque Central.

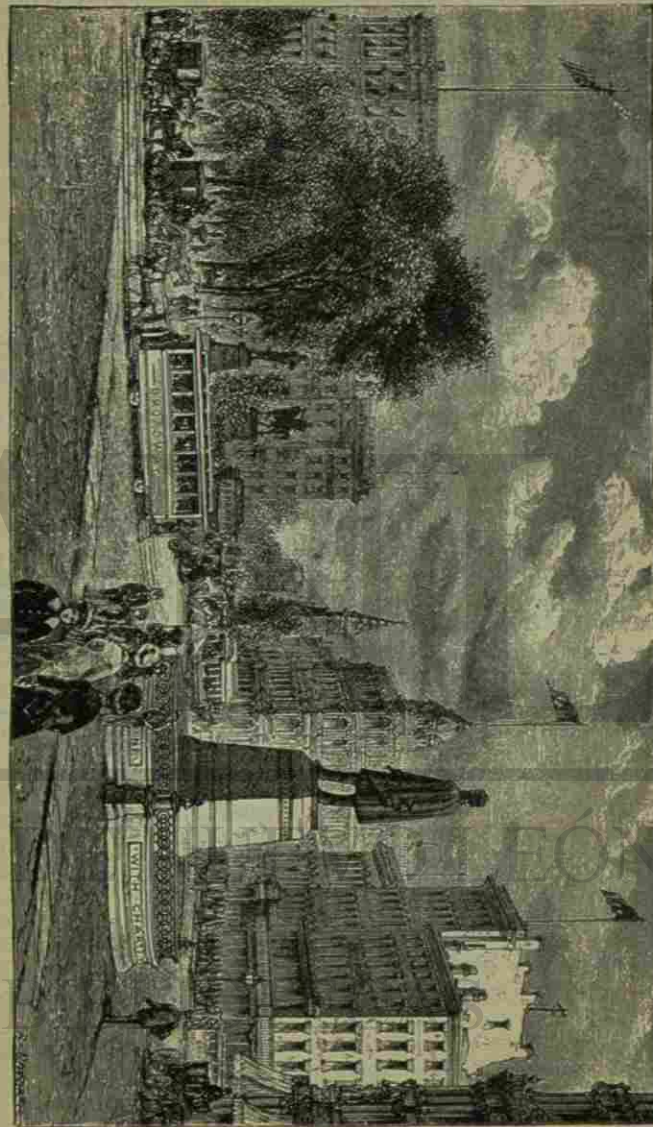
umas cuantas casuchas dando al sitio ocupado el nombre de Nueva Amsterdam. Dos años más tarde, en 1626, construyeron un fortín y compraron á los indios toda la isla por la suma de \$24, pagados en mercancías. En 1664 la Nueva Amsterdam cayó en poder de los ingleses, quienes cambiaron su nombre al de Nueva York. Volvieron á recobrarla los holandeses en 1673; pero fué su dominación allí esta vez de muy corta duración, pues los ingleses volvieron luego á hacerse dueños de la isla. Su desarrollo comenzó á ser más notable en el año de 1674, y cuando estalló la guerra de la revolución contaba ya con 23,000 habitantes. En esta guerra figuró Nueva York prominentemente, y habiéndose apoderado de ella los ingleses en 1776 la ocuparon hasta el año de 1783, cuando tuvieron al fin que evacuarla á la terminación de la guerra.

Nueva York fué la cabecera ó capital del Gobierno de la Union desde 1785 hasta 1790. En esta ciudad, en su antigua City Hall (Casa del Ayuntamiento) la cual estaba situada en la esquina de las que son hoy calles Nassau y Wall, fué donde se reunió el primer Congreso federal despues de proclamada la Constitución, y allí mismo, bajo el pórtico del edificio, tuvo lugar la Inauguración del Presidente Jorge Washington. Este sitio se halla ocupado hoy por la Tesorería, sólido edificio de granito, frente al cual puede verse una estatua colossal de Washington erigida recientemente para recordación de aquel memorable acontecimiento. Véase aquí el grabado.

Nueva York está situado á los 40° y 42' latitud Norte y 74° longitud Oeste, en la parte Meridional del Estado del mismo nombre y á la desembocadura del Río Hudson. Ocupa toda la Isla Manhattan y vastos terrenos al Norte de ésta, en la tierra principal, y comprende también las islas de Blackwell, Ward y Randall en el Río del Este, y las del Gobernador, Bedloe y Ellis en la bahía. Tiene 16 millas de largo y su anchura máxima es de poco más de 4 millas, cubriendo así sus linderos una superficie total de 41½ millas cuadradas ó sean 26,500 acres de terreno.



ESTATUA DE JORGE WASHINGTON—Calle Wall.



PLAZA DE LA UNION—NUEVA YORK.
Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.

Su situación geográfica no podía ser más ventajosa, comercialmente hablando: rodeada de ríos navegables que facilitan su inmenso tráfico; con un puerto excelente, segurísimo y amplio lo suficiente para dar cabida en él á todas las escuadras del mundo sin dificultad; y siendo á la vez el punto objetivo de todos los principales ferro-carriles del país con la cual se unen directamente ó por medio de líneas auxiliares, posee pues, los elementos necesarios para ser, como lo es, el emporio ó centro comercial del nuevo para con el viejo mundo.

Su crecimiento en población desde principios del presente siglo ha sido el siguiente:

AÑOS.	POBLACION.
1700.....	60,489.
1810.....	96,373.
1820.....	123,706.
1830.....	202,589.
1840.....	312,710.
1850.....	515,394.
1860.....	815,669.
1870.....	942,292.
1880.....	1,206,599.
1890.....	1,513,501.

Nueva York, como todas las ciudades antiguas, tiene también calles torcidas; pero esto solo pasa al Sur de la calle Houston, que fué la parte que primeramente se pobló. De la calle Houston al Norte el plano de la ciudad fué admirable y convenientemente trazado, y tanto es así, que el forastero que llega á Nueva York y trata de enterarse un poco no tropieza con dificultades ningunas para encontrar una localidad cualquiera. Fijense aquellos de nuestros lectores que piensen visitar esta gran ciudad en las breves observaciones siguientes, seguros de que una vez allí han de serles muy provechosas.

La ciudad tiene 12 grandes avenidas que se extienden de Sur á Norte á lo largo de toda la Isla y que se llaman respectivamente, comenzando con la más al Este, *Avenida Primera, Avenida Segunda, Avenida Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, Octava, Novena, Décima, Undécima y Duodécima Avenida*. Tiene otras 4, que no son tan largas, situadas más al Este aún que la Primera Avenida, llamándose la que sigue de ésta, (de la Primera Avenida) *Avenida A*, y las siguientes *Avenidas B, C y D* respectivamente. Además de las indicadas tiene también 2 cortas avenidas, llamada una de ellas *Avenida Lexington*, entre las calles Segunda y Tercera, y la otra *Avenida Madison*, entre las calles Cuarta y Quinta.

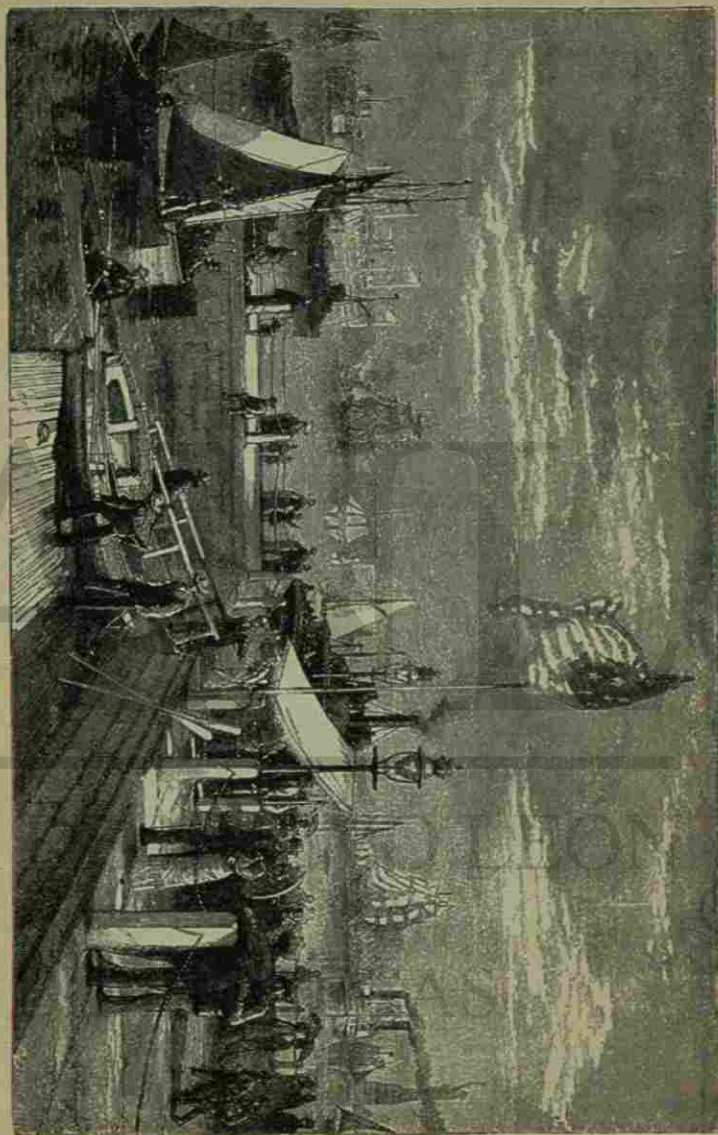
La calle *Broadway*, que es la principal gran arteria de la ciudad, comienza en el lugar llamado la *Datería* y llega hasta el *Parque Central*, pasando por el medio de la parte baja de la ciudad en dirección recta hasta la calle *Décima*, y cruzando luego las avenidas diagonalmente continúa de allí en di-

rección hácia el Noroeste hasta cruzar la Octava Avenida en la calle 59ª, (esquina Suróeste del *Parque Central*) recibiendo de éste punto en adelante el nombre de *Boulevard*. Las calles que atraviesan la Isla y las avenidas al Norte de la Calle Houston están numeradas de Primera arriba. Cada diez calles hay una de doble anchura y veinte cuadras entre estas calles hacen una milla, por término medio. La Quinta Avenida, que queda en el centro de la Isla, divide cada una de estas calles cruceras en dos partes, diferenciándose la una de la otra por la adición de las palabras *ESTE* y *OESTE*. A ambos lados de esta avenida comienza la numeración de todas las calles cruceras con el N° 1. Así, para encontrar el *Hotel Español*, por ejemplo, que sabemos está en el N° 116 de la *Calle Catorce del Oeste*, ya sabemos que no hemos de buscarle al *Este* de la Quinta Avenida sino en su lado opuesto ó del *Oeste*. Los números ó nombres de las avenidas pueden leerse en los faroles que hay en las esquinas de las calles de la manera siguiente: *Fourth Ave.*, (Cuarta Avenida) *Fifth Ave.*, (Quinta Avenida) *Avenue A*, (Avenida A) *Avenue C*, (Avenida C) etc. En las avenidas los números de las tiendas aumentan de Sur á Norte, y en las calles cruceras ó que atraviesan las avenidas aumentan de un lado de la Quinta Avenida hácia el Este, y del otro lado de la misma hácia el Oeste, como ya se ha dicho, comenzando cada cuadra con una adición de cien números. Añadiremos para mayor claridad, que cualquier calle que comienza en el lado Oeste de la Quinta Avenida con el N° 1, principia en la cuadra siguiente, ó sea en la Sexta Avenida, con el N° 100; en la Séptima Avenida, con el N° 200; en la Octava Avenida, con el N° 300; ó si comienza del lado Este de la misma 5ª Avenida, entonces al llegar á la Cuarta Avenida comienza con el N° 100, en la Tercera Avenida, con el N° 200, y así hasta el fin. Hay solo una excepción, y es esta la calle 11ª del Oeste, en la cual la numeración comienza en la calle *Broadway* y aumenta hácia el Oeste y en la Cuarta Avenida hácia el Este. El *Parque Central*, que se extiende desde la calle 59ª hasta la calle 110ª y desde la Quinta hasta la Octava Avenida forma un gran cuadro en blanco en el plano de las calles, dividiendo todas las intermedias, ó sean las comprendidas entre las calles 59ª y 110ª, y dividiendo igualmente la Sexta y la Séptima Avenida, todas en dos partes. Las grandes avenidas están ocupadas, en su mayor parte, por las casas de negocios, hallándose también en estas las principales iglesias y edificios públicos, y las calles cruceras, muy particularmente de la calle Primera arriba, por las residencias de las familias, circunstancia muy favorable para estas últimas por más de un concepto: por que da á las calles de residencias una apariencia de quietud agradable, quietud de la cual pueden salir las familias con solo unos cuantos pasos que den en cualquier dirección, y porque pueden con la misma facilidad dirigirse á los vecinos comercios á hacer las compras que necesiten. De la calle 14ª al Sur casi todas las calles han sido invadidas por los establecimientos comerciales y de la calle Houston adelante, por las grandes fábricas y edificios destinados al almacenaje de efectos.

Dijimos poco antes que la calle Broadway comenzaba en la *Bateria* [véase el grabado en la pág. siguiente] y antes de seguir adelante explicaremos que debe este sitio su nombre á las fortificaciones que allí erigieron los holandeses que fundaron la ciudad. Es en la actualidad un espacioso parque público que contiene 21 acres de terreno, con verdes prados y callejuelas á las que dan sombra frescas arboledas. La vista que desde este punto se obtiene de la bahía es bellísima. Este lugar está siempre concurrido; pero especialmente en el Verano, pues además de su aspecto atractivo circula allí siempre la pura y refrescante brisa del mar. Dentro de los linderos de este parque, en su extremidad Meridional, se encuentra *Castle Garden*, que era hasta últimamente y desde el año de 1855 el desembarcadero de los emigrantes despues de su largo viaje al través del Atlántico. Como 10,000,000 de emigrantes pasaron por los salones de este viejo edificio é inscribieron sus nombres en el registro allí abierto al pisar tierra firme por primera vez en el nuevo continente.

La nueva estación de emigrantes se halla actualmente en la *Isle de Ellis*, situada en el mismo puerto, como á 1½ millas de la *Bateria*. En este sitio elegido por el Gobierno para el efecto acaba de construirse un inmenso edificio con un gasto de cerca de \$400,000 y que posee, ya que no belleza arquitectónica digna de especial mención, sí la amplitud necesaria para los fines á que está destinado. El edificio cubre la mayor parte de la isleta, cuya superficie será como de unos seis acres. Puede visitarse este lugar sin pagar por el viaje tomando los propios vaporcitos en la *Bateria*.

Dijimos también que era la calle Broadway la arteria principal de Nueva York, y añadiremos ahora que el movimiento, la animación que en ella se nota constantemente; pero con especialidad en algunas horas del día es grande en extremo, llegando algunas veces hasta el grado de formarse en ella perfectos bloquéos, por decirlo así, [véase el grabado en la página 253] que hacen imposible su cruzamiento por varios minutos y también por un cuarto de hora ó más. El ruido que hay generalmente en esta calle por su gran movimiento ó tráfico se aumenta en estas ocasiones con las interjecciones de los carretoneros y las voces de mando de los guardianes del orden público; pero el acierto y actividad de éstos, el respeto que se tiene á las ordenanzas municipales y la gran destreza, así de los que conducen los pesados carretones como de los conductores de los tranvías y de los muchísimos otros vehículos de todas descripciones que forman parte de estas aglomeraciones ó bloquéos, todo hace que pronto quede restablecido el orden. Y siempre que una larga procesion de vehículos desfila por la calle y la gente espera en las aceras sin poder cruzar al lado opuesto, los policías van en su ayuda, haciendo á aquellos que detengan su marcha hasta que ha concluido de pasar la gente, acompañando generalmente ellos mismos á las señoras y á los niños hasta dejarlos seguros en el lado opuesto de la calle. Pero no vaya á creerse, porque hemos hecho aquí mención especial de la calle Broadway, que es en ella solamente donde pasan escenas como estas: las mismas se repiten



VISTA DE LA BAHIA DESDE LA BATERIA - Nueva York.
 (Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.)

frecuentemente en todas las calles más activas de Nueva York.

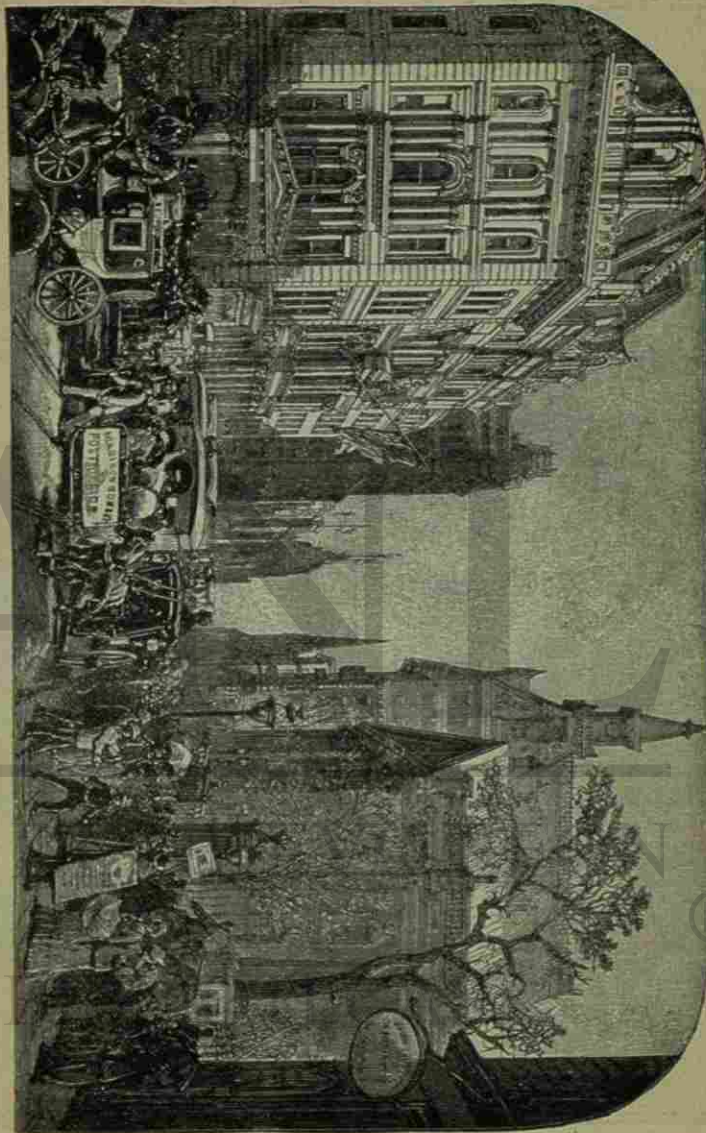
Este inmenso tráfico que en mucho contribuía á retardar las operaciones mercantiles y á entorpecer los negocios todos en general, fué el que hizo pensar en la necesidad de construir los ferro-carriles elevados que tan grandes servicios están prestando actualmente al público de esta ciudad. Nada hay que á ellos interrumpa en su marcha; se deslizan veloces por sobre las cabezas de los transeuntes y por sobre los bloquéos y confusión de las calles y, mediante el pago de 5 evos, trasladan pasajeros desde un extremo de la ciudad hasta el otro en pocos momentos.

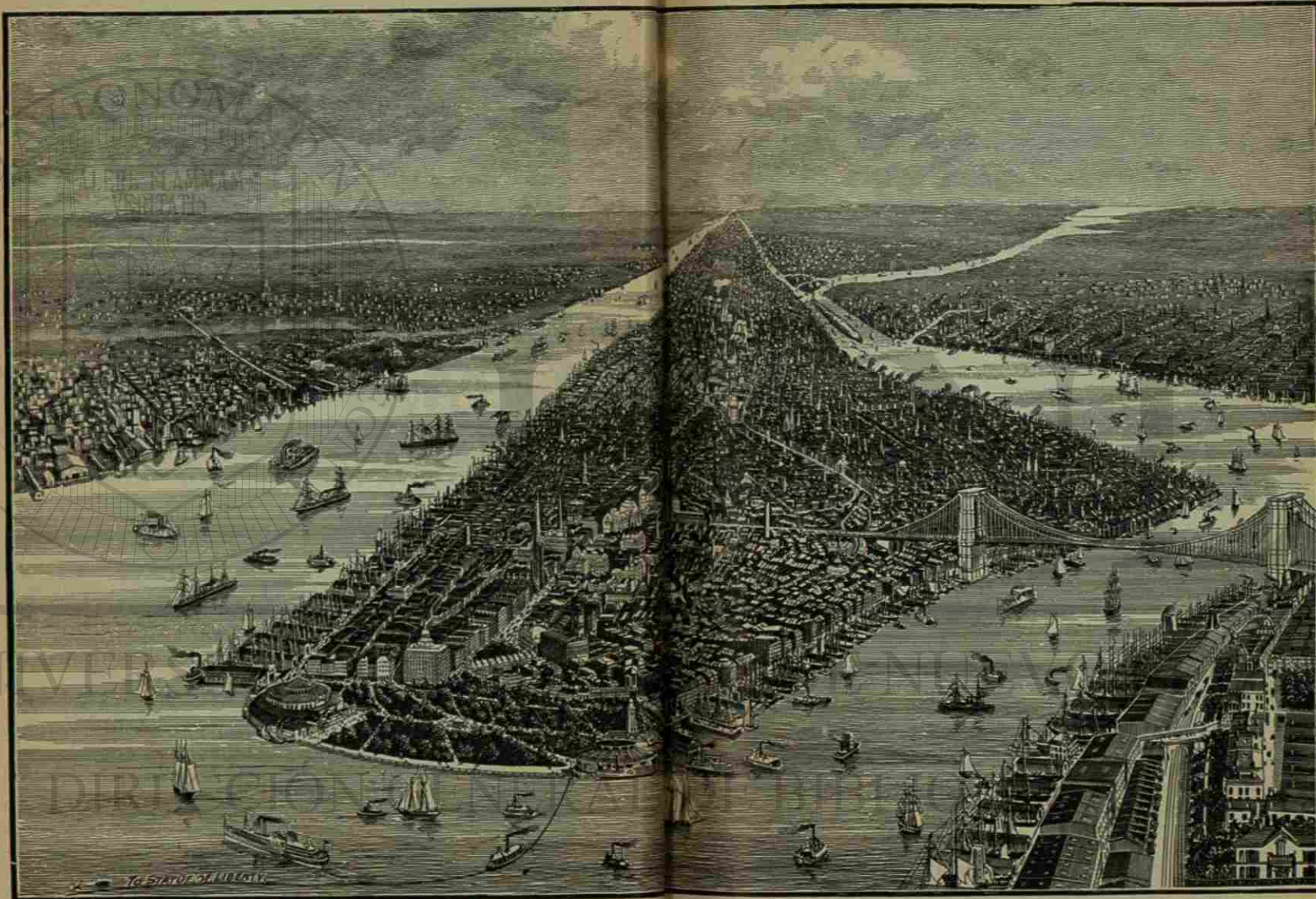
Nueva York ha sido la primera en establecer este sistema de rápida comunicación, dejando en esto atrás á las más populosas ciudades de Europa, ninguna de las cuales posee, aun á la fecha, ni una sola línea de ferro-carril elevado. Como estos nulifican en parte la elegancia de los edificios, destruyendo al mismo tiempo la hermosura de las calles por donde pasan, los dueños de la propiedad perjudicada se opusieron tenazmente á su construcción, y más tarde, cuando quedaron terminados estos ferro-carriles, sostuvieron largos litigios contra la empresa constructora y contra la Municipalidad misma por haber extendido el permiso para el efecto. Ya hoy, sin embargo, no se ocupan de ello: han comprendido, quizás, que Nueva York no podría existir sin estos medios de comunicación, ó se han convencido al fin de que ningún tribunal de justicia podría rendir un fallo para ellos favorable, cuando semejante decisión afectaría tan directamente los mayores intereses de la primera ciudad de América, obligándola á dar un paso atrás en su marcha de progreso.

Las de la Segunda, Tercera, Sexta y Novena Avenida, son las cuatro líneas de *Ferrocarril Elevado* que hay actualmente en la ciudad, y las cuatro están explotadas por una sola compañía. Toda su construcción es de hierro, exceptuando solo los durmientes sobre los cuales están fijos los rieles; todo su material rodante es de la mejor clase; sus coches dotados con abundancia de luz, de ventilación, y arreglados con lujo, buen gusto y comodidad. Sus estaciones se hallan separadas las unas de las otras por una distancia como de media milla, poco más ó menos, y están construidas en puntos donde las calles crucean atraviesan las avenidas por donde pasan, siendo su arquitectura [véase el grabado en la página 277] de un estilo elegante. Se asciende á ellas por escaleras de tres tramos protegidas con ligeros techos que guarecen al pasajero de los rayos del sol en la estación del calor y de la lluvia y nieve en la estación del Invierno. Al terminar la escalera se llega á un corto pasadizo en cuyo primer extremo está la ventanilla donde se venden los boletos (5 evos. cada uno) y en el otro extremo se encuentra el portero custodiando una especie de urna donde se depositan los boletos al pasar al andén, junto al cual se detienen los trenes cada tres minutos. Cada boleto que se deposita en la urna desaparece instantáneamente en el interior de la misma á influjo de un movimiento que el portero imprime al aparato por medio de una cigüeña, encontrándose así limpio ó vacío el recep-

VISTA EN LA CALLE BROADWAY, CERCA DE LA CASA DE CORREOS - Nueva York.

Copyright by Dr. Appleton & Co., N. Y.





LA CIUDAD DE NUEVA YORK Á VISTA DE PÁJARO.

Jersey City. Rio Hudson.

Castle Garden y la Bateria

Rio del Este.

Puente de Brooklyn.

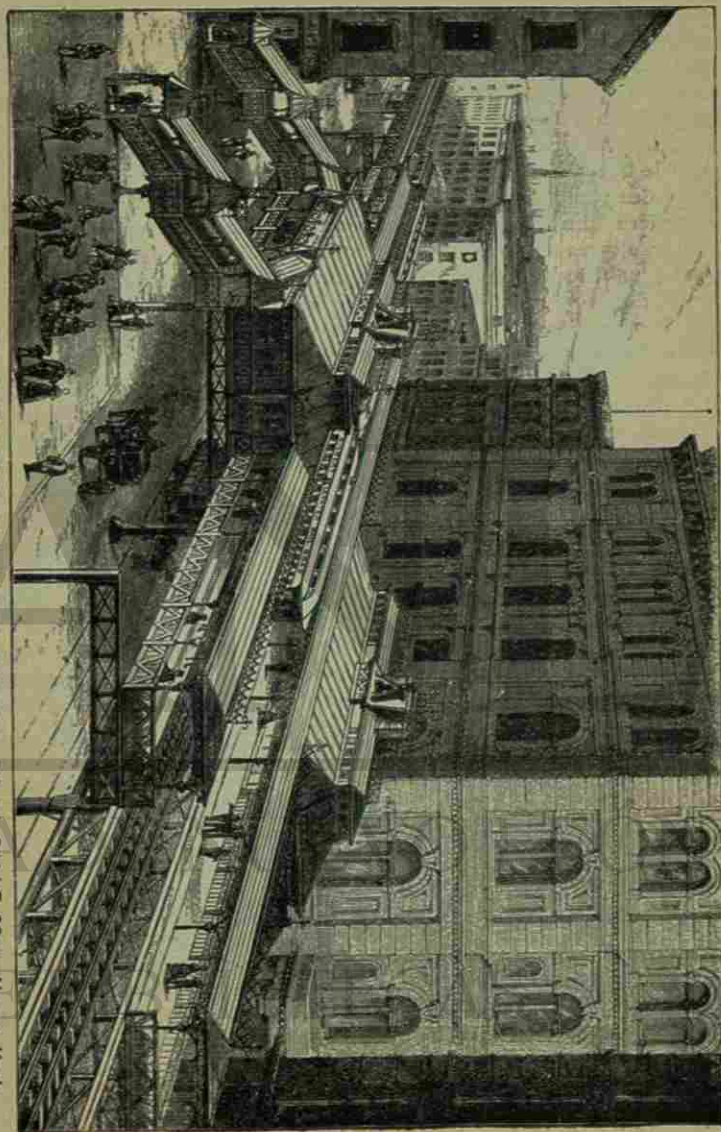
Brooklyn.

táculo exterior cada vez que va uno á depositar su boleto en él. No es fácil, pues, sorprender la vigilancia del portero, aunque es cierto que cuando hay agolpamiento de pasajeros ansiosos de pasar al andén y aprovecharse del tren que está á punto de partir, no pudiendo esperar tres minutos más para tomar el tren siguiente simplemente porque *tres minutos de tiempo son sumamente valiosos para los residentes de Nueva York*; en estas ocasiones, decimos, suele alguno escurrirse entre el gentío impunemente.

El autor de estas líneas, queriendo hacer experimentos con la habilidad del portero, aprovechóse un día de una de estas aglomeraciones de gente y logró pasar al andén sin haber depositado en la urna el boleto que ya había comprado, obteniendo así una prueba más de que la *perfección* es imposible al tratarse de las obras más esmeradas ó de los actos más escrupulosos del hombre. Pocos momentos después, cuando el tren se había puesto ya en movimiento, con el deseo de extender nuestros experimentos, nos dirigimos á un Conductor, y diciéndole que al pasar al andén no habíamos tenido tiempo de depositar el boleto en la urna, lo colocamos en sus manos con la súplica de que lo hiciera él por nosotros en su viaje de regreso. No tuvo dificultad en ofrecernos que así lo haría, y dirigiéndose al otro de los Conductores que acompañan cada coche le dijo mostrándole el boleto y con un guiño de ojo:—*Cero y van dos; ya me tocaba hoy este segundo vaso de cerveza*. Entonces, al escuchar nosotros la observación exclamamos á nuestra vez *¡en todas partes se cuecen habas!* Pero dejemos á un lado digresiones y continuemos nuestra tarea.

Los andenes de las estaciones conducen también á amplios salones de espera para señoras y señores, provistos del mueblaje necesario para asegurar la comodidad del público. A ambos lados de la calle están las escaleras que guían á estas mismas estaciones, usándose las de un lado para tomar cualquiera de los trenes que se dirigen al Norte y las del lado contrario para tomar cualquiera de los que se dirigen al Sur; pues los unos tienen su vía separada de la de los otros siendo así imposible, por lo tanto, que pueda nunca haber un choque entre ellos. La velocidad con que corren estos trenes es á razón de doce millas por hora, en conformidad con un reglamento de la municipalidad, deslizándose sobre sus bruñidos rieles próximos á las ventanas del segundo, del tercero y también del cuarto y quinto piso de los edificios, es tal su elevación en algunas partes sobre el nivel de las calles; pero donde más llama la atención esta etrevida obra del arte [véase la pág. 279] es en la calle 110ª, entre la Octava y la Novena Avenida: allí se halla tendida la vía sobre un puente curvo sostenido por esbeltas columnas de hierro á una elevación de 63 pies sobre el piso de la calle.

Todas las líneas de los ferro-carriles elevados se dirigen al Norte, directamente ó por medio de conexiones que hacen entre unas y otras, desde *South Ferry*, en la Bateria, hasta el Río Harlem. El tiempo que emplean en el viaje desde *South Ferry* hasta la calle 127ª es de 43 minutos, y el número de pasajeros que de estas líneas se sirven diariamente, según cálculos hechos, asciende á 300,000!



ESTACION DEL FERROCARRIL ELEVADO DE LA SEXTA AVENIDA EN LA CALLE 23ª—Nueva York.
(Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.)

Ya que el puente de Brooklyn y la Isleta Bedloe, que es la que sostiene en el centro de la bahía la colossal Estatua de Bartholdi, son los dos puntos que el forastero tiene generalmente más interés en visitar al llegar á Nueva York, dirijámonos en seguida allí, y contemplemos de cerca esas dos obras grandiosas salidas de la mano del hombre.

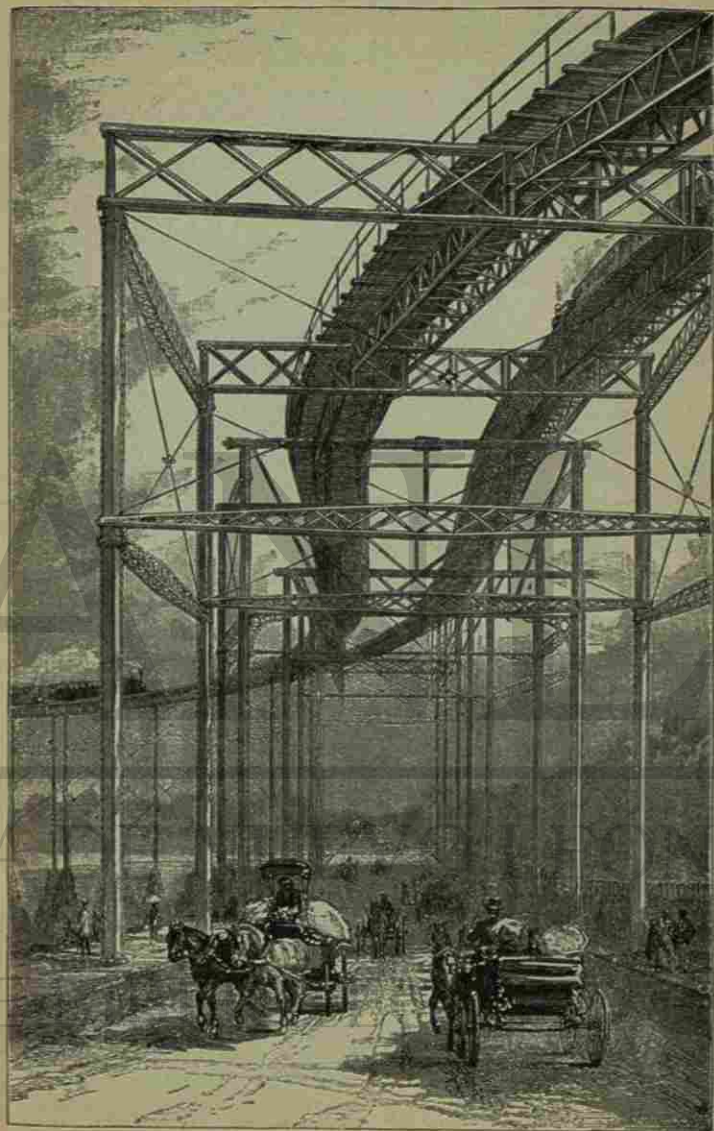
El justamente celebrado Puente de Brooklyn debe su nombre á la circunstancia de haber unido la importante ciudad de Brooklyn con la de Nueva York. Sus planos y el primer presupuesto fueron formados por el distinguido Ingeniero John A. Roebling, quien no tuvo la satisfacción de ver concluida su obra, pues murió de resultas de una caída que se dió un día mientras inspeccionaba los trabajos. La construcción de este puente se comenzó en Enero 2 de 1872 y se abrió al público en Mayo 24 de 1883. Su longitud total es de 5,989 pies; su anchura de 85 pies y su altura media sobre el nivel del agua de 135 pies, habiendo ascendido su costo á \$15,000,000.

Consiste de cinco partes ó secciones, teniendo la central ó sea la comprendida entre las dos elevadas torres 1,595 pies; las dos laterales que miden desde las torres hasta los ataderos 940 pies cada una, y las dos secciones ó tramos terminales, el del lado de Nueva York desde los ataderos hasta la entrada del puente 1,562 pies y el del lado de Brooklyn 971 pies, formando así la longitud total indicada. Hay en el puente cinco vías: la de en medio para la gente de á pie; las dos laterales interiores para los trenes de un ferrocarril de cable que conduce más de cien mil pasajeros diariamente entre las dos vecinas ciudades, y las dos laterales exteriores para uso de toda clase de vehículos.

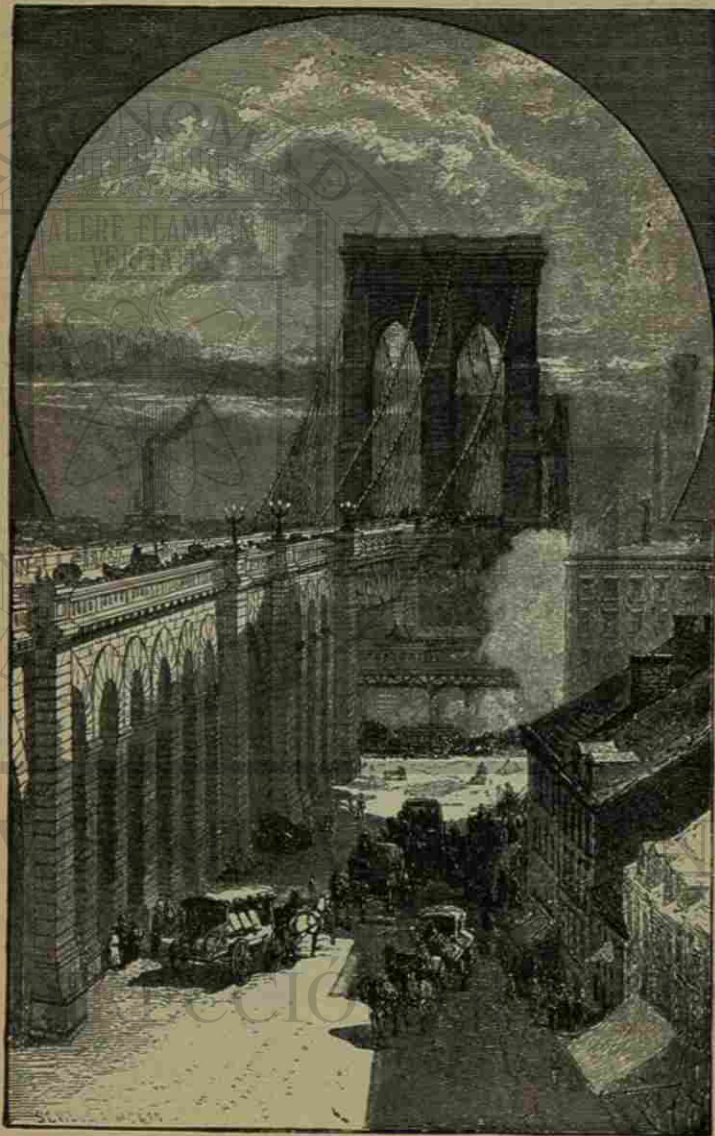
Las torres tienen 268 pies de altura sobre el nivel de las aguas del río; su anchura en este mismo nivel es de 134 pies y su espesor de 56, dimensiones que van disminuyendo desde éste punto hasta su parte más elevada donde tienen 120 pies de anchura por 40 de espesor. De estas torres y por medio de 4 cables de alambre de acero que tienen un diámetro de 15 $\frac{1}{4}$ pulgadas está suspendida la parte colgante del puente, á cuya suspensión ayudan también numerosos cables delgados del mismo material que penden de lo más elevado de las torres. Estas torres están apoyadas sobre cimientos que sostiene la dura roca que hay debajo del lecho del río, á 78 pies bajo la superficie del agua, cimientos que miden 172 pies de largo por 102 pies de ancho. Cada uno de los cables principales puede resistir un peso de 12,200 toneladas, ascendiendo así la resistencia total de los 4 juntos á 48,800 toneladas, sin incluirse en esta potencia la de los numerosos cables menores ya mencionados.

El número de los alambres de acero que contiene cada uno de los gruesos cables es de 5,296, siendo de 3,572 pies la longitud de cada uno de ellos mismos. A los extremos de las secciones laterales están los ataderos ó anclajes de los cables, los cuales pasan á través de un muro que tiene un espesor de 25 pies.

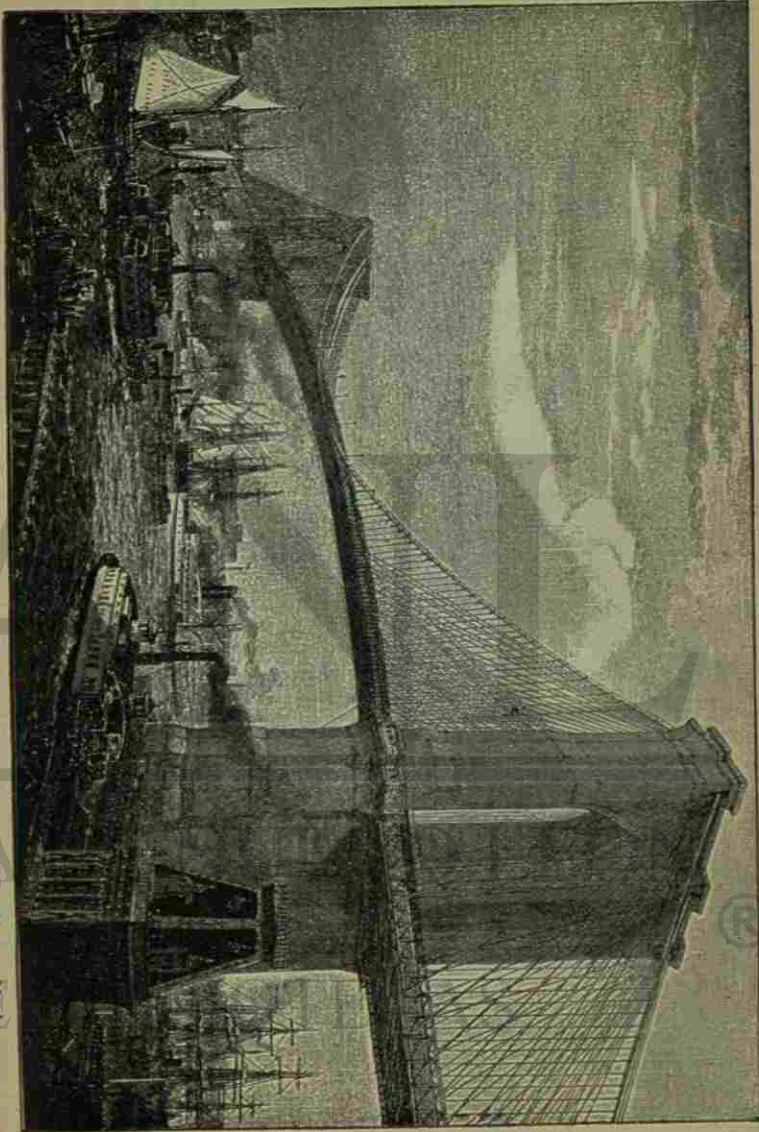
Grandiosa es en verdad esta obra, la mayor de su clase en el mundo, y cuánto dice ella en favor de los adelantos que se han hecho en las artes! ¡cuánto en favor de los triunfos que ha conquistado la humana inventiva! ¡y



FERROCARRIL ELEVADO—Vista en la calle 110a.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]



ENTRADA DEL PUENTE DE BROOKLYN—Nueva York.
 [Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]



GRAN PUENTE COLGANTE DE BROOKLYN SOBRE EL RIO DEL ESTE—Nueva York.
 [Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

cómo patentiza el espíritu indomable de adelanto que caracteriza al pueblo norte-americano, al que no arredran ni los crecidísimos desembolsos monetarios, ni los mayores obstáculos que la naturaleza misma pueda colocar á su paso, una vez que se ha convencido de que la realización de una medida ó proyecto cualquiera ha de redundar en la gloria de su patria y en su conveniencia y engrandecimiento propio!

Para contemplar de cerca la magestuosa estatua, que para dar una mues-

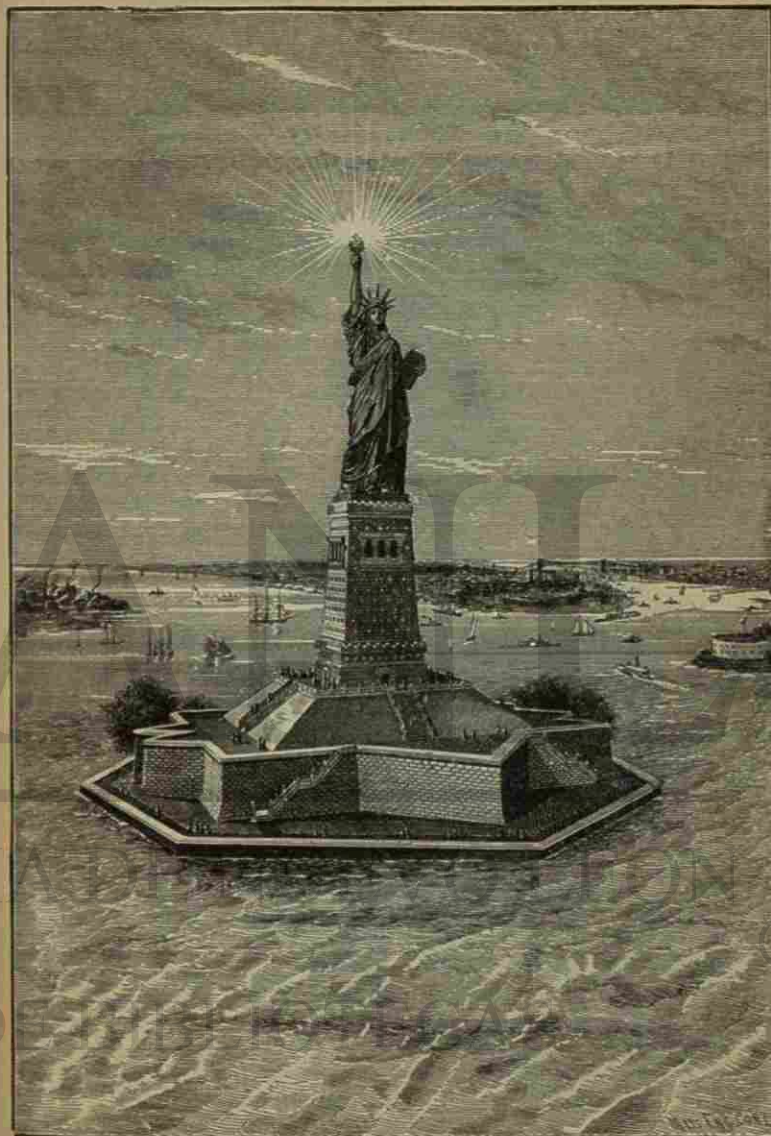


AUGUSTE F. BARTHOLDI.

tra de sus simpatías le regaló el pueblo francés al de los Estados Unidos del Norte, habrá necesidad de tomar en uno de los muelles de la Bateria uno de los vaporcitos que hacen viajes á la Islita cada hora, cobrando por el viaje redondo 25 centavos. En la Isla de Bedloe, que dista como una milla y tres cuartos de la Bateria, pueden obtenerse refrescos y *lunch*. Como los vaporcitos hacen viajes cada hora puede permanecer el turista en la Islita el tiempo que desee, pues los boletos son buenos para regresar á la ciudad en cualquiera de los viajes. En los vaporcitos se venden pequeñas figuras y fotografías de la estatua que los viajeros tienen generalmente gusto en comprar para conservar como un recuerdo de su visita á este lugar.

Cuando la Francia concibió la idea de hacer á los Estados Unidos del

Norte este soberbio regalo, se abrió en el país una suscripción popular, reuniéndose en poco tiempo la suma necesaria para la construcción de una gran estatua. La obra se encomendó después al célebre escultor francés, Auguste Bartholdi, quien hacia mucho tiempo acariciaba la idea de hacer un viaje á América. Aprovechóse entonces de la magnífica oportunidad que se le ofrecía para realizar su deseo, juzgando al mismo tiempo muy conveniente consultar con personas de prominencia en América sobre el particular, y se embarcó para este país. A su llegada le impresionó vivamente la hermosura del puerto de Nueva York, atrayendo muy particularmente su atención la Islita Bedloe, situada en el centro de la bahía, y fué en aquel momento cuando su creadora mente concibió la idea de erigir en ella una estatua tan colosal que no tuviese su igual en el mundo. Y como es en este país donde la palabra *libertad* tiene su mayor y mejor significación, le pareció muy propio que la estatua que se erigiese aquí fuese una que simbolizase LA LIBERTAD ILUMINANDO AL MUNDO. Esto, además de servir como prueba duradera, pensó



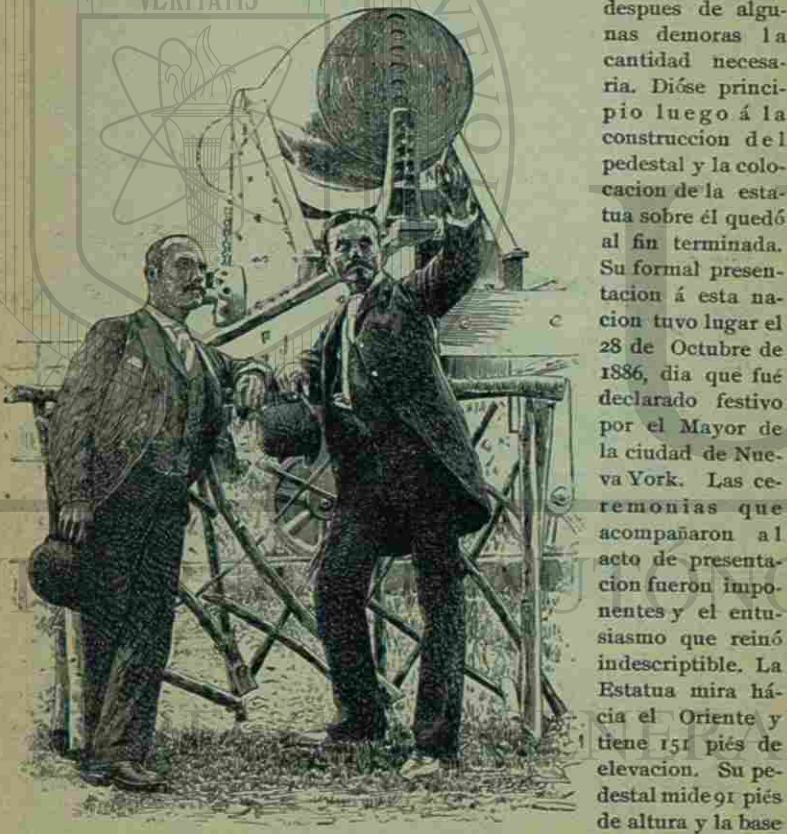
ESTATUA DE LA LIBERTAD—Nueva York.

[Copyright by D. Appieton & Co., N. Y.]

él, de los buenos deseos de la Francia, podría prestar servicios prácticos sirviendo de faro al puerto de Nueva York.

De regreso á su país, fué su plan aplaudido por unanimidad y se inauguraron los trabajos en París el día 6 de Noviembre de 1875. Después de ocho años de continuo trabajar el gran artista concluyó su obra y se hizo de ella entrega oficialmente al ministro de los Estados Unidos del Norte en París, el 4 de Julio de 1884.

Como para la erección debida de estatua tan colosal se necesitaban cimientos y un pedestal cuyo presupuesto de construcción ascendía á \$300,000, se abrió en Nueva York otra suscripción para el efecto, pudiéndose reunir



En la Isla Bedloe, al pie de la gran estatua.—Nueva York.
total desde el nivel de las aguas hasta el extremo de la antorcha que sostie-

después de algunas demoras la cantidad necesaria. Dióse principio luego á la construcción del pedestal y la colocación de la estatua sobre él quedó al fin terminada.

Su formal presentación á esta nación tuvo lugar el 28 de Octubre de 1886, día que fué declarado festivo por el Mayor de la ciudad de Nueva York. Las ceremonias que acompañaron al acto de presentación fueron imponentes y el entusiasmo que reinó indescriptible. La Estatua mira hacia el Oriente y tiene 151 pies de elevación. Su pedestal mide 91 pies de altura y la base 52. Su elevación

ne en la mano derecha es de 305 pies y 11 pulgadas. El peso de la misma asciende á 450,000 libras ó sean 225 toneladas, de las cuales 176,000 libras son de cobre y las restantes de hierro forjado. La escalera de forma espiral que conduce desde el pedestal hasta la cabeza tiene 154 peldaños, y 54 la escalera que guía desde el nacimiento de su extendido brazo hasta la antorcha. Dentro de su cabeza caben 40 hombres cómodamente, 10 pueden estar de pie dentro de la antorcha y 15 sentarse al alrededor de la llama. El largor de la mano es de 16 pies, y 5 pulgadas; su dedo índice de 8 pies, con una circunferencia al alrededor de la segunda coyuntura de 7 pies-6 pulgadas, y el tamaño de la uña es de 13x10 pulgadas. Las dimensiones de la cabeza son: de la barba al cráneo, 17 pies, 3 pulgadas; de una oreja á la otra, 10 pies; la distancia al través del ojo, 2 pies; el largor de la nariz es de 4 pies y el del brazo derecho de 42 pies, con una circunferencia de 12 pies en su parte más gruesa. Su cintura mide 35 pies y su boca tiene una anchura de 3 pies. La altura de sus cimientos es de



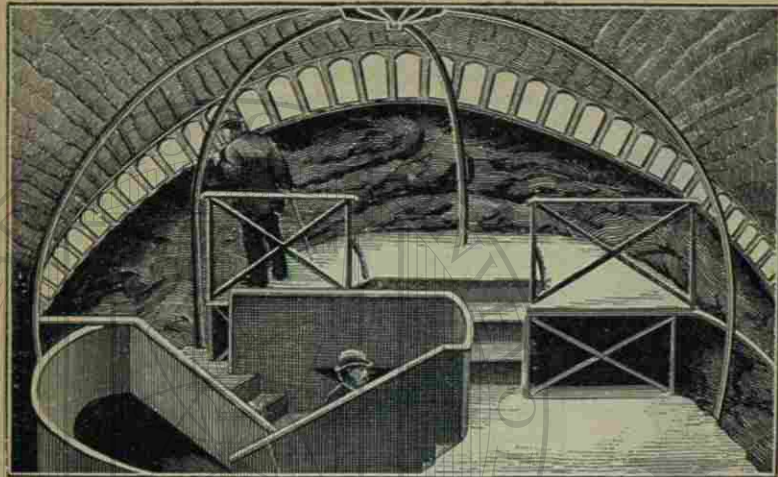
La antorcha de la estatua.
64 y la del pedestal de 91 pies.

Auguste F. Bartholdi, el distinguido autor de la estatua más colosal que existe actualmente en el mundo, nació en Colmar en 1833. Sus primeros laureles los conquistó cuando tenía apenas 19 años de edad, con la ejecución de un notable bajo relieve de Francesca de Ramini. Durante la guerra franco-alemana peleó por su patria en las filas voluntarias. En 1878 concluyó un gran monumento esculpido en sólida roca, *El Leon de Belfast*, dedicado á la memoria de una situada guarnición. Por esta brillante obra el Gobierno le condecoró con la Cruz de la Legión de Honor.

Ya que tratamos de las obras gigantescas con que cuenta Nueva York quizá no esté demás decir que una más sorprendente aún vendrá á aumentar el número de éstas muy en breve. No considerándose suficiente el Puento de Brooklyn para satisfacer las necesidades del creciente movimiento de pasajeros y carga entre Brooklyn y Nueva York, ni rápidos lo suficiente, tampoco, los numerosos vaporitos que hacen este servicio entre Nueva York y Jersey City, acaba de formarse un fuerte sindicato en el cual figuran capitalistas de los principales de Nueva York y



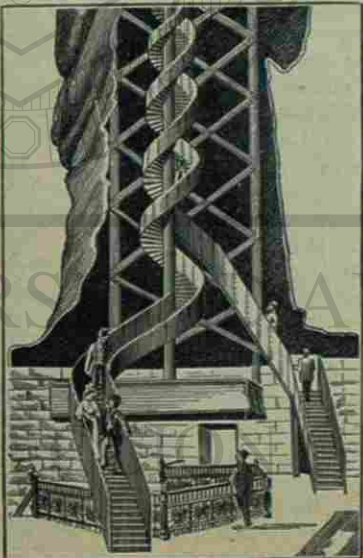
La cabeza de la estatua.



En el interior de la cabeza de la estatua.

también algunos de los magnates más prominentes de ferro-carriles, para unir á estas tres grandes y vecinas ciudades por medio de túneles que se practicarán debajo del lecho de las aguas del estrecho, dentro de los cuales se construirán enseguida ferro-carriles subterráneos cuyos veloces trenes recorrerán en breves minutos las distancias que las separan. Se calcula que ascenderá á \$1.250,000 el costo de cada milla de túnel, no incluyendo en esta cifra el gasto que arrojará la construcción del ferro-carril subterráneo.

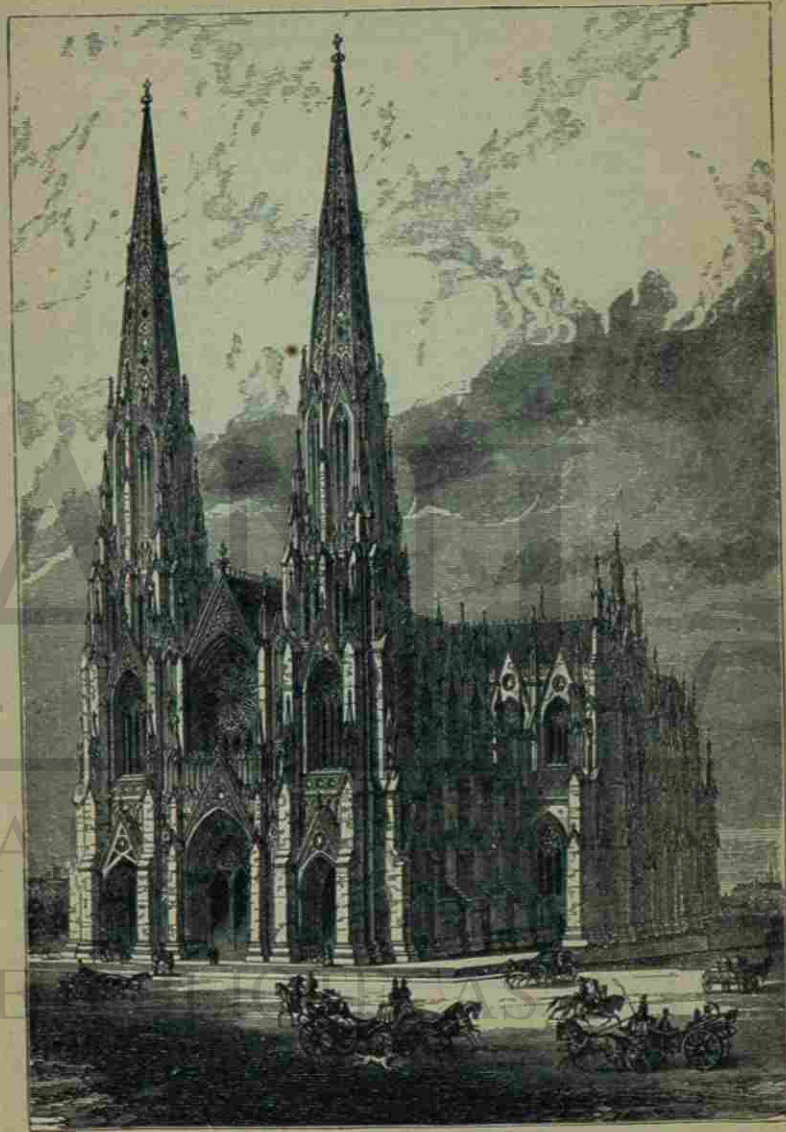
Volvamos ahora á la ciudad y visitemos algunos de sus



Escalera que conduce á la cabeza de la estatua.

magníficos parques y calles principales, examinando á la vez algunos de los elegantes y costosos edificios, aunque sea muy ligeramente ya que no permiten hacerlo de otra manera las dimensiones de esta obrita.

Sabemos que la de Broadway es la principal de las calles de la ciudad. Principia en la esquina Nordeste de la Bateria, en *Bowling Green*, sitio ó plazuela de forma circular, plantada de árboles y en cu-



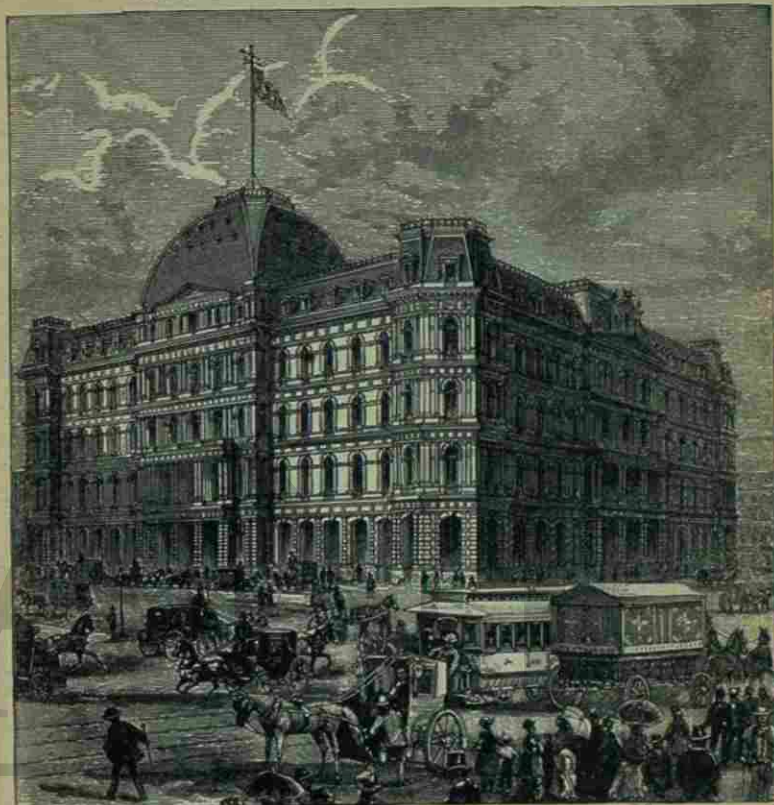
CATEDRAL DE SAN PATRICIO—Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

yo centro se levantaba una estatua de Jorge III, la cual los insurgentes derribaron y convirtieron en balas de cañon cuando estalló la Revolucion.

Los primeros edificios que llaman nuestra atencion al principio de esta calle son el *Washington Building* en el N° 1, y la *New Produce Exchange*, (Nueva Lonja de Viveres) situado frente á Bowling Green. Es éste de ladrillo con adornos de barro cocido, y su frente en las calles Broadway y Whitehall es de 307 pies. Su elevada torre, en la cual hay un reloj cuya carátula tiene 12 pies de diámetro, mide 225 pies sobre el empedrado de la calle. Su estilo pertenece al del renacimiento italiano modificado. Tres grandes pórticos facilitan la entrada al edificio, uno de los cuales queda en la calle Whitehall, el segundo en la calle Beaver y el tercero en la calle Stone. La Lonja Marítima y varias oficinas particulares ocupan el piso bajo. La gran sala de contratacion y todas las oficinas pertenecientes á la Lonja de Viveres ocupan el piso principal y los pisos altos están divididos en 300 amplias oficinas particulares. La sala de contratacion tiene 215 pies de largo, 134 de ancho, 60 pies de altura, y pertenecen á la misma Lonja 3,000 corredores de número.

En seguida de éste, en el número 18, está el *Wells Building*; en el N° 26 el edificio de la *Standard Oil Company*; el elegante edificio de la *Aldrich Court*, cuyo costo fué de \$1,000,000 ocupa el N° 45, y siguen adelante de éste otros igualmente importantes. Frente á la calle Wall está la *Iglesia de la Trinidad*, (Episcopal) erigida en 1846. El terreno que ocupa fué concedido á la congregacion á que pertenece por el gobierno Inglés en 1697. El templo que hoy ocupa este lugar no es el que originalmente se construyó en él, pues ya antes se habian erigido en el mismo sitio dos templos que sirvieron de pasto á las llamas, uno de ellos en 1776 y el otro en 1839. La construccion del templo que hoy se levanta aquí data del año de 1846. Su estilo pertenece al gótico y su esbelta torre tiene una altura de 284 pies. Las dimensiones del cuerpo del templo son de 80x146 con una altura de 61 pies. Está abierto durante todas las horas del dia y merece visitarse. Se permite tambien la entrada á su elevada torre de cuyas ventanas se obtiene una vista bellisima de la ciudad; pero sin necesidad de fatigarse con la subida á esta torre puede obtenerse una vista igualmente hermosa de toda la ciudad y sus alrededores desde los techos del edificio de Washington, del de la Equitativa ó de la torre de la Lonja de Viveres, sitios á los que se conduce en elevador á todo el que desea visitarlos. Rodeado en tres de sus lados está este templo por un antiquísimo cementerio, algunas de cuyas losas señalan el sitio donde reposan las cenizas de hombres que figuraron prominentemente en la lucha de independencia. Hay tambien allí un "Monumento de los Mártires," dedicado á la memoria de los patriotas que murieron en las prisiones inglesas durante la Revolucion.

La calle Wall, que dijimos es la que queda frente á la Iglesia de la Trinidad, comienza allí, en la calle Broadway, y termina en el Río del Este. Sus edificios más notables son la *Aduana*, esquina de la calle William, construida de granito, con un frente de 200 pies que está dividido por 12 gruesas co-



VISTA EXTERIOR DE LA CASA DE CORREOS—Nueva York
Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

lumnas del mismo material, un fondo de 170 pies y una altura de 77. Este edificio fué anteriormente la Lonja de los Comerciantes, para cuyo efecto se construyó con un gasto de \$1,800,000: aquí se hallan las oficinas principales solamente. En esta calle están tambien el *Banco de Nueva York*; el *Drexel Building*; el *Mills Building*, de 10 pisos, del lado derecho en la calle Broad, y del lado izquierdo, en la calle Nassau, el nuevo edificio de la *Mutual Life Insurance Co*, concluido en 1884; la *Tesorería*, que contiene millones en oro y plata y la cual dijimos al principio de este capítulo que ocupaba el sitio donde tuvo lugar la inauguracion del Presidente Washington; y, finalmente, la *Bolsa* cuya entrada para las galerías se halla en el N° 13 de esta misma calle. Solo se permite penetrar en su gran salon de operaciones á los corredores de número; pero la entrada es libre á sus galerías para el público. No debe

el turista dejar de visitar este altamente interesante establecimiento. El espectáculo que este lugar ofrece en sus momentos de mayor animación produce en el ánimo una impresión difícil de borrarse.

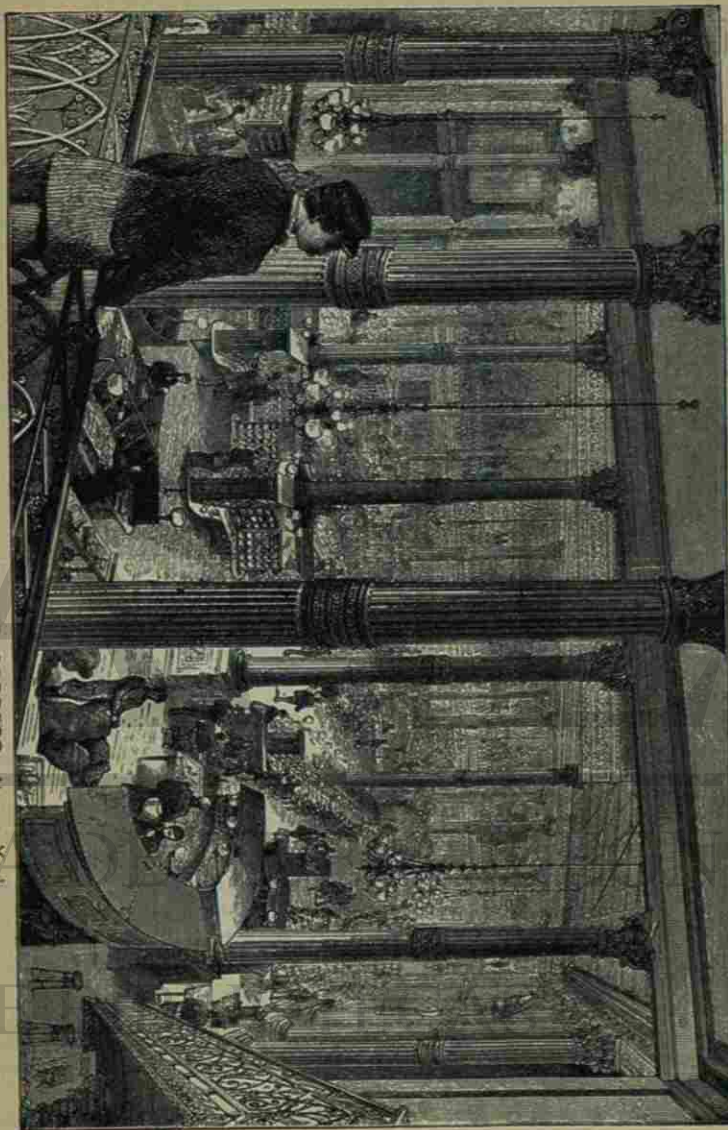
De la calle Wall al Norte, siguiendo por la de Broadway, se encuentran á ambos lados hileras de edificios magníficos, de moderna construcción y de atractivo estilo, cuya descripción ocuparía gruesos volúmenes. Renunciando nosotros á tanta tarea seguiremos adelante por la misma calle Broadway hasta la Casa de Correos, mencionando simplemente de paso el elegante edificio de la compañía de seguros *La Equitativa*, que es uno de las más costosos que hay en toda la ciudad y que el turista hará bien en visitar, en la esquina de la calle Cedar; el antiguo edificio de la *Mutual Life Insurance Co.*, esquina de la calle Liberty; el de la *Western Union Telegraph Co.*, de proporciones gigantescas, en la esquina de la calle Dey, y los edificios del *Evening Post*, esquina de Fulton, el del *Herald*, con su frente de mármol en la esquina de la calle Ann, y la *Astor House*, frente á

Edificio del "World."—Nueva York.

la Casa de Correos. La Casa de Correos, [véanse los grabados en las páginas 289 y 291] es el más importante de los edificios públicos de Nueva York. Está ventajosa y conspicuamente situada en el punto donde se unen las calles Broadway y Park Row, frente á la Casa del Ayuntamiento, y su estilo de arquitectura participa del Dórico y del Renacimiento. Es de forma triangular, teniendo su fachada Norte 279 piés y 144 su fachada Sur, mientras que sus otras dos fachadas, la del Este y la del Oeste, miden 262 ½ piés cada una. Consta de un piso inferior y cinco pisos sobre el nivel de la calle, levantándose sobre su techumbre cubierta de pizarra varias cúpulas de muy buen gusto arquitectónico. Hierro y granito fueron en su mayor parte los materiales que se emplearon en su construcción y su costo

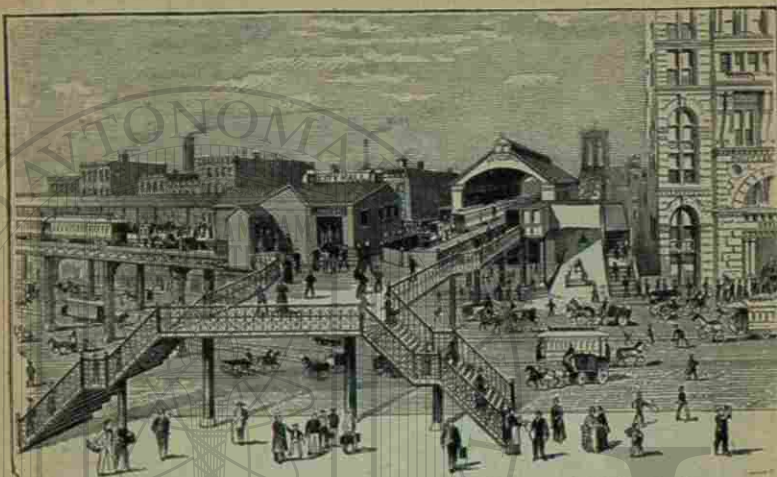


Edificio de la "Tribune."—Nueva York. total ascendió á \$7,000,000. Se



VISTA INTERIOR EN LA CASA DE CORREOS—Nueva York.

(Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.)



Estacion del Ferrocarril Elevado de la Tercera Avenida, cerca de la "City Hall" y Entrada al Puente de Brooklyn.

emplean en esta casa de correos como 2,200 hombres para la coleccion, separacion y entrega de las cartas, periódicos y folletos que por medio de ella circulan.

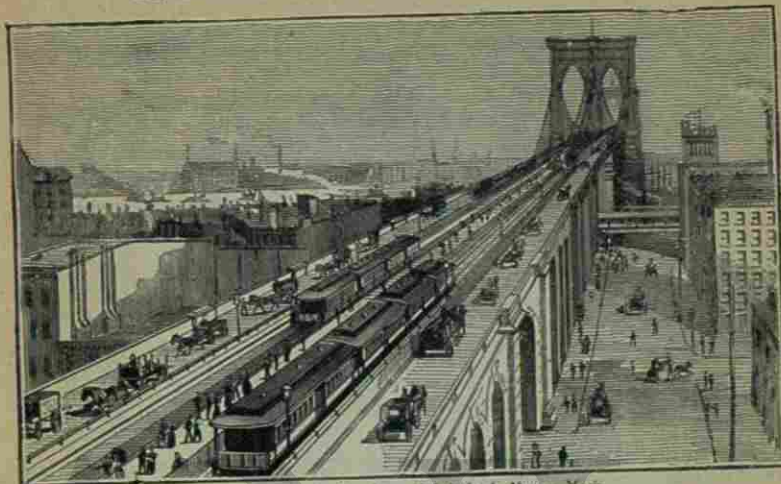
La Casa del Ayuntamiento, cuyo frente da al parque del mismo nombre en la calle Broadway, posee una de las fachadas más atractivas de cuantos edificios públicos hay en la ciudad. Su construcción data del año de 1812 y su costo fue de \$500,000.

La calle que queda del lado opuesto de la Administración de Correos y de la Casa del Ayuntamiento se llama *Park Row*. Aquí se encuentran las oficinas de numerosos periódicos, y poco más delante, en una plazuela á la que se ha dado el nombre de *Printing House Square* se levantan los gigantescos edificios del *Times*, la *Tribune* y el *World*, periódicos diarios de los más influyentes en todo el país.

Pocas cosas habria tan interesantes para el turista como vistar los diferentes departamentos de estos grandes periódicos á las altas horas de la noche, cuando todo el cuerpo de editores, reporters, tipógrafos y prensistas se hallan más ocupados; pero la entrada no es permitida sino á aquellos que han obtenido invitación para el efecto.

Cerca de estos grandes edificios está la entrada del Puente de Brooklyn, del cual ya nos ocupamos en párrafos anteriores, é inmediata á ésta se ven las escaleras que conducen á una de las estaciones del ferrocarril elevado de la Tercera Avenida. Véanse los grabados.

El nuevo *Palacio de Justicia* [Court House] queda al Norte de la Casa del Ayuntamiento. Su construcción se comenzó en 1861, y aunque ya desde



En el Puente de Brooklyn, del lado de Nueva York.

1867 ha venido ocupándose, no se halla aun concluido; pues queda por construirse una cúpula que tendrá una altura de 170 pies. Es de marmol blanco y su arquitectura pertenece al órden corintio, con tres pisos de alto, 250 pies de longitud y 150 de latitud. La cúpula de este suntuoso edificio tendrá, una vez terminada, 210 pies de elevacion sobre el nivel de la calle. Su entrada principal queda en la calle Chatham. Hasta hoy hanse invertido en este edificio y su mueblaje \$12,000,000.

De la Cuadra de Imprentas parte la calle de Centre: siguiendo por ésta al Norte hasta pasar 4 cuadras se llega á la *Cárcel de la Ciudad* ó á las *Tumbas*, como tambien se le llama. Ocupa toda la manzana formada por las calles Centre, Elm, Leonard y Franklyn. Es un vasto y tétrico edificio de granito construido al estilo Egipcio. Su entrada principal queda en la calle Centre.

En la calle Broadway está tambien, esquina de la calle Chambers, el antiguo y vasto edificio que anteriormente ocuparon A. T. Stewart & Co., grandes comerciantes al por mayor. Se levanta éste en el mismo sitio donde los ingleses construyeron un fortin durante el período de la Revolucion. Más delante, siguiendo por la misma calle, se pasan el hermoso edificio de la *New York Life Insurance Co.*; el *Metropolitan Hotel*, en cuyo piso principal se encuentra el *Niblo's Garden*; el *Gran Central Hotel*; la iglesia *Grace Church*, (Episcopal) con su elegante fachada de marmol; y al llegar á la calle 14ª se encuentra la *Plaza de la Union*, (Union Square) comprendida entre la 4ª Avenida y las calles 14ª y 17ª. Contiene esta plaza [véase el grabado en la página 267] como 3½ acres de terreno, una fuente, árboles frondosos que la dan sombra, cómodos bancos donde puede descansar el transeunte y magni-

ficos monumentos de Washington, Lincoln, Lafayette y otros. Varios de los buenos hoteles de la ciudad miran á esta plaza y cercanos á ella hay tambien algunos de los buenos restaurantes y teatros.

Avanzando al Norte por la misma calle se llega, seis cuadras más delante, á la *Plaza de Madison*, (Madison Square) de aspecto igualmente atractivo á la que acabamos de abandonar. El terreno que abarca es de 6 acres, y la rodean las calles Broadway, 23ª, 26ª y la Avenida Madison. Abundan inmediatos á esta plaza los lugares de recreo: hay teatros, salones de conciertos, varios clubs y magníficos hoteles, entre los cuales figuran el *Fifth Avenue Hotel* y la *Hoffman House*. Cuenta tambien esta plaza con varios monumentos de mérito, una bonita fuente, cómodos asientos bajo el verde follaje de sus árboles y es, en fin, uno de los lugares favoritos de las familias y del público en general para ir á pasar momentos de agradable solaz.

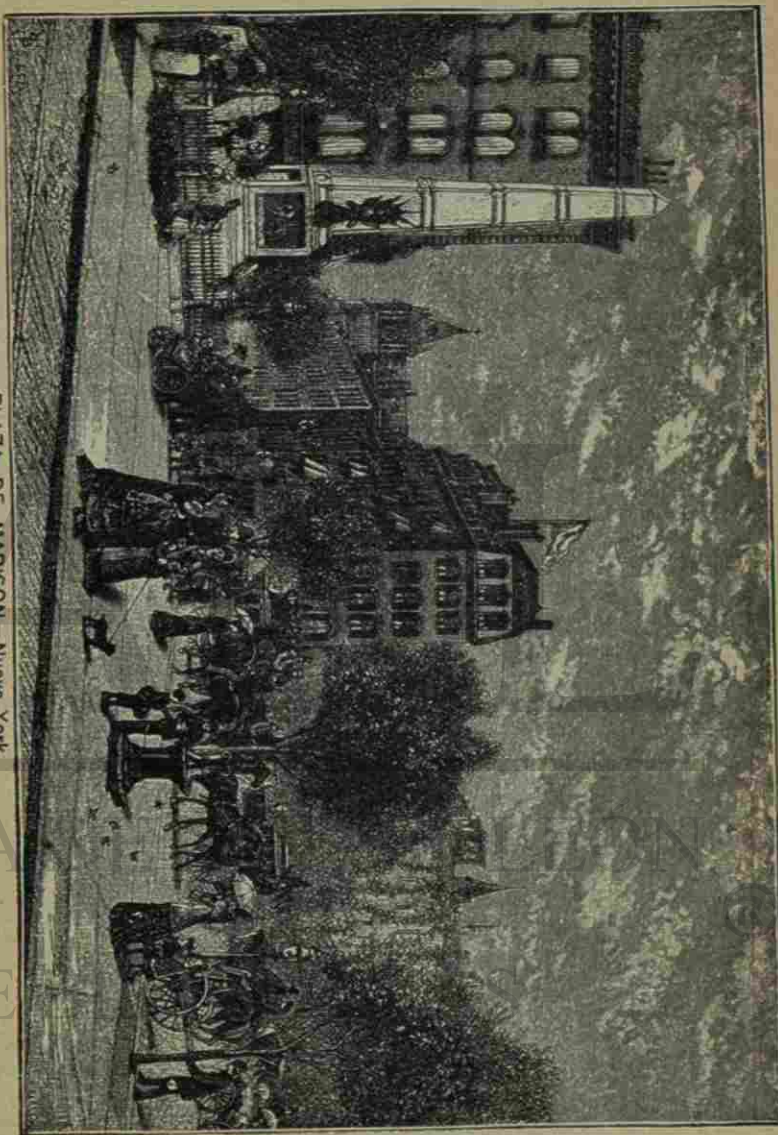
En la esquina Nordeste de esta plaza, ocupando toda la cuadra que queda entre las avenidas Madison y Cuarta y las calles 26ª y 27ª se levanta el nuevo y magnífico edificio llamado *Madison Square Gardens*. Véase la lista de "Teatros Principales."

Continuando siempre por la calle Broadway se dejan á un lado y otro importantes establecimientos comerciales, teatros y hoteles y se llega al fin al *Parque Central*, que queda á dos millas de distancia de la Plaza de Madison.

El Parque Central es uno de los más hermosos del mundo. Está situado en el centro de la Isla Manhattan, aproximadamente, sitio que hace unos treinta años no era otra cosa que un terreno cenagoso, desagradable y abandonado. Llegó un día, sin embargo, en el año de 1857, en que se comprendió la necesidad é importancia de que la gran metrópoli de América tuviese un parque que pudiese rivalizar con los más afamados de la vieja Europa, y despues de haber hecho estudios sobre el terreno hábiles ingenieros nombrados para el efecto se dieron los primeros pasos para su mejoramiento, y tal ha sido el empeño que la ciudad ha tomado en ello y tal su generosidad en proveer los fondos necesarios para su embellecimiento, que el desagradable y abandonado paraje de 1857 se halla transformado hoy, como ya lo hemos dicho, en uno de los lugares más deliciosos del mundo para recreo del público.

La extensión de sus terrenos es de 840 acres, comprendidos entre la calle 59ª al Sur, la calle 110ª al Norte, la 5ª Avenida al Este y la 8ª Avenida al Oeste. Los paseos para el uso de los carruajes, los cuales tienen una anchura de 54 pies por término medio, forman juntos una longitud de 9 millas; la longitud de los senderos para los caballos de silla es de poco más de 5 millas y las vías para el uso de la gente de á pie suman 30 millas aproximadamente. De estas algunas tienen una anchura de 40 pies, siendo de 13 pies su anchura media.

Hay en este parque 30 edificios, figurando entre ellos el del Museo de Historia Natural, situado en el lado Poniente del Parque, entre las calles 77ª y 81ª, en el cual pueden verse magníficas colecciones de insectos, curiosidades



PLAZA DE MADISON — Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N.Y.]

indias y objetos prehistóricos del nuevo y del viejo continente; los edificios del departamento zoológico; el del Observatorio Meteorológico; la Casa de las Fieras, con su colección de leones, elefantes, osos, panteras, cibusos monos y aves rarísimas y de precioso plumaje; el edificio del Casino, situado cerca del extremo Norte del Paseo Principal y en el cual hay un buen restaurante.

Hay 48 puentes, arcos y túneles en el parque, que contribuyen grandemente á su adorno, y sus lagos cubren una extensión de 43 acres de terreno.

En su parte más alta se hallan dos grandes depósitos de agua, que son de los que se abastece la ciudad; están descubiertos y ocupan una área de 140 acres. Merecen visitarse, así como un mirador que hay inmediato á ellos llamado *Belvedere*.

El paseo principal es una alameda espaciosa que comienza en el *Arco de Marmol* y termina en el *Terrado*, [véase el grabado en la página 297] siendo como de media milla la distancia que separa á estos dos lugares. El *Mall* es el nombre que dan á este paseo principal, á cuyos lados y de trecho en trecho pueden verse magníficas estatuas de bronce y también cómodos bancos en los cuales, sin embargo de su crecido número, no es fácil encontrar asiento en los días sábados y domingos por la tarde, que es cuando la concurrencia es aquí más numerosa.

El *Terrado*, la *Explanada*, el *Lago*, son todos sitios de los más interesantes y hermosos del Parque; pero de lo mucho notable que hay en este delicioso lugar lo que más particularmente llama la atención es el magnífico obelisco llamado la *Aguja de Cleopatra*, [véase el grabado en la primera página de este capítulo] regalo hecho á la ciudad de Nueva York en 1877 por el que fué Khedive del Egipto, Ismael Bajá. Descansa el antiquísimo monolito sobre su misma antigua base y ocupa sitio muy apropiado cerca del *Museo de Artes*.

La compra de todo el terreno que hoy ocupa el Parque Central costó á la ciudad \$5,027,844,10, y las sumas que se han invertido en él para su arreglo y mantenimiento, desde que se compró hasta la presente fecha, ascienden á \$10,600,000.

Hay como 500 templos en la ciudad, sumando los de las diferentes denominaciones, y el más hermoso de todos ellos es la *Catedral de San Patricio* [católica] cuyo grabado aparece en la página N° 267. Está situada en la 5ª Avenida, en su parte de más lujo y elegancia, entre las calles 50ª y 51ª, ocupando toda una manzana. Su primera piedra se colocó ante un concurso como de cien mil almas en Agosto 15 de 1858, y su consagración se verificó por el Cardenal McCloskey el domingo, 25 de Mayo de 1879, con solemnísimas ceremonias y ante una concurrencia tan grande como escogida.

El templo tiene la forma de una cruz latina; su estilo de arquitectura pertenece al gótico y sus dimensiones interiores son, 306 pies de longitud por 120 pies de latitud, anchura que se aumenta en los brazos de la cruz á 140 pies. Tiene tres naves, la principal ó del centro, con una anchura de 96 pies y una altura de 108, y dos laterales cuya altura es de 54 pies. El edificio es



EN EL PARQUE CENTRAL—Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

de marmol blanco y sus cimientos de granito; son tambien de marmol las graciosas y delgadas columnas que en su interior y formadas en grupos sirven de apoyo á los arcos sobre los cuales descansa su elevada techumbre, y rico y artístico verdaderamente el adorno de sus bóvedas. El remate triangular de la fachada queda á 156 piés sobre el nivel de la calle y sus esbeltas torres tienen sobre el mismo nivel una elevacion de 330 piés.

Para la construccion de este templo se siguió en gran parte el mismo elegante estilo de que hacen ostentacion las Catedrales de Colonia, Amiens, de Rheims y otras que se citan como las más hermosas del mundo, estilo que dominaba en Europa durante el siglo XIII.

Su altar mayor es de estilo sencillo, de muy buen gusto, y tiene 40 piés de altura. Fué hecho en Italia, es de marmol blanco y tiene bajos relieves de gran mérito que representan escenas de la Pasion. El sagrario, hecho del marmol más fino, tiene adornos riquísimos de mosaico romano y piedras de gran valor.

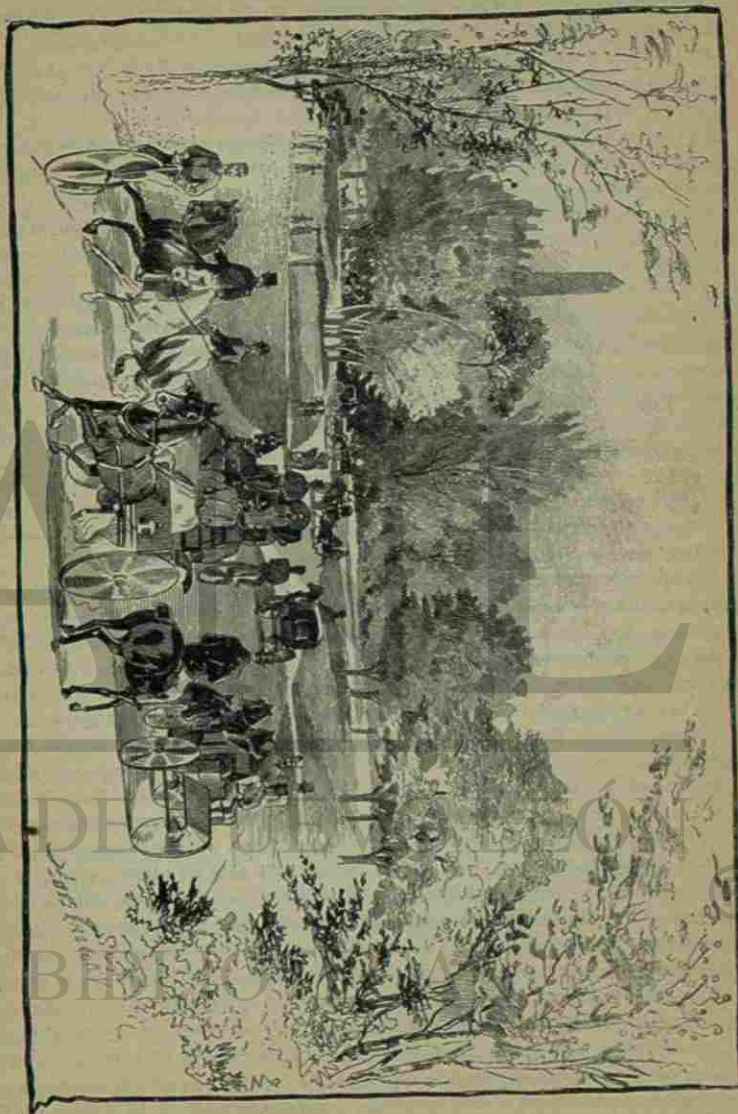
En las naves laterales del templo llaman la atencion las capillas de la Santísima Virgen, de San José, de la Sagrada Familia y del Sagrado Corazon de Jesus.

Otra de las primeras cosas que tambien tienen interés en conocer la mayoría de los que visitan á Nueva York son sus lugares de recreo, y tantos son en verdad los que hay en esta populosa ciudad como es grande su diversidad. Hay de toda clase de precios y para toda clase de gustos. Sin embargo, aquí solo haremos mencion de los principales, y añadiendo despues otras listas que incluirán muchos de los puntos de interés dignos de visitarse en la ciudad y sus suburbios, muchos de sus principales hoteles y restaurantes y algunas observaciones útiles para el viajero cerraremos el presente capítulo, con el cual terminará la PRIMERA PARTE de esta guía, á la que podremos dar tambien el nombre de RUTA NUM. I.

PRINCIPALES TEATROS Y OTROS SITIOS DE RECREO.

METROPOLITAN OPERA HOUSE—Entre todos los de la ciudad merece éste primera ó especial mencion. Está situado en la calle Broadway, entre las calles 39ª y 40ª, y ocupa un espacio de 200 por 260 piés. Es de ladrillo amarillo y su estilo de arquitectura pertenece al del renacimiento italiano. Su escenario mide 96 piés de anchura por 76 de fondo y 120 piés de altura. Fué abierto al público en 1883 y su capacidad es de 6,000 localidades, con 122 elegantísimos palcos que rodean en tres hileras el anfiteatro, teniendo cada uno de ellos comunicacion con un saloncito de doble tamaño que el palco mismo, propio para dejar los abrigos, para tomar refrescos y recibir visitas durante los entreactos. Aquí se han puesto en escena las principales obras operáticas de los grandes maestros italianos y alemanes, y se dan lucidos bailes cada estacion, cobrándose generalmente por admision precios dobles á los que se cobran en los otros lugares de su clase.

GRAND OPERA HOUSE—Sólido edificio de atractiva fachada y uno de los de mayor capacidad en la ciudad, en la esquina de la 8ª Ave. y la calle 23ª.



LA CALZADA EN EL PARQUE CENTRAL—Nueva York.

NIBLO'S GARDEN—Teatro de variedades, en los bajos del *Hotel Metropolitan*, N° 589 calle Broadway. Su capacidad es de 2,000 localidades.

STAR THEATRE—Situado en la esquina de las calles Broadway y 13ª. En las representaciones dramáticas que se dan en este teatro toman parte generalmente actores de gran nombradía.

FOURTEENTH STREET THEATRE—En la calle 14ª, cerca de la Sexta Avenida y frente al *Hotel Español é Hispano Americano*. Se dan en él representaciones dramáticas y de variedades.

UNION SQUARE THEATRE—Uno de los teatros favoritos de la ciudad, dedicado á representaciones dramáticas. Está situado en la *Union Square*, calle 14ª, cerca de la esquina de la de Broadway.

ACADEMY OF MUSIC—En la esquina de la calle 14ª y de Irving Place, muy cerca del excelente *Hotel América*, tan favorecido por los mexicanos que visitan á Nueva York. La construcción de este teatro data del año de 1854, y aunque su exterior no haga ostentación ninguna de belleza arquitectónica su amplio interior está ornamentado con gusto. Antes de la construcción de la *Metropolitan Opera House* era éste el local más favorecido por las grandes compañías de ópera que visitaban la ciudad.

TONY PASTOR'S THEATRE—Teatro de zarzuela y variedades, situado en la calle 14ª, número 143, al lado de la *Academia de Música* y cerca de la 3ª Avenida.

PROCTOR'S THEATRE—En la calle 23ª, entre la Sexta y la Séptima Avenida. Se dan funciones dramáticas por compañías de primera clase.

MADISON SQUARE THEATRE—Este hermoso teatro está situado en la calle 24ª, inmediato al gran *Hotel de la Quinta Avenida*. Se distingue por la excelencia de sus representaciones y de los artistas que toman parte en su desempeño. Tiene este teatro un escenario móvil que se alza y se baja en los entreactos, dando así oportunidad al maquinista de escena para que mientras dura la representación de un acto arregle la decoración del siguiente.

THE LICEUM—Este es un nuevo y elegante teatro, situado en la Cuarta Avenida, entre las calles 23ª y 24ª, muy favorecido también por el público.

MADISON SQUARE GARDEN—En la esquina Nordeste de la Plaza de Madison. Ocupa toda la cuadra que forman las avenidas Madison y Cuarta, y las calles 26ª y 27ª. Está construido á prueba de fuego y tiene un anfiteatro que mide 310 piés de longitud por 194 de latitud y 80 piés de altura, con una capacidad de 12,000 espectadores. En el edificio hay local para diferentes diversiones: hay un magnífico *Teatro* que tiene 86 piés de frente en la Avenida Madison, y 138 piés en el lado de la calle 27ª, con una capacidad de 1,200 almas; hay un *Salón para Concieros*, que tiene 1,500 localidades; en el piso bajo hay un magnífico *Restaurant*, en la esquina que forman la calle 26ª y la avenida Madison, con el cual tienen comunicación numerosos cuartos privados del mismo restaurante, y además de otros salones de menores dimensiones para diversiones públicas ó privadas hay en la azotea del edificio un bonito jardín donde se sirven comidas, ó refrescos etc. á la orden. Sobre la fachada del edificio que mira á la calle 26ª se levanta una torre que tiene

una elevación total de 300 piés y á la cual se puede ascender por una escalera ó por los elevadores. El sitio de observación más elevado hasta donde es permitida la entrada está á 250 piés sobre el piso de la calle.

FIFTH AVENUE THEATRE—En la esquina de las calles Broadway y 28ª.

HERMAN'S THEATRE—En las calles Broadway y 29ª.

DALY'S THEATRE—En la esquina de las calles Broadway 30ª.

PALMER'S THEATRE—Uno de los más elegantes y cómodos teatros de la ciudad, en la esquina de las calles Broadway y 30ª.

BIJOU THEATRE—Teatro dedicado á la zarzuela, situado en la calle Broadway, entre las calles 30ª y 31ª.

NEW PARK THEATRE—Teatro de variedades, en la esquina de las calles Broadway y 35ª.

THE CASINO—Teatro de zarzuela y variedades, con ricas decoraciones y ornamentación interior, en la esquina de las calles Broadway y 39ª. En el techo ó tejado del edificio hay un gran café y jardín que permanece abierto mientras duran las representaciones teatrales, y hasta una hora después de concluidas, donde se sirve á la orden lo que se desee y donde una buena banda ejecuta á intervalos escogidas piezas musicales. Todos los que acuden á las representaciones del teatro tienen entrada libre á este lugar.

BROADWAY THEATRE—En la esquina de las calles Broadway y 4ª. Espacioso y elegante local dedicado á representaciones dramáticas de primer orden.

HARLEM OPERA HOUSE—Este es el principal de los teatros que hay en el extremo Norte de la ciudad. Está situado en la calle 125ª cerca de la Séptima Avenida, y su capacidad es de 1,600 localidades.

Hay así mismo en la ciudad muchos otros teatros de menor importancia dedicados al drama unos y á variedades otros, entre los cuales pueden mencionarse como de segundo orden el *Thalia Theatre*, llamado anteriormente el "Bowery", dedicado en la actualidad á representaciones dramáticas en alemán, situado en el Bowery, N° 46; el *People's Theatre*, en el Bowery, esquina de la calle Spring; *Windsor Theatre*, en el Bowery, cerca de la calle Canal; *Miner's Theatre*, Nos. 165 y 167 en el Bowery, y en la Octava Avenida cerca de la calle 26ª; *Koster & Bial's*, calle 23ª cerca de la Sexta Avenida; el *London Theatre*, Nos. 235 y 237 en el Bowery; *Kennedy's Theatre*, en la calle 8ª, cerca de la Cuarta Avenida, y el *Comique Theatre* en el barrio de la ciudad llamado Harlem, en la calle 125ª, cerca de la Tercera Avenida.

Hay también numerosos establecimientos conocidos con el nombre de *Concert Saloons*, la mayoría de los cuales no son propios para ser visitados en compañía de señoras; pero no por lo que queda escrito deja de haber muchos que pueden ser frecuentados con toda propiedad por buenas familias ó señoras acompañadas de sus maridos ó amigos. En todos estos lugares se sirven refrescos, cerveza ó el licor que se desee, y *sandwiches* también, mientras dura la representación, ya sea esta teatral ó simplemente musical, y en todos los más no se cobra por la entrada.

Entre los demás lugares de recreo é instrucción deben mencionarse estos:

EDEN MUSEE—Este museo que está situado en la calle 23ª, entre la 5ª y la 6ª avenida contiene una magnífica colección de figuras de cera que representan personajes que han figurado prominentemente en los tiempos pasados y de muchos que viven aun, todas de tamaño natural. Se ven éstas en el piso principal y en el piso bajo del museo, conduciendo á este último una corta y espaciosa escalera. Hay tambien en el local un teatro en el que se dan funciones de variedades, donde se ejecutan escogidas piezas musicales y donde se sirven refrescos, *sandwiches* etc. etc. El turista hará bien en no dejar de visitar este lugar. El precio de entrada es de 50 cvos. y está abierto todos los días, y por la noche, incluso los domingos.

LENOX LYCEUM—Situado en la esquina de la avenida Madison y de la calle 59ª. Se dan magníficas funciones musicales.

PANORAMA DE LA BATALLA DE GETTYSBURG—En la esquina de la Cuarta Avenida y de la calle 19ª. Precio de entrada 50 cvos. y 25 cvos. en los domingos.

AMERICAN MUSEUM OF NATURAL HISTORY—Este (Museo Americano de Historia Natural) es el principal de todos los de su clase en la ciudad, y está situado en el Parque Central. La entrada es libre y sus puertas permanecen abiertas los miércoles y sábados hasta las 10 P. M. Tómese el ferro-carril elevado de la Sexta Avenida hasta su estación en la calle 8ª.

NATIONAL ACADEMY OF DESIGN—La Academia Nacional de Dibujo está situada en la esquina de la Cuarta Avenida y de la calle 23ª.

METROPOLITAN MUSEUM OF ART—El Museo Metropolitano de Artes, en el lado oriental del Parque Central, frente á su entrada en la calle 81ª. Los tranvías de la Cuarta Avenida y los de la Avenida Madison pasan á una cuadra de distancia del museo. La entrada es libre, excepto en los lunes y los martes, cuando se cobran 25 cvos.

ASTOR LIBRARY—Situada en Lafayette Place, cerca de la calle 8ª. La Biblioteca de Astor fué fundada por John Jacob Astor, quien dejó á su muerte (en el año de 1848) \$400,000 para su establecimiento. A esta suma añadió más tarde su hijo, William B. Astor, \$550,000. Tiene 250,000 volúmenes y abre sus puertas al público todos los días de 9 A. M. á 5 P. M. en el Verano, y de 9 A. M. á 4 P. M. en el Invierno.

COOPER'S INSTITUTE—Instituto de Cooper, situado en la esquina de la Cuarta Avenida y de la calle 8ª, en el punto de donde la Cuarta Avenida se extiende á la izquierda y la Tercera Avenida á la derecha. Fué construido el edificio por el finado Peter Cooper en 1837 con un gasto de \$630,000, y dotado por él mismo con \$300,000 para el sostenimiento de sus salones de lectura, su librería y escuelas donde se da instrucción gratis en clases durante el día y por la noche.

COLEGIO DE SAN FRANCISCO XAVIER—Es éste el principal y más acreditado de los establecimientos católicos de su clase en toda la ciudad. Está conducido por Padres Jesuitas y situado en la calle 16ª del Oeste, cerca de la Sexta Avenida, al lado de la Iglesia de San Francisco Xavier.

Deben visitarse la *Washington Square*, (Plaza de Washington) agradable parque de 9½ acres de terreno, punto donde comienza la Quinta Avenida y sigue con dirección Norte 6 millas hasta el Río Harlem. En este sitio está construyéndose un hermoso arco de mármol que tendrá una elevación de 77 pies desde el piso de la calle una vez concluido, al cual se ha dado el nombre de "Arco de Washington." El *Bellevue Hospital*, situado al pié de la calle 28ª del Este y que es el de mayores proporciones en la ciudad, teniendo acomodo para 1,200 pacientes. La *University of the City of New York*, suntuoso edificio de mármol construido en conformidad con el estilo gótico, y cuyo frente da á la Plaza de Washington. El *New York Institution for the Blind*, (Asilo de Ciegos) en la Novena Avenida, cerca de la calle 34ª. El *Deaf and Dumb Asylum*, (Asilo de Sordo-Mudos) situado en Washington Heights, es uno de los establecimientos principales y más interesantes de su clase en el mundo; se permiten visitas todos los días de 1:30 P. M. á 4:00 P. M. El *Normal College*, (Colegio Normal) cerca de la esquina de la 4ª avenida y de la calle 69ª. El *Bloomingtondale Asylum for the Insane*, (Manicomio) en la calle 117ª, cerca de la 10ª Avenida. El *High Bridge*, (Puente Alto) al cual puede llegarse por el ferro-carril elevado de la Sexta Avenida, hasta la calle 155ª. El famoso Acueducto de Croton cruza juntamente con este puente el Río Harlem; las aguas del acueducto van debajo del piso del puente, el cual mide 1,450 pies de longitud y 114 pies de altura sobre el río. La vista que ofrecen desde la balaustrada del puente sus cercanías es pintoresca en extremo; él constituye un agradable paseo que no debe dejar de visitarse. Hay allí restaurantes magníficos para la comodidad del público, cuyos precios son módicos. Puede tambien irse á *High Bridge* por medio del ferro-carril elevado de la 3ª Avenida y por trenes que parten de la Gran Estacion Central. El *Mercado de Washington*, que es el más grande de todos los del país, y *Washington Heights*, uno de los interesantes suburbios de Nueva York.

HIPODROMOS.

Jerome Park, situado como á 12 millas de la Casa de Correos. Es el principal y más aristocrático de cuantos hay en el país. Puede irse á este lugar por medio del ferro-carril elevado hasta el Río Harlem y de allí por tranvías hasta el lugar. Tambien puede hacerse el viaje tomando uno de los trenes del *Ferrocarril de Harlem* en la Gran Estacion Central, calle 42ª. El pasaje cuesta 20 centavos. Los otros lugares donde hay carreras de caballos son: *Fleetwood Park*, que queda en uno de los suburbios de la ciudad, cerca de Melrose; el *Brooklyn Driving Park*, y el *Prospect Driving Park*, situados ambos cerca de Coney Island. En este lugar (Coney Island) hay tambien un magnífico hipódromo.

CASA DE CORREOS.

La Oficina Central está situada en la parte baja ó Sur de la ciudad, en la calle Broadway y frente al parque de la Casa del Ayuntamiento. Está abierta durante todos los días, exceptuando los domingos, cuando solo se abre de 9 á 11 de la mañana.

PRINCIPALES HOTELES.

En la siguiente lista aparecen los conducidos bajo el plan americano, los conducidos por el plan europeo y los conducidos bajo ambos planes. En los primeros no puede obtenerse habitacion sin alimentos; en los segundos puede obtenerse habitacion solamente y en los últimos puede obtenerse habitacion sola ó habitacion y alimentos ó sea hospedaje completo, segun se desee. En los hoteles conducidos bajo el plan europeo solamente hay tambien por lo general restaurantes donde se sirve á la carte.

CONDUCIDOS BAJO EL PLAN AMERICANO.

FIFTH AVENUE HOTEL—\$5. Quinta Avenida, frente á la Plaza de Madison.
WINDSOR—\$5. Quinta Avenida, esquina de las calles 46ª y 47ª.
HOTEL HAMILTON—\$5. En la Quinta Avenida y la calle 42ª.
HOTEL VENDOME—\$4. En las calles Broadway y 41ª.
SHERWOOD HOTEL—\$4. En la Quinta Avenida y la calle 44ª.
THE WESTMINSTER—\$3.50. Esquina de la calle 16ª é Irving Place.
METROPOLITAN—\$3. En la calle Broadway, N° 584.

CONDUCIDOS POR AMBOS PLANES.

ASHLAND HOTEL, Cuarta Avenida y calle 24ª. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$3.
ARNO HOTEL, N° 1170 calle Broadway. Precios: plan europeo, \$1; plan americano \$2.50.
BRISTOL HOTEL, N° 17, calle 11ª del Este. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
CLARENDON HOTEL, N° 217, Cuarta Avenida. Precios: plan europeo, \$2; plan americano, \$4.
GRAND CENTRAL HOTEL, N° 671, calle Broadway. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
HOTEL AMÉRICA, esquina de la calle 15ª é Irving Place. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
HOTEL BRUNSWICK, N° 225, Quinta Avenida. Precios: plan europeo, \$2; plan americano, \$4.
HOTEL DE L'EUROPE, N° 237, calle 14ª del Este. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
HOTEL ESPAÑOL, N° 116, calle 14ª del Oeste. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
HOTEL GRIFFOU, Nos. 19 y 21, calle 9ª del Oeste. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.
HOTEL ST. MARC, N° 432, Quinta Avenida. Precios: plan europeo, \$1.50; plan americano, \$3.
LENOX HOTEL, N° 72, Quinta Avenida. Precios: plan europeo, \$2.50; plan americano, \$4.
MURRAY HILL HOTEL, Park Avenue y calle 40ª. Precios: plan europeo, \$2; plan americano, \$4.50.

STURTEVANT HOUSE, esquina de las calles Broadway y 29ª. Precios: plan europeo, \$1; plan americano, \$2.50.

VICTOR HOTEL, Quinta Avenida y calle 27ª. Precios: plan europeo, \$2; plan americano, \$4.50.

WELLINGTON HOTEL, calle 42ª y Quinta Avenida. Precios: plan europeo \$3; plan americano, \$5.

PLAN EUROPEO SOLAMENTE.

ALBEMARLE, esquina de Broadway y 25ª. Precio, \$2.00
ASTOR HOUSE, calle Broadway, frente al Correo. Precio, \$1.50
BUCKINGHAM, Quinta Avenida y calle 50ª. Precio, \$3.00
BREVOORT, N° 11, Quinta Avenida. Precio, \$2.00
BROWER HOUSE, N° 24, calle 28ª del Oeste. Precio, \$1.00
COSMOPOLITAN, Esquina de Chambers y Broadway. Precio, \$1.00
COLONADE, N° 726, calle Broadway. Precio, \$1.00
CONTINENTAL, N° 904, calle Broadway. Precio, \$1.00
COLEMAN, N° 116ª, calle Broadway. Precio, \$1.00
EVERETT HOUSE, en la Plaza de la Union. Precio, \$1.50
GEDNEY HOUSE, Calles Broadway y 40ª. Precio, \$1.00
GILSEY HOUSE, Esquina de las calles Broadway y 29ª. Precio, \$2.00
GRAND, calles Broadway y 31ª. Precio, \$1.50
HOFFMAN HOUSE, N° 1111, calle Broadway. Precio, \$2.00
HOTEL ALBERT, University Place, y calle 11ª. Precio, \$1.50
HOTEL BARTHGLDI, calles Broadway y 23ª. Precio, \$2.00
HOTEL IMPERIAL, calles Broadway y 32ª. Precio, \$2.00
HOTEL MARTIN, University Place, y calle 9ª. Precio, \$1.00
HOTEL METROPOLE, calles Broadway y 41ª. Precio, \$1.00
HOTEL NORMANDIE, calles Broadway y 38ª. Precio, \$2.00
MORTON HOUSE, calles Broadway y 14ª. Precio, \$1.00
PARKER HOUSE, calles Broadway y 34ª. Precio, \$1.50
ST. DENIS HOTEL, calles Broadway y 11ª. Precio, \$1.00
ST. JAMES HOTEL, calles Broadway 26ª. Precio, \$2.00
SINCLAIR HOUSE, N° 754 calle Broadway. Precio, \$1.00
UNION SQUARE HOTEL, Plaza de la Union y calle 15ª. Precio, \$1.50

PRINCIPALES RESTAURANTES:

DELMONICO, (uno de los mejores del mundo) en la 5ª avenida y la calle 26ª.
*BRUNSWICK, Quinta Avenida y calle 26ª frente al "Delmónico."
HOFFMAN HOUSE RESTAURANT, Plaza de Madison, esquina de la calle 24ª.
SIEGHORTNER'S (Aleman) N° 18 Lafayette Place.
*THE COLUMBIA. Plaza de la Union—N° 48 calle 14ª del Este.
VIENA BAKERY, Esquina de las calles Broadway y 10ª.
O' NEIL'S & BRISTOL'S, Sexta Avenida, cerca de la calle 21ª.
*RESTAURANT MARTIN, (Francés) University Place y calle 9ª.
*LANTELME'S, (Italiano) No. 40 Union Square, entre las calles 16ª y 17ª.

- *MARTINELLI'S, (Italiano)..... No. 136, Quinta Avenida.
 *MORETTI'S, (Italiano)..... calle 21ª, al Este de la de Broadway.
 *PURSELL'S..... calle Broadway, Nos. 912, 914 y 916.
 *MORELLO'S..... calle 29ª al Este de la calle Broadway.
 ASTOR HOUSE RESTAURANT..... calle Broadway, frente al Correo.
 *HUNGARIA..... Plaza de la Union.

En todos estos restaurantes se sirve á la *carte*, pero en los marcados con una estrellita hay *table d'hôte* de las 5 á las 8 P. M., horas en que se sirve á los parroquianos un cierto número de platillos y se cobra un precio fijo. De estos, el *Brunswick* cobra \$1.50 por cada una de estas comidas, el *Columbia*, el *Lantelme* y el *Hungaria*, 75 cvos, incluyendo una botella de vino; el *Martinelli* y el *Morello* cobran \$1.25 por comida, incluyendo el vino, y en el *Pursell's*, *Moretti's* y *Restaurant Martin* se cobra \$1 por cada comida, incluyendo el vino tambien. El último de los tres citados tiene la fama de servir la mejor comida al estilo francés en toda la ciudad.

Hay así mismo en la ciudad muchos otros restaurantes de primera clase en los cuales se sirve á la *carte*, entre los cuales citaremos los de los hoteles *St. James*, *Normandie*, *Murray Hill*, *Victoria*, *St. Denis*, *Coleman's*, *Bartholdi*, etc.

TRANVIAS.

El sistema de ferro-carriles urbanos movidos por caballos es extenso y es magnífico, pudiéndose ir en ellos casi á cualquier punto de la ciudad que se desee. Las principales líneas que corren de Sur á Norte son: La línea de la calle Broadway, que comienza al principio de la calle Whitehall y sigue adelante hasta el Parque Central. La línea de la Cuarta Avenida, que sigue por ella hasta la calle 138ª. La línea de la Tercera Avenida, que comienza al lado del Correo y llega hasta Harlem. La línea de la Sexta Avenida, que comienza en la esquina de la calle Broadway y llega hasta el Parque Central. La línea de la Octava Avenida, que comienza en el mismo lugar que la última y llega tambien hasta el Parque Central.

FERROCARRILES ELEVADOS.

Como ya lo hemos dicho en otra parte, hay cuatro líneas de esta clase de ferro-carriles en la ciudad, todos los cuales pertenecen de *South Ferry*: éste lugar queda inmediato á la Batería, del lado Este. La línea de la Segunda Avenida comienza aquí, llega á *Chatham Square*, sigue de allí por las calles *Division* y *Allen* hasta la Primera Avenida; continúa por ésta hasta la calle 23ª donde tuerce á la izquierda para entrar en la Segunda Avenida, por la cual sigue hasta el Río Harlem, en la calle 127ª.

La línea de la Tercera Avenida comienza en el mismo lugar, sigue al lado de la línea de la Segunda Avenida, con la cual empalma y á la cual pueden trasbordarse los pasajeros que así lo necesiten al llegar á *Chatham Square*. En este lugar se separan las dos líneas, y la de la Tercera Avenida atravesando el *Bowery* sigue adelante por la Tercera Avenida hasta el Río Harlem. Esta línea tiene dos pequeños ramales, uno de la *Plazuela de Chatham* á la Ca

sa del Ayuntamiento, el cual empalma con el ferro-carril de cable del Puente de Brooklyn, y el otro de la calle 42ª á la Gran Estacion Central.

La línea de la Sexta Avenida parte del mismo lugar, (*South Ferry*) y en su direccion hácia el Norte pasa por la calle *New Church*, tuerce al Oeste en la calle *Murray* para entrar en la calle *West Broadway* y luego en la 5ª Avenida; vuelve á torcer á la izquierda en la calle 3ª para entrar en la Sexta Avenida, por donde continúa hasta la calle 53ª, donde tuerce nuevamente al Oeste y sigue al Norte por la Novena Avenida hasta la calle 110ª. Por esta calle se dirige al Este, á la Octava Avenida, por la cual sigue hasta terminar en el Río Harlem, en la calle 155ª. Un tren sí y un tren no corren tambien por la Sexta Avenida hasta la calle 58, inmediata al Parque Central.

La línea de la Novena Avenida sigue de su punto de partida en *South Ferry* hácia el Norte por la calle *Greenwich* hasta el punto donde ésta se une con la Novena Avenida, y por esta continúa adelante hasta la calle 59ª, donde á su vez se une con la línea de la Sexta Avenida.

ESTACIONES DE FERROCARRILES.

La Gran Estacion Central, de la cual se sirven para sus trenes de pasajeros el ferro-carril *New York Central & Hudson River*, el *New York & Harlem* y el *New York & New Haven Railroad*, está situada en la calle 42ª, entre las Avenidas *Lexinton* y *Madison*. Esta es la única estacion de ferro-carriles que hay en toda la isla de Manhattan. Las estaciones de todos los demás ferro-carriles están situadas en Jersey City, y para llegar á ellas es necesario tomar los vaporcitos que hacen viajes constantemente entre las dos ciudades. Para ir á las estaciones del *Pennsylvania Railroad*, del *New York West Shore & Buffalo*, del *New York Ontario & Western* y del *Midland Railway*, se toman los vaporcitos al pié de las calles *Desbrosses* y *Cortland*. Para ir á la estacion del *Ferro-carril del Erie* se toman al pié de las calles *Chamber* y 23ª del Oeste. Para ir á la estacion del *New Jersey Central* y tambien del *New Jersey Southern*, al pié de la calle *Liberty*; y para ir á la estacion del *Delaware Lackawanna & Western*, hay que dirigirse al pié de las calles *Barclay* y *Christopher*.

CONSULADOS HISPANO-AMERICANOS.

México.....	Nº 35, calle Broadway.
República Argentina.....	Nº 60, calle Wall.
Bolivia.....	Nº 148, calle Broadway.
Brazil.....	Nº 178, calle Pearl.
Chile.....	Nº 15 calle Cortland y Nº 59, calle Liberty.
Colombia.....	Nº 16, calle Beaver.
Costa Rica.....	Nº 59, calle Liberty.
Ecuador.....	Nº 51, calle Liberty.
Guatemala.....	Nº 102, calle Front.
Honduras.....	Nº 102, calle Front.
Nicaragua.....	Nº 76, calle Beaver.
Perú.....	Nº 25, calle Whitehall.

Uruguay.....	Nº 120, calle Front.
Venezuela.....	Nº 18 calle Broadway, cuartos 426 y 427.

OTROS CONSULADOS EXTRANJEROS.

España.....	Nº 30, calle Broadway.
Francia.....	Nº 4, Bowling Green.
Alemania.....	Nº 2, Bowling Green.
Inglaterra.....	Nos 1 y 24, calle State.
Italia.....	Nº 24, calle State.
Portugal.....	Nº 148, calle Pearl.
Rusia.....	Nº 24, calle State.
Suiza.....	Nº 69, calle Beaver y Nº 30, Maiden Lane.
Turquía.....	Nº 16, calle 40ª del Este.

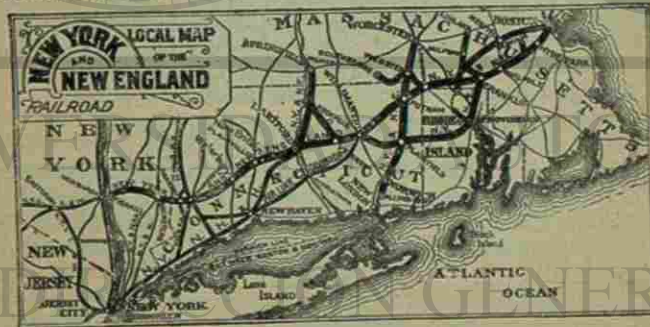
DE NUEVA YORK A BOSTON.

Los que deseen efectuar este viaje, ó vice versa, harán bien en tomar uno de los vapores de la *Fall River Line*, ó uno de los trenes del ferrocarril *New York & New England*.



Por medio de estas dos vías de comunicación se viaja siempre cómoda y agradablemente.

Los trenes del *New York & New England* llegan á y parten de la Gran Estacion Central, situada en la calle 42ª. Uno de los trenes de este ferrocarril parte de la citada Gran Estacion Central á las doce del día, en punto, y llega á Boston á las 6:30 P. M., todos los días excepto los domingos; y otro de sus trenes parte á las 3 en punto de la tarde y llega á Boston á las 9 P. M., todos los días incluyendo los domingos. El primero hace el viaje en 6½ horas y el segundo en 6 horas. El segundo es el llamado "THE WHITE TRAIN", (El Tren Blanco) justamente

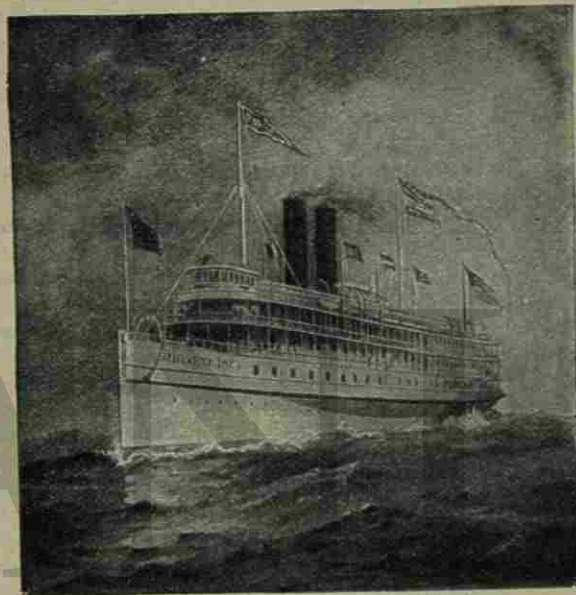


Mapa de las líneas del "Ferrocarril New York & New England".

célebre por su elegancia y las comodidades que ofrece al viajero. A la misma hora que parten los dos citados trenes de Nueva York parten otros dos del mismo ferrocarril de Boston, empleando el mismo tiempo en su carrera. Véase el mapa que aparece en esta página—El SR. A. C. KENDALL, es el

Agente General de Pasajes, y su oficina está en Boston. El despacho de boletos en Nueva York está en la calle Broadway, Nº 353; pero éstos pueden obtenerse igualmente en la Gran Estacion Central.

Los vapores de la *Fall River Line* parten del Muelle Nº 28 (antiguo número) el cual queda al pié de la calle Murray, en el Rio del Norte, todos los



Uno de los vapores de la "Fall River Line."

días á las 5 P. M. Estos vapores hacen escala en Newport como á las 3:30 de la mañana y llegan á Fall River á las 5 A. M., donde forman empalme con sus trenes que hacen el viaje desde allí hasta Boston en una hora y 30 minutos: arriban á la *Park Square Station* á las 6:50 A. M.

De Boston parten Trenes Expresos todos los días á las 6:00 P. M. que hacen el viaje desde la *Park Square Station* hasta Fall River, para empalmar con los mismos vaporcitos, en 80 minutos.

Los vapores parten de Fall River á las 7:30 P. M., despues de la llegada de los citados trenes; salen de New Port á las 9:00 P. M. y llegan á Nueva York á las 7:30 de la mañana.

La flota destinada al servicio entre Boston y Nueva York se compone de los vapores *Puritan*, *Plymouth*, *Pilgrim* y *Providence*, y, lo repetimos, sus mil comodidades, su esmerado aseo y su elegancia, todo contribuye á hacer siempre agradable el viaje de cuantos en ellos se embarcan.

En cada uno de estos vapores hay un magnífico restaurante donde se sirve á la carte, y tambien una excelente orquesta que de un escogido repertorio ejecuta piezas musicales por las tardes y hasta las 10 de la noche.

Antes de llegar á Fall River se despierta á los pasajeros, pues allí es necesario abandonar el vapor para tomar el tren, como ya se ha dicho. El precio de pasaje en estos vapores entre Nueva York y Boston, incluyendo el viaje en el ferro-carril es de \$3.00. Los camarotes cuestan \$1 y \$2, esto es en adición al precio del pasaje, y todos los más son amplios lo suficiente para dos personas. Pueden asegurarse con anticipación dirigiéndose al—SR. GEO. L. CONNOR, Agente General de Pasajes, en el Muelle N° 28, al pié de la calle Murray, Nueva York.

No deben, finalmente dejar de visitarse *Coney Island* y *Long Branch*, sitios de recreo inmediatos á Nueva York, de cuyo público han venido siendo por muchos años los lugares más favoritos. Long Branch, playa de limpias arenas situada en la costa de Nueva Jersey que bañan las aguas del Atlántico, dista 30 millas de Nueva York. Tiene magníficos hoteles que cobran de \$3 á \$5 al día, entre los cuales y la playa se extiende una espaciosa y larguísima avenida; tiene así mismo elegantes casas de campo con balcones que miran al océano, buenos establecimientos balnerios y toda clase de comodidades.

Las diversiones principales en Long Branch son: bañarse en la playa por la mañana, pasear en carruaje por la tarde y bailar por la noche. En la propia estación del año desde las 4 hasta las 7 de la noche vense desfilar por la espaciosa *Ocean Avenue* los elegantes carruajes de las clases más pudientes con su lujo deslumbrador, y la música puede oírse en todos los hoteles principales, pues sus dueños contratan bandas ú orquestas por toda la temporada con el fin de alegrar el oído de sus huéspedes.

Para dirigirse de Nueva York á este lugar tres son las rutas principales; puede irse por el *Pensylvania Railroad* tomando el ferry al pié de las calles *Cortland* y *Desbrosses* y por el *Central Railroad of New Jersey* tomándolo al pié de la calle *Liberty*. Por cualquiera de estas dos líneas que se vaya se emplean una hora y cincuenta minutos en el viaje; pero si se toman los vaporcitos que parten del Muelle N° 8 (Pier N° 8) hasta *Sandy Hook* y allí uno de los trenes del *New Jersey Southern Railroad*, se emplean entonces una hora y cuarto en el viaje. Este cuesta por cualquiera de las mencionadas líneas \$1; y por los llamados *excursion ticket*, (boletos de excursion) los cuales sirven para el viaje redondo, se cobra \$1.50.

Coney Island solo dista 9 millas de Nueva York, con la cual está constantemente en comunicación por medio de numerosos trenes de ferro-carril y vaporcitos. Tiene la isla una longitud de poco más de 4 millas, y está situada entre las apacibles aguas de la Bahía de Nueva York y las rizadas inmensidades del Atlántico. Sus sitios principales son *Brighton Beach*, *Manhattan Beach* y *West Brighton Beach*. Los dos primeros son los lugares más aristocráticos, habiendo un poco más de libertad de acción en el tercero. Tambien hay en la isla otro sitio conocido con el nombre de *Norton's ó West End*;

pero éste no recomendaremos á nuestros lectores por ser un lugar frecuentado generalmente por gentes de la peor clase.

En los tres principales lugares de *Coney Island* ya mencionados se levantan edificios que á sus grandes proporciones reúnen elegancia y toda clase de comodidades.

Manhattan Beach es de los tres mencionados lugares el que queda más al Este. Su principal hotel (*Manhattan Beach Hotel*) es una vasta construcción de madera con adornos del mismo material, y tiene una extensión longitudinal de 660 piés, con tres y cuatro pisos de alto. Está todo amueblado con lujo y su servicio es excelente. En su comedor y corredores espaciosos puede servirse comida á la vez á cuatro mil personas, y durante el día á treinta mil. Los concurrentes á este lugar son generalmente personas de Nueva York, pertenecientes á las mejores clases de la sociedad. Las casas de baños contienen 2,700 cuartos separados y provistos de todo lo necesario. La playa á la cual tienen salida estos cuartos está cercada y solo se permite allí la entrada á los bañistas. Separado de éste hay un departamento para señoras y se proporcionan baños de agua salada, frios ó calientes, en habitaciones privadas para las que no deseen bañarse en público. Inmediato y con vista á la playa de los bañistas hay un gran anfiteatro en el que pueden encontrar asientos 2,000 personas y en el cual por la tarde y por la noche una excelente banda ejecuta piezas escogidas. Hay tambien por las noches exhibiciones pirotécnicas.

Brighton Beach queda 2½ millas al Oeste de *Manhattan Beach*; este lugar es más particularmente favorecido por los vecinos de *Brooklyn* y es casi á igual en importancia al que acabamos de abandonar, por más que en su aspecto general se note quizá un grado menos de elegancia. Su principal hotel es de tres pisos de alto y su frente mide 525 piés de largo, con amplios corredores de igual longitud que el edificio. Aquí puede servirse *lunch*, refrescos ó lo que se desee á 2,000 personas á la vez y á 20,000 personas durante cada día. En *Brighton Beach*, entre el hotel mencionado y la playa hay un gran pabellón de tornavoz y en figura de concha, dentro del cual una de las mejores bandas del país compuesta de sesenta músicos deleita á numeroso auditorio por la tarde y por la noche. Del lado izquierdo y en la orilla de la playa queda la gran casa de los baños, á la cual pueden entrar no solo los bañistas, como pasa en *Manhattan Beach*, sino tambien todo el que guste. El lugar está provisto de asientos colocados en forma de gradetas, libres para el que guste ocuparlos. Frente al hotel hay bien cuidados jardines por cuyas callejuelas vense pasear numerosísimas y elegantes parejas, mientras que otras [véase el grabado en la página N° 315] ocupando los bancos que hay distribuidos por todas partes se entregan á la contemplación del inmenso y azulado mar, cuyas aguas con cadenciosos murmullos llegan casi á sus piés.

West Brighton es el tercero y último lugar que visitaremos en la por tantos títulos atractiva *Coney Island*. *Brighton Beach* y *West Brighton* están uni-

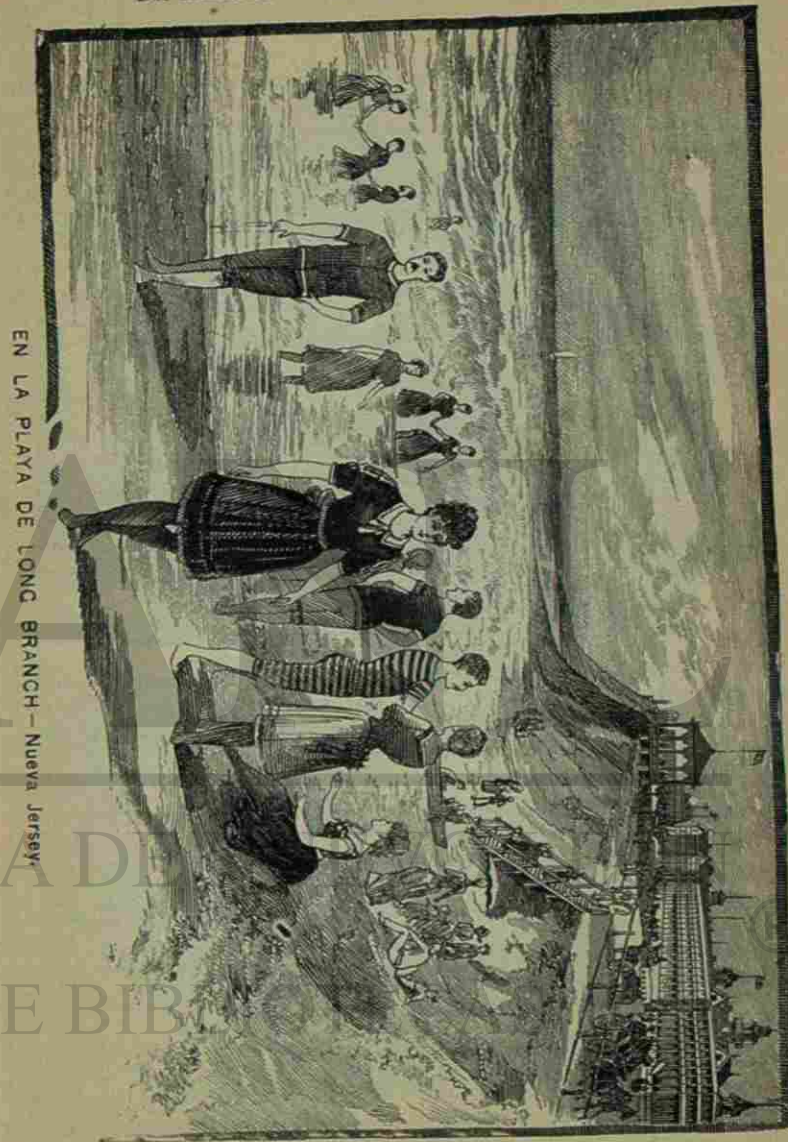
dos por un paseo de media milla, por una línea de carruajes y un ligero ferro-carril. El verdadero centro de West Brighton lo constituye una gran plaza adornada con árboles de lozano follaje y jardines cuidados con esmero en cuyas callejuelas, muchas de ellas con piso de madera, se han colocado como en los otros lugares que hemos visto numerosos y cómodos bancos para beneficio del público. Hay grandes edificios al derredor de esta plaza, siendo el principal de todos ellos el llamado West Brighton Hotel, de madera, como todos los que se construyen á orillas de la playa en este país; y frente á este hotel está el pabellon en el cual una magnífica banda de música toca por las tardes y las noches. Hay también en este lugar muchas otras cosas notables, figurando entre ellas una elevada torre ó observatorio construido de hierro, de 300 pies de elevación, á la cual se sube por medio de elevadores y desde la cual puede verse toda la isla y las poblaciones inmediatas; hay un gran hotel en forma de elefante, llamado *Colossus*, cuyo interior ocupan un espacioso salón de baile y para conciertos, amplios corredores, y varias habitaciones destinadas á otros usos; un hermoso muelle ó embarcadero de hierro que tiene una longitud de 1,000 pies, con tres magníficos edificios ocupados por restaurantes, cantinas y baños, habiendo para éste último fin 1,200 cuartos cómodos, y de los cuales se baja á la playa por amplias escaleras; hay una *cámara oscura* por la cual y mediante un pago insignificante se proporcionan vistas hermosísimas de la playa; hay, en fin, teatruchos, salones de baile y de conciertos, toda clase de juegos y diversiones, música en todas partes y una animación general que es más para verse que para describirse.

Coney Island, de la cual hemos tratado de dar una ligera idea á nuestros lectores, es de todos los lugares inmediatos á Nueva York el más favorito del público de la gran metrópoli. Allí acuden en crecidísimos números todos los días durante la estación del Verano á aspirar las frescas marinas brisas, pero muy especialmente cuando el calor es excesivo en la ciudad: entonces el número de los concurrentes pasa frecuentemente de cincuenta y también de sesenta mil, viéndose por la noche en apuros para poder regresar á sus hogares, pues no pueden los larguísimos trenes de ferro-carril ni el gran número de vaporcitos trasladar de un lugar á otro á tal gentío sino después de muchos viajes.

Sin embargo de esta gran aglomeración de gente son rarísimos los desórdenes, pues la policía encargada aquí de la vigilancia sabe cumplir con su deber: así sucede que las señoras y los niños visitan estos sitios sin correr por ello ningún peligro. No bien oculta el sol su rubia cabellera cuando ya aparecen en los faros eléctricos sus claros y potentes resplandores.

Para el viaje de Nueva York á Coney Island pueden seguirse varias rutas de las cuales elegiremos las siguientes.

Para ir á *Manhattan Beach* tómese el *ferry* en James Slip, al pie de la calle 34ª del Este, para Hunter's Point y allí el ferro-carril; ó tómese uno de los vaporcitos que parten del lado Este de la Batería hasta Bay Ridge y sigase



EN LA PLAYA DE LONG BRANCH - Nueva Jersey.

de allí por ferro-carril. — Precio de pasaje, 35 evos. 6 50 evos. por boleto de excursion, 6 sea de viaje redondo.

Para ir á *West Brighton*, tómesese uno de los vapores que parten cada hora del pié de la calle 23ª del Oeste, ó de los que parten del Muelle N° 1. Ambos llegan hasta el gran embarcadero de hierro del cual hicimos mencion al ocuparnos de éste lugar. También se puede ir á *West Brighton* por vapores que parten del Muelle N° 1, Rio del Este, al pié de la calle *Whitehall*, hasta *Bay Ridge* y de allí por ferro-carril. — Precio del pasaje, 35 evos; boleto de excursion, 50 evos. Si se desea partir de *Brooklyn*, entonces puede tomarse uno de los trenes del *Prospect Park & Coney Island R. R.*, que parten de la estacion situada en la esquina de la calle 20ª y de la *Novena Avenida*. El boleto de viaje redondo cuesta 25 evos.

Para ir de *Brooklyn* á *Brighton Beach* tómesese uno de los trenes del *Brooklyn*,



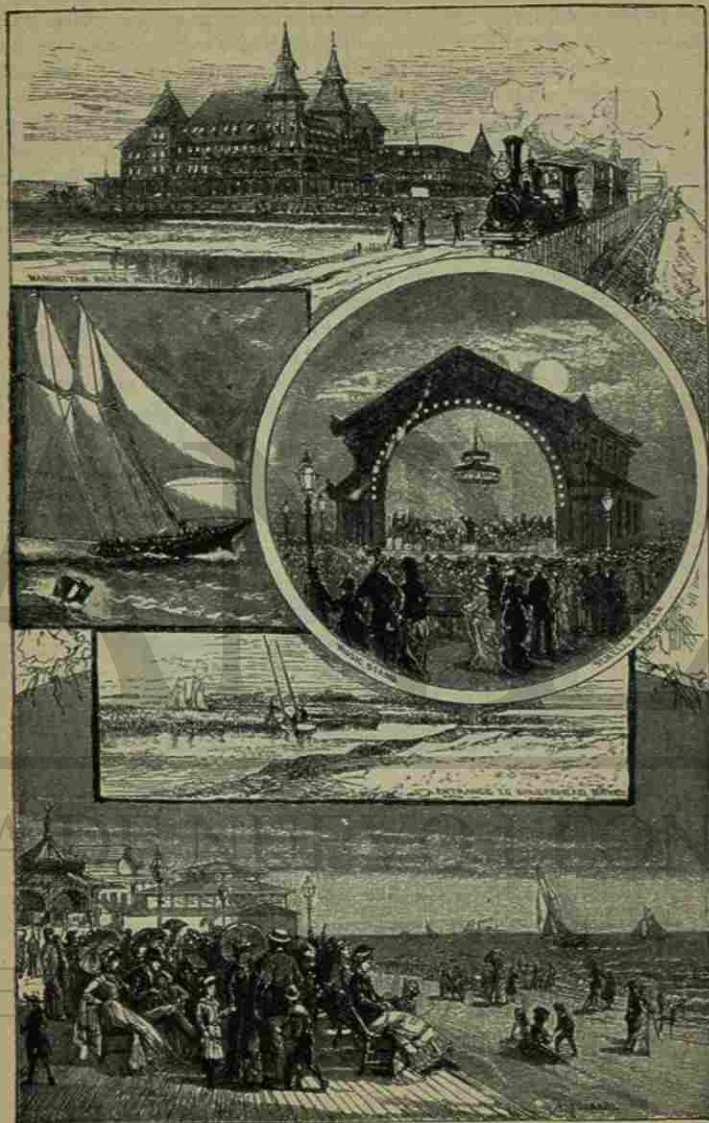
Sepulcro provisional del Gral. U. S. Grant, en
Elvarado Park, Nueva York.

Flatbush & Coney Island R. R., cuyas estaciones pueden encontrarse en las Avenidas *Franklyn* y *Atlantic*. — Precios desde *Brooklyn*, 35 evos. el viaje redondo. De Nueva York á *Brooklyn* el medio mejor es tomar el ferro-carril de cable del gran puente colgante del mismo nombre.

Nadie que vaya á Nueva York debe conformarse con visitar uno de los tres lugares aquí recomendados; debe visitar los tres, cuyos nombres repetimos: *Manhattan Beach*, *Brighton Beach* y *West Brighton*. Estando en uno de ellos fácilmente se puede ir á los otros dos, pues están unidos todos por medio de tranvías, líneas de omnibus, carruajes ó ferro-carriles.

Habiendo concluido nuestra visita á *Coney Island*, antes que la gran concurrencia invada los salones de espera de los ferro-carriles y de los ferries adelantémosnos nosotros, y valiéndonos de estos ó de aquellos regresemos á Nueva York, donde debemos ya poner punto final á la PRIMERA PARTE de esta guía de viajeros.

No abandonaremos la hermosa metrópoli, sin embargo, para comenzar la descripción de una nueva ó distinta ruta que á ella misma nos ha de conducir también, sin encarecer antes á aquellos de nuestros amables lectores que tengan interés en conocer, siquiera sea en parte, la gran importancia de la primera ciudad de América, que recorran á pié, en carruaje ó al menos en



EN CONEY ISLAND—Nueva York.
(Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.)

las varias líneas del ferro-carril elevado algunas de sus activas calles y principales avenidas; que visiten algunos de sus grandes establecimientos fabriles; que se paseen á lo largo de los ríos que la circundan, deteniéndose un poco en sus grandes almacenes y embarcaderos; ó que recorran estos mismos ríos en uno de tantos vaporcitos ó barquichuelos que surcan sus aguas y desde su cubierta estudien cuanto vaya ofreciéndose á su vista. Les recomendaremos, finalmente, que escogiendo un día claro y sereno, cuando los millares de chimeneas de las fábricas de la gran ciudad no invadan el espacio con sus voluminosos penachos de humo, un día domingo, por ejemplo, que se dirijan á la Isleta de Bedloe y se asomen por las ventanillas que la *Estadua de la Libertad* tiene en la frente en forma de diadema: ó que se dirijan al *Puente de Brooklyn* y que allí, en el centro de él y reclinados en su elegante balaustrada, se ocupen unos momentos en la contemplacion del bellissimo panorama que entonces se ofrecerá á su vista: él bastará para compensar las pequeñas molestias y cansancio que hayan podido sufrir en el viaje, aunque hayan acudido allí desde el más apartado rincón del mundo.



SEGUNDA PARTE.

RUTA NUMERO 2.

FERROCARRILES: NACIONAL MEXICANO—INTERNATIONAL &
GREAT NORTHERN—ST. LOUIS, IRON MOUNTAIN &
SOUTHERN—CHICAGO & ALTON—WABASH
CHICAGO, ST. PAUL, & KANSAS
CITY.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

las varias líneas del ferro-carril elevado algunas de sus activas calles y principales avenidas; que visiten algunos de sus grandes establecimientos fabriles; que se paseen á lo largo de los ríos que la circundan, deteniéndose un poco en sus grandes almacenes y embarcaderos; ó que recorran estos mismos ríos en uno de tantos vaporcitos ó barquichuelos que surcan sus aguas y desde su cubierta estudien cuanto vaya ofreciéndose á su vista. Les recomendaremos, finalmente, que escogiendo un día claro y sereno, cuando los millares de chimeneas de las fábricas de la gran ciudad no invadan el espacio con sus voluminosos penachos de humo, un día domingo, por ejemplo, que se dirijan á la Isleta de Bedloe y se asomen por las ventanillas que la *Estadua de la Libertad* tiene en la frente en forma de diadema: ó que se dirijan al *Puente de Brooklyn* y que allí, en el centro de él y reclinados en su elegante balaustrada, se ocupen unos momentos en la contemplacion del bellissimo panorama que entonces se ofrecerá á su vista: él bastará para compensar las pequeñas molestias y cansancio que hayan podido sufrir en el viaje, aunque hayan acudido allí desde el más apartado rincón del mundo.



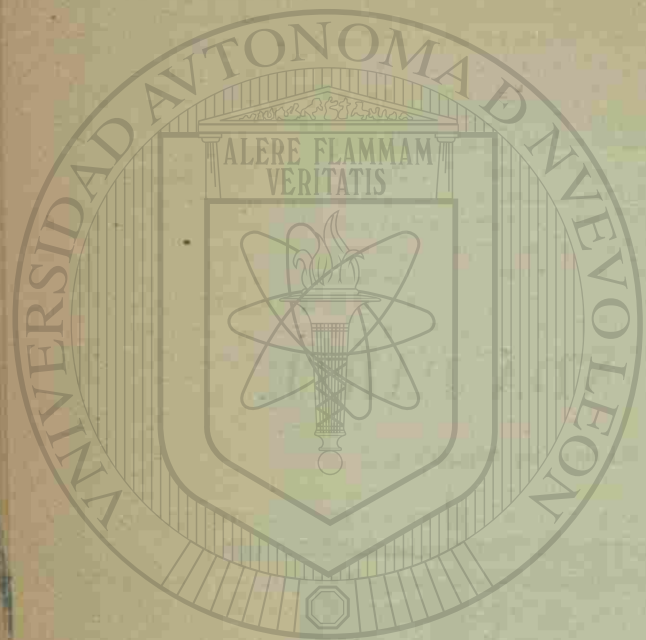
SEGUNDA PARTE.

RUTA NUMERO 2.

FERROCARRILES: NACIONAL MEXICANO—INTERNATIONAL &
GREAT NORTHERN—ST. LOUIS, IRON MOUNTAIN &
SOUTHERN—CHICAGO & ALTON—WABASH
CHICAGO, ST. PAUL, & KANSAS
CITY.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE FERRO-CARRILES



El Ferrocarril Nacional Mexicano.

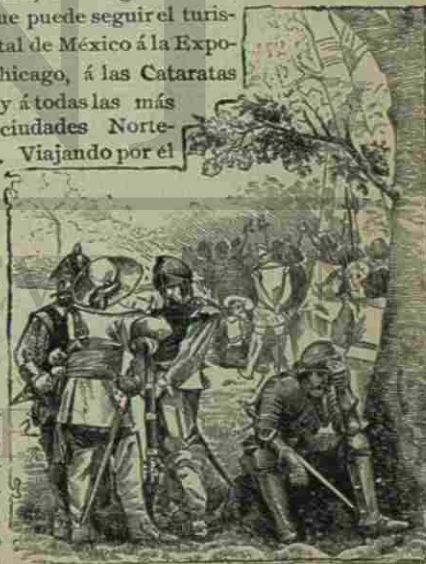
APUNTES SOBRE SU CONSTRUCCION—LAS PRINCIPALES CIUDADES QUE CRUZA—DE MEXICO A ACAMBARO.

El gran ferro-carril con cuyo nombre damos principio á la SEGUNDA PARTE de esta guía de viajeros forma, sin ninguna duda, la más corta de las únicas tres rutas ferro-carrileras que puede seguir el turista

de la capital de México á la Exposición de Chicago, á las Cataratas del Niágara y á todas las más populosas ciudades Norteamericanas. Viajando por él se ahorran grandes distancias y muchas horas de tiempo, como se

verá consultando la tabla de comparaciones que aparece en la siguiente página.

En la ciudad de México empalma el *Nacional Mexicano* con el *Ferrocarril Interoceánico*, para Puebla, Jalapa y Yau-tepec; en Tacuba, con su propio ramal para El Salto; en Acámbaro, con su otro grande é importante ramal para Morelia y Pátzcuaro; en Maravatio, con el *Ferrocarril de Michoacán y el Pacífico*; en Celaya y San Luis Potosí,



Hernán Cortés en la Noche Trista.

con el *Central Mexicano*; en Vanegas, con el *Ferrocarril de Vanegas, Central y Río Verde*; en Monterey, con el *Ferrocarril de Monterey al Golfo Mexicano*; en Laredo, Texas, con el *Ferrocarril Internacional & Great Northern*, y en Corpus Christi, Texas, que es su término actual en el Golfo de México, [véase el mapa] con el *Ferrocarril de San Antonio y Aransas Pass*.

La empresa del *Nacional Mexicano* corre coches de primera, segunda y tercera clase entre la ciudad de México y Laredo, sin cambio ninguno, y están dotados todos ellos de las necesarias comodidades correspondientes á su rango, distinguiéndose, como es natural, los de primera clase, y muy particularmente los coches dormitorios de Pullman, por su exquisito arreglo interior.

DISTANCIAS COMPARATIVAS.

Las siguientes líneas darán idea al turista de las grandes distancias que puede ahorrar viajando por el *Ferrocarril Nacional Mexicano* entre la ciudad de México y Nueva Orleans, St. Louis, Chicago y Nueva York:

De la Ciudad de México á Nueva Orleans via El Paso 2,388 millas.
De la Ciudad de México á Nueva Orleans via Piedras Negras 1,836 millas.
De la Ciudad de México á Nueva Orleans via Laredo 1,570 millas.

De la Ciudad de México á St. Louis via El Paso 2,584 millas.
De la Ciudad de México á St. Louis via Piedras Negras 2,189 millas.
De la Ciudad de México á St. Louis via Laredo 1,924 millas.

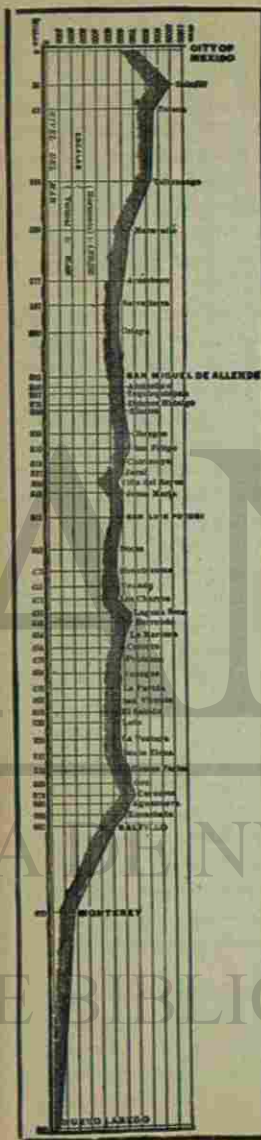
De la Ciudad de México á Chicago via el Paso 2,866 millas.
De la Ciudad de México á Chicago via Piedras Negras 2,471 millas.
De la Ciudad de México á Chicago via Laredo 2,155 millas.

De la Ciudad de México á Nueva York via El Paso 3,649 millas.
De la Ciudad de México á Nueva York via Piedras Negras 3,210 millas.
De la Ciudad de México á Nueva York via Laredo 2,844 millas.

Respecto á los terrenos que atraviesa el *Nacional Mexicano* solo puede decirse que son en su mayor parte riquísimos: riquísimos tanto por su feracidad como por las perspectivas de rara belleza que ofrecen á cada paso, como por ejemplo en el tramo de México á Toluca; entre Tultenango y Solís y en las inmediaciones del poético Lago de Pátzcuaro. Verdaderamente, la Naturaleza parece haber querido cautivar en estos sitios la admiración del viajero con la ostentación de sus más ricas galas.

Las principales ciudades que cruza esta línea férrea son: Toluca, Morelia, Celaya, San Miguel de Allende, San Luis Potosí, Saltillo, Monterey y Laredo, de todas las cuales nos ocupamos en esta Guía.

Después de lo que queda expuesto sepamos algo sobre la historia de la construcción de esta interesante vía de comunicación, á la cual deben todas las ciudades del lado Oriental de la República que ella atraviesa el grado de



adelanto que han alcanzado últimamente.

Desde el año de 1853, y cuando el Gral. Santa Anna figuraba aun á la cabeza del Gobierno de México, se hizo la primera concesion para la construcción de un ferrocarril de México á Ixtlahuaca, una distancia de 112 kilómetros; pero la citada concesion no produjo resultados buenos ningunos, pues ni siquiera se iniciaron los trabajos de construcción en la propuesta línea férrea; y si de esto hacemos aquí mencion es simplemente porque la actual línea troncal del *Nacional Mexicano* recorre el mismo terreno por donde debia haber pasado la línea recomendada en la primera concesion, la cual se otorgó á un señor Ignacio Fuentes.

Algunos años después se dieron nuevos pasos para llevar á efecto el proyecto, con algunas modificaciones; pero tampoco estos obtuvieron éxito ninguno.

Mas tarde, en 8 de Diciembre de 1870, el Sr. D. Mariano Riva Palacio, Gobernador por aquel tiempo del Estado de México, obtuvo una concesion para construir un ferrocarril de via angosta de la ciudad de México á Toluca, con un ramal á Cuantitlan; y consiguió tambien en el siguiente año que se expidiera un decreto autorizando el establecimiento de una loteria cuyos productos debian aplicarse como subvencion al citado ferrocarril; pero sin embargo de todo esto la concesion caducó, no habiéndose cumplido con una de las estipulaciones del contrato, la cual decia que debian construirse diez kilómetros de via en los primeros dieciocho meses.

El Congreso, no obstante, revalidó la caduca concesion el 21 de Mayo de 1872, y el 30 de Setiembre del mismo año la Empresa pudo al fin inaugurar el primer tramo de diez kilómetros.

Después los años se sucedieron de nuevo unos á otros sin que se hubiesen podido continuar los trabajos; pero en 1876, después del triunfo de la revolucion Tuxtepecana, queriendo el Gobierno fomentar todo aquello que acarrese bien al país, le hizo á la Empresa nuevas concesiones, las cuales dieron por resultado que ésta pudiese inaugurar su

ramal de Cuautitlan en 2 de Abril de 1878, y hasta la hacienda del Salto, distante 67 kilómetros de la capital, el día 19 de Enero de 1881, en virtud de un nuevo contrato que le fué otorgado en Abril de 1879. Debido á ese mismo apoyo que el Gobierno le prestó pudo tambien construir 8 kilómetros más en la via troncal, los cuales comenzó á explotar el día 10 de Setiembre de 1879.

Lo que dejamos consignado dará una idea de las muchas y grandes dificultades con que se dió principio á la construccion de este ferro-carril, el cual estaba destinado á tomar parte tan importante en la gran obra de adelanto que en los últimos cuantos años ha experimentado México. Cerca de diez años tuvieron que trascurrir para que se pudiesen herrar sus primeros 89 kilómetros de via.

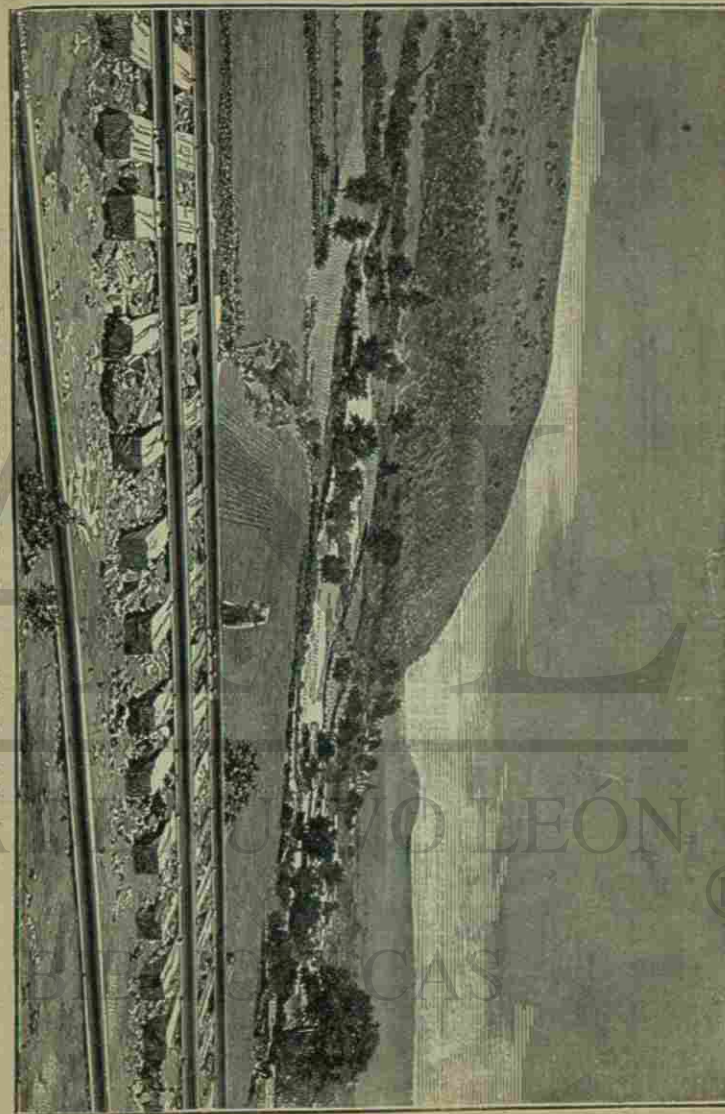
Pero no eran estos los únicos obstáculos que tenían que vencerse para concluir la línea: sin embargo, no fué ya la antigua *Empresa del Ferrocarril de Toluca y Cuautitlan* la que tuvo que hacer frente á los que despues se presentaron; pues en el mes de Mayo del siguiente año, de 1881, transfirió todos sus títulos de propiedad y todas sus obligaciones á la *Compañía Constructora Nacional Mexicana*, la cual habia obtenido del Gobierno en Setiembre 13 de 1880, una concesion (Concesion Palmer-Sullivan) para construir un ferro-carril de via angosta de México á Manzanillo en la costa del Pacífico, pasando por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad; y de un punto de esta misma línea, el cual debia estar situado entre Maravatío y Morelia, hasta Laredo, en la frontera Norte del país, pasando por las poblaciones de San Luis Potosí, Saltillo y Monterey. En esta concesion se otorgaba tambien á la Compañía el privilegio de construir un ramal del puerto de Matamoros á Monterey y otro de San Luis Potosí á Zacatecas, y se le garantizaba el pago como subvencion, de \$11,270 por cada milla de via herrada entre la ciudad de México y la costa del Pacífico, y \$10,460 por cada milla en la línea troncal que terminaria en Laredo, debiendo pertenecer al Gobierno toda la propiedad de estas vías férreas despues de trascurridos 99 años desde la fecha del contrato.

En Enero 10 de 1883, las varias concesiones que se habian hecho á la compañía hasta entonces fueron refundidas en un nuevo contrato, y en Junio 30 de 1886 sufrió éste á su vez algunas modificaciones, por una de las cuales se permitió á la misma compañía el privilegio de cambiar su via angosta en via ancha, en parte ó en su totalidad, cuando así conviniese á sus intereses.

La nueva empresa inauguró desde luego sus trabajos de construccion con el mayor empeño, con una actividad digna de todo encomio: y tanto fue así



Un Puesto de Frutas.—Toluca.



EL PUEBLO DE OCOYOACAC—Ferrocarril Nacional Mexicano.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Nacional Mexicano

T. D. KLINE, DE MEXICO A LAREDO. B. W. THACHER,
 Gerente General. Tiempo de México. Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 1 Sale de	Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 1 Sale de
0	MEXICO	840	2:30 pm	514	Chirimoya	520	8:42 am
4	Tacuba	837	2:38 pm	527	Jama	512	9:00 am
5	Tacuba, Empalme	836	2:43 pm	544	Villa de Reyes	502	9:20 am
9	Naucalpan	834	2:53 pm	554	Jesús María	496	9:35 am
13	Río Hondo	832	3:00 pm	569	La Pila	486	9:55 am
22	San Bartolito	823	3:40 pm	584	SAN LUIS POTOSÍ	477	Llega 10:15 am
27	Dos Ríos	823	3:40 pm	584	(Almuerzo) Sale	477	10:40 am
33	Laurel	823	4:00 pm	597	Peñasco	469	11:02 am
39	Cumbre	820	4:20 pm	612	Pinto	462	11:23 am
41	Salazar	814	4:30 pm	625	Bocas	452	11:42 am
48	Fresno	809	4:50 pm	639	Enramada	443	12:01 pm
61	Jalapa	809	5:00 pm	654	Moctezuma	434	12:20 pm
66	Ocoyoacac	804	5:10 pm	673	Venado	422	12:45 pm
69	Lerma	803	5:20 pm	683	Laborcilla	411	12:58 pm
73	Toluca	795	5:55 pm	690	Los Charcos	401	1:09 pm
80	Palmillas	790	6:05 pm	706	Laguna Seca	394	1:35 pm
97	Del Río	780	6:35 pm	718	*Berrendo	384	1:52 pm
112	Ixtlahuaca	770	7:00 pm	733	La Maroma	384	2:11 pm
124	Tepetitlan	760	7:35 pm	749	Wadley	374	2:30 pm
134	*FLOR DE MARIA (Cena) Sale	757	7:55 pm	758	CATORCE (Comida) Sale	369	2:40 pm
164	Basoco	744	8:30 pm	764	*Población	365	3:00 pm
164	Tultenango	738	8:50 pm	780	Vanegas	356	3:28 pm
176	Solla	731	9:15 pm	796	*La Parida	348	3:48 pm
186	Tepetongo	724	9:40 pm	812	San Vicente	340	4:06 pm
193	Buena Vista	724	9:53 pm	828	El Salado	325	4:25 pm
201	Mayor	712	10:10 pm	843	*Lulú	315	4:43 pm
206	Pateo	712	10:20 pm	851	*San Salvador	303	4:53 pm
209	Pomoca	701	10:30 pm	863	La Ventura	298	5:08 pm
223	Maravatio	701	11:05 pm	883	*Santa Elena	278	5:33 pm
235	San Antonio	688	11:55 pm	904	Gómez Farías	278	6:03 pm
244	Ziricuaró	681	12:20 am	918	*Oro	269	6:24 pm
264	Tarandacuao	676	12:38 am	935	Carneros	259	6:53 pm
264	San José	676	12:38 am	944	*Aguá Nueva	248	7:13 pm
273	Providencia	662	1:30 am	958	*Encantada	235	7:35 pm
286	Acanbaro	656	1:55 am	964	*Buena Vista	221	7:47 pm
298	San Cristóbal	644	2:30 am	974	SALTILLO (Cena) Sale	235	8:25 pm
316	Salvatierra	634	3:00 am	986	Los Bosques	226	8:49 pm
340	Ojo Seco	620	3:50 am	989	Ramos Arispe	221	9:01 pm
354	Celaya	617	4:00 am	996	Santa María	215	9:17 pm
359	Santa Rita	612	4:12 am	1006	Ojo Caliente	215	9:17 pm
367	San Juan	610	4:20 am	1013	Los Muertos	203	10:03 pm
371	Soria	605	4:35 am	1016	*La Mariposa	193	10:32 pm
378	Chamacuero	600	4:50 am	1025	Rinconada	188	10:50 pm
387	Rinconcillo	592	5:25 am	1033	Los Fierros	188	10:50 pm
400	Begofa	586	6:00 am	1039	*Soledad	174	11:25 pm
409	San Miguel de Allende	572	6:35 am	1049	García	175	11:25 pm
420	Atotonilco	564	6:45 am	1059	*Durazno	174	11:29 pm
432	Tequisquiapan	559	6:56 am	1070	Santa Catarina	171	11:36 pm
445	Dolores Hidalgo	547	7:14 am	1072	Leona	171	11:36 pm
452	Rincon	541	7:31 am	1077	*San Gerónimo	167	3:30 am
463	Peña Prieta	539	7:48 am				
472	Trancas	529	8:15 am				
481	Obregón						
500	San Felipe						

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones de bandera.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Nacional Mexicano

T. D. KLINE, DE MEXICO A LAREDO. B. W. THACHER,
 Gerente General. Tiempo de México. Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 1 Sale de	Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 1 Sale de
1080	*Gonzalitos	169	11:41 pm	1192	*Huisache	103	2:36 am
	Llega		11:45 pm	1203	*Golondrina	92	2:53 am
1083	MONTEREY	167	11:55 pm	1215	Salomé Botello	85	3:10 am
	Sale		11:55 pm	1227	Brazil	78	3:28 am
1090	Ramon Treviño	162	12:07 am	1336	Lampazos	72	3:44 am
1096	Topo	159	12:16 am	1289	*Mojina	41	4:10 am
1117	Salinas	146	12:47 am	1280	Rodriguez	41	4:15 am
1125	*Morales	142	12:59 am	1293	*Camarón	27	5:16 am
1142	*Stevenson	134	1:24 am	1304	*Huisachito	29	5:34 am
1150	Palo Blanco	124	1:40 am	1321	Jarita	23	6:00 am
1164	*Alamo	117	1:57 am	1334	Sanchez	11	6:20 am
1176	Villaldama	109	2:15 am	1350	Nuevo Laredo	1	6:50 am
1178	*Guadalupe	108	2:18 am	1352	Laredo Texas—Llega	0	7:00 am
1182	Bustamante	106	2:23 am				

DE LAREDO A MEXICO.

Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 2 Sale de	Kilómetros de México	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 2 Sale de
1352	Laredo	0	7:25 pm	1016	*La Mariposa	215	5:40 am
1350	Nuevo Laredo	1	8:10 pm	1006	Ojo Caliente	215	6:03 am
1334	Sanchez	11	8:35 pm	996	Santa María	211	6:25 am
1321	Jarita	19	9:03 pm	989	Ramos Arispe	226	6:41 am
1304	*Huisachito	29	9:29 pm	985	Los Bosques	Llega	7:10 am
1293	*Camarón	37	9:46 pm				
1280	Rodriguez	44	10:08 pm	974	SALTILLO (Almuerzo) Sale	535	7:30 am
1259	*Mojina	57	10:42 pm				
1336	Lampazos	72	11:18 pm	964	*Buena Vista	720	7:50 am
1227	Brazil	78	11:32 pm	958	*Encantada	831	8:31 am
1215	Salomé Botello	85	11:51 pm	944	*Aguá Nueva	823	8:43 am
1203	*Golondrina	92	12:08 am	935	Carneros	259	8:43 am
1192	*Huisache	100	12:25 am	918	*Oro	9:13 am	
1182	Bustamante	109	12:45 am	904	Gómez Farías	278	9:33 am
1178	*Guadalupe	108	12:50 am	883	*Santa Elena	10:00 am	
1176	Villaldama	109	12:56 am	863	La Ventura	333	10:25 am
1164	*Alamo	117	1:15 am	851	*San Salvador	10:40 am	
1150	Palo Blanco	124	1:40 am	843	*Lulú	10:50 am	
1142	*Stevenson	134	1:55 am	828	El Salado	325	11:10 am
1125	*Morales	142	2:19 am	812	San Vicente	340	11:30 am
1117	Salinas	146	2:31 am	796	*La Parida	350	11:50 am
1096	Topo	159	3:00 am	780	Vanegas	356	12:10 pm
1090	Ramon Treviño	162	3:08 am	764	*Población	365	12:30 pm
	Llega		3:20 am				12:40 pm
1083	MONTEREY	167	3:30 am	758	CATORCE (Comida) Sale	369	1:00 pm
	Sale		3:30 am	749	Wadley	374	1:11 pm
1080	*Gonzalitos	169	3:31 am	733	La Maroma	384	1:32 pm
1077	*San Gerónimo	171	3:38 am	718	Berrendo	394	1:52 pm
1072	Leona	174	3:45 am	706	Laguna Seca	401	2:10 pm
1070	Santa Catarina	175	3:49 am	690	Los Charcos	411	2:32 pm
1059	*Durazno	174	4:01 am	683	*Laborcilla	411	2:41 pm
1049	García	188	4:20 am	673	Venado	422	2:55 pm
1039	*Soledad	188	4:38 am	654	Moctezuma	434	3:20 pm
1025	Rinconada	209	5:08 am				

Para la continuación de estos itinerarios véase tres páginas adelante.



ENG'D BY AMERICAN BANK NOTE CO. N.Y.

8875

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Nacional Mexicano

DE LAREDO A MEXICO.
 T. D. KLINE, Gerente General B. W. THACHER, Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilometros de Mexico	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 2 Sale de	ESTACIONES	Millas de Laredo	EXPRESO N° 2 Sale de
639	*Enramada	3:41 pm	2:6	Paranducuo	631	3:8 am
625	Bocas	3:50 pm	2:4	Zirizicuaro	688	3:30 am
612	*Pinto	4:23 pm	2:35	San Antonio	701	4:06 am
597	*Pefiasco	4:43 pm	2:23	Maravatio	701	4:38 am
	Llega	5:05 pm	2:09	Pomoca	712	5:00 am
584	SAN LUIS POTOSI (Cena) Sale	5:30 pm	2:06	Patco	712	5:10 am
569	*La Pila	5:50 pm	2:01	Mayor	724	5:20 am
554	*Jesus Maria	6:10 pm	1:93	*Buena Vista	724	5:40 am
544	Villa de Reyes	6:25 pm	1:88	*Tepetongo	731	6:00 am
527	Jamal	6:47 pm	1:75	Soala	731	6:25 am
514	*Chirimoya	7:05 pm	1:64	Tullengango	738	6:55 am
500	San Felipe	7:33 pm	1:54	Basoco	744	7:13 am
481	*Obregon	8:02 pm	1:44	Llega	755	7:45 am
472	*Trancas	8:13 pm	1:34	ELOR DE MARIA (Almuerzo) Sale		8:05 am
463	*Peña Prieta	8:35 pm	1:24	Tepetitlan		8:20 am
452	Rincon	8:54 pm	1:12	Ixtlahuaca	770	8:40 am
445	Dolores Hidalgo	9:04 pm	97	Del Rio	780	9:05 am
432	*Tehuacan	9:24 pm	80	Palmitas	790	9:35 am
420	*Atotonilco	9:42 pm	73	Toluca	795	9:55 am
409	San Miguel de Allende	10:05 pm	69	Lerma	803	10:15 am
400	*Bogota	10:23 pm	56	Ceoyanac	804	10:25 am
387	Rinconcillo	11:00 pm	51	Jajalpa	809	10:40 am
378	*Chamacuero	11:15 pm	48	Fresno		10:50 am
371	*Soria	11:29 pm	41	Salazar	814	11:20 am
367	*San Juan	11:35 pm	39	Cumbre		11:25 am
359	Santa Rita	11:48 pm	33	Laurel		11:43 am
354	Celaya	11:59 pm	27	Dos Rios	823	12:05 pm
340	Ojo Seco	12:05 pm	22	San Bartolito		12:20 pm
331	Cacalote	12:45 am	13	Rio Londo	832	12:40 pm
316	Salvatierra	1:15 am	9	Naucaipan	834	12:49 pm
298	San Cristobal	1:55 am	5	Empalme de Tacuba	837	1:00 pm
286	Acambaro	2:35 am	4	Tacuba	837	1:05 pm
273	Providencia	2:56 am	0	Mexico	840	1:15 pm
264	San José	3:12 am				

*Todas las marcadas con una estrellita son estaciones de banderas.

ENTRE ACAMBARO Y MORELIA.

Kilometros de Acambaro	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN N° 8 Sale de	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN N° 7 Sale de	
0	ACAMBARO	96	4:23 pm	93	MORELIA	37	6:15 am
32	La Cumbre	77	4:55 pm	81	Atapanco	46	6:8 am
38	Huingo	73	5:40 pm	78	La Goleta	48	6:45 am
51	Queréndaro	63	6:05 pm	65	Quirio	56	7:13 am
65	Zinzimeo	56	6:12 pm	51	Zinzimeo	7:33 am	
78	Quirio	48	6:32 pm	38	Queréndaro	65	7:41 am
81	Atapanco	46	7:02 pm	32	Huingo	73	8:08 am
93	Morelia	39	7:10 pm	0	Andocutin	77	8:22 am
					La Cumbre	9:00 am	
					Acambaro—Llega	9:25 am	

Este tren no corre los domingos.—Itinerarios del tren de Patzcuaro en la siguiente pag.

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Nacional Mexicano

RAMAL DE PATZCUARO.
 T. D. KLINE, Gerente General B. W. THACHER, Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

Kilometros de Acambaro	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN N° 24 Sale de	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN N° 23 Sale de	
0	ACAMBARO	96	7:45 am	155	PATZCUARO	0	6:30 am
32	La Cumbre	77	9:00 am	142	Chapultepec	8	7:10 am
38	Huingo	73	10:20 am	..	Ponce	..	7:30 am
51	Queréndaro	63	11:00 am	122	Lagunillas	21	7:55 am
65	Zinzimeo	56	11:13 am	..	Coapa	..	8:15 am
78	La Goleta	48	12:35 pm	93	Jacuaro	..	8:45 am
81	Atapanco	46	12:45 pm	..	Llega	..	9:50 am
	Llega	39	1:20 pm	81	MORELIA	..	10:20 am
93	MORELIA	39	2:00 pm	78	Atapanco	46	10:55 am
	Sale	21	3:00 pm	78	La Goleta	48	11:05 am
122	Jacuaro	38	3:30 pm	65	Quirio	56	11:50 am
142	Coapa	21	3:50 pm	61	Zinzimeo	65	12:23 pm
142	Chapultepec	8	4:24 pm	38	Queréndaro	73	12:28 pm
155	PATZCUARO	0	5:10 pm	32	Huingo	77	1:15 pm
				..	Andocutin	73	1:33 pm
				..	La Cumbre	96	2:35 pm
				0	ACAMBARO—Llega	96	3:20 pm

RAMAL DE TEOLOYUCAN Y EL SALTO.

Kilometros de Mexico	ESTACIONES	Kilometros de El Salto	Sale de	ESTACIONES	Kilometros de Mexico	Kilometros de El Salto	Sale de
TREN N° 19 De Mexico a El Salto.				TREN N° 20 De El Salto a Mexico.			
0	Mexico	67	11:00 am	37	Teoloyucan	30	2:00 pm
5	Empalme de Tacuba	62	11:14 am	30	Cuautillan	37	2:15 pm
7	Atzacapotzalco	60	11:20 am	22	Lecheria	45	2:30 pm
13	Tlalnepantla	54	11:36 am	19	Barrientos	48	2:40 pm
19	Barrientos	48	11:50 am	13	Tlalnepantla	54	2:50 pm
22	Lecheria	45	11:58 am	7	Atzacapotzalco	60	3:00 pm
30	Cuautillan	37	12:14 pm	5	Empalme de Tacuba	62	3:10 pm
37	Teoloyucan	30	12:30 pm	0	Mexico	67	3:25 pm
TREN N° 17 De Mexico a El Salto.				TREN N° 18 De El Salto a Mexico.			
0	Mexico	67	5:00 pm	67	El Salto	0	7:00 am
5	Empalme de Tacuba	62	5:15 pm	48	Huehuetoca	19	7:40 am
7	Atzacapotzalco	60	5:21 pm	37	Teoloyucan	30	8:05 am
13	Tlalnepantla	54	5:36 pm	30	Cuautillan	37	8:20 am
19	Barrientos	48	5:50 pm	22	Lecheria	45	8:37 am
22	Lecheria	45	5:58 pm	19	Barrientos	48	8:43 am
30	Cuautillan	37	6:13 pm	13	Tlalnepantla	54	8:55 am
37	Teoloyucan	30	6:30 pm	7	Atzacapotzalco	60	9:10 am
48	Huehuetoca	19	6:50 pm	5	Empalme de Tacuba	62	9:16 am
67	El Salto	0	7:30 pm	0	Mexico	67	9:25 am

Los trenes Nos. 17 y 18 son trenes mixtos, y los Nos. 19 y 20 son trenes de pasajeros, de primera clase.

Para obtener informes adicionales referentes a precios de pasaje, localidades en los coches-dormitorios, remision de equipajes, etc., dirijanse a

C. P. BARRETT—Agente de Boletos,
 Hotel San Carlos—Ciudad de Mexico.

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Nacional Mexicano.

T. D. KLINE,
Gerente General.



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

ENTRE CIUDADES DE MEXICO.

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

ESTACIONES	Distancia en Kilometros	Clase			COCHE DORMITORIO	
		1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	Cama doble	Seccion
De México a Toluca	73	\$2.24	\$1.49	\$1.13		
" Acámbaro	285	8.73	5.82	4.37	\$2.00	\$4.00
" Morelia	377	11.94	7.70	5.78		
" Pátzcuaro	440	13.47	8.98	6.74		
" El Salto	68	1.93	1.29	.97		
" Celaya	354	8.94	5.96	4.47	2.50	5.00
" San Miguel de Allende	408	10.63	7.09	5.32	2.50	5.00
" San Luis Potosí	683	17.84	11.90	8.93	3.50	7.00
" Saltillo	971	29.72	19.81	14.87	6.50	13.00
" Monterrey	1079	33.02	22.02	16.52	7.50	15.00
" Laredo	1350	41.60	27.75	20.88	9.00	18.00

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

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

COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.

Precios que en ellos se cobran.

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

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

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

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

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

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

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

PRECIOS DE PASAJE POR EL

Ferrocarril Nacional Mexicano.

T. D. KLINE,
Gerente General.



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

ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS.

Los precios que siguen á continuación (exceptuando los de viaje redondo) son los que se cobran de Laredo á las ciudades que aparecen en la lista, en moneda de los Estados Unidos. Para saber cuanto cuesta el pasaje de la ciudad de México á cualquiera de ellas en moneda mexicana, conviértase en ésta clase de moneda la cantidad que aparece al lado de la ciudad que se desee visitar, segun el valor que dicha moneda tenga al tiempo de comprarse el boleto, y añádase á la suma que resulte \$41.60 mexicanos para cada pasaje de primera clase ó \$27.75 para cada pasaje de segunda clase, que son los que se cobran de México á Laredo.

DE LAREDO A	Distancia en Millas	Clase		Viaje Redondo 1ª Clase	COCHE DORMITORIO	
		1ª Clase	2ª Clase		Cama doble	Seccion
San Antonio	154	\$ 4.60	\$.....	\$.....	\$2.00	\$4.00
St. Louis	1238	32.65	.....	*77.00	9.00	18.00
Chicago	1621	38.65	36.50	*89.00	11.00	22.00
Cleveland	1786	42.45	39.35	.....	11.50	23.00
Buffalo	1945	46.00	42.10	.....	13.50	27.00
Cataratas del Niágara	1969	46.00	42.10	.....	13.50	27.00
Albany	2267	50.25	46.60	.....	14.00	28.00
Boston	2468	53.25	49.10	.....	16.00	32.00
Washington D. C.	1835	45.55	42.10	*107.85	14.00	28.00
Baltimore	1875	45.55	42.10	.....	14.00	28.00
Filadelfia	1982	48.25	44.90	.....	15.00	30.00
Nueva York	2049	50.85	47.40	.....	16.00	30.00
Kansas City	939	28.80	.....	.....	8.00	16.00
Denver	1235	36.95	.....	*71.20	11.50	23.00
Houston	363	10.60	.....	.....	4.00	8.00
Galveston	392	11.80	.....	.....	4.50	9.00
Nueva Orleans	725	21.45	.....	*62.85	5.50	11.00
Cincinnati	1551	36.50	32.10	*89.40	10.80	21.00
Pittsburgh	1859	43.50	40.10	.....	12.00	24.00

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

La ruta más corta entre la ciudad de México y St. Louis es la siguiente:

De México á Laredo por el Nacional Mexicano; de Laredo á Texarkana por el International & Great Northern y el Texas & Pacific; de Texarkana á St. Louis por el St. Louis Iron Mountain & Southern. Aquí se empalma con líneas para todos los puntos de los Estados Unidos.

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

Los precios de pasaje son los mismos por cualquier ruta que se elija.

Se permiten 150 libras (68 kilogramos) de equipaje libres de costo con cada boleto ó pasaje entero directo de cualquier punto de México á cualquier punto de los Estados Unidos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parte el tren Expreso N^o 1 de la estacion de la Colonia á las 2:30 de la tarde, como lo indica el itinerario que aparece en el lugar correspondiente, y cruzando el pintoresco valle de México pocos minutos tarda en llegar á

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

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

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

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



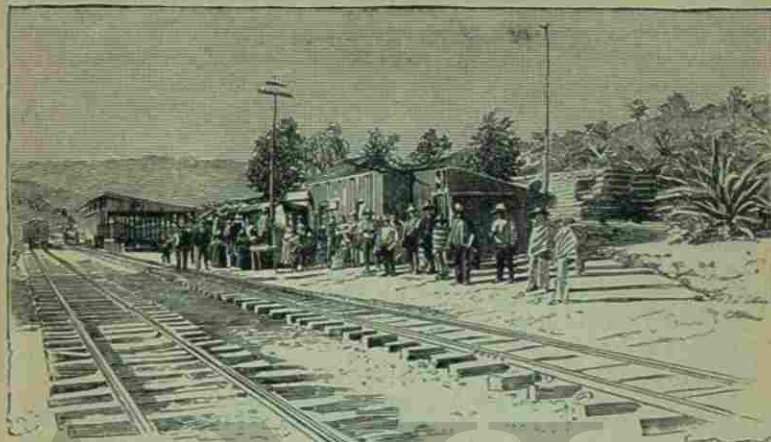
PLANTACION DE MAGUEY.—Ferrocarril Nacional Mexicano.

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

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

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

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



ESTACION DE DOS RIOS.—Ferrocarril Nacional Mexicano.

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

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

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

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

Salazar, estación que queda 2 kilómetros adelante de La Cumbre, se deja la segunda locomotora que se añadió al tren en Río Hondo y con la primera se comienza el descenso de las montañas. Se pasa por las estaciones de Fresno y Jajalpa y se llega, á los 36 kilómetros de México, á

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

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

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

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

Dos palabras respecto á su historia antigua.

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

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

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

Toluca era la residencia del Monarca.

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

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

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

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

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



PALACIO DEL GOBIERNO—Toluca.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



MERCADO RIVA PALACIO—Toluca.

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

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

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

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

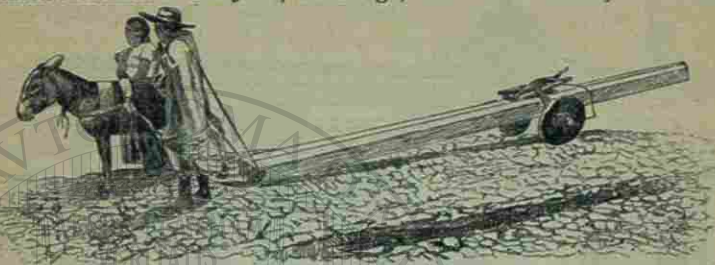
En el edificio del último citado hotel, se encuentra tambien el mejor de los dos teatros que tiene la ciudad, el *Teatro Principal*, cuya capacidad es de 1,200 localidades.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

De Acambaro á Pátzcuaro.

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

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

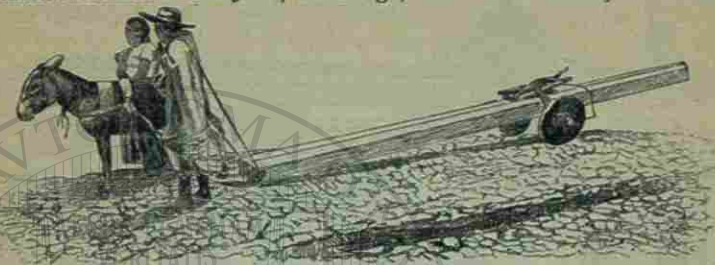
El tren para Pátzcuaro parte de Acámbaro á las 7:45 de la mañana, y formando numerosas curvas escala grandes alturas en los primeros 14 kilómetros que recorre. A los 10 kilómetros de Acámbaro la via forma una perfecta herradura; como á los 12 kilómetros se pasa por un tajo notable por su longitud y elevacion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



Indios de Michoacan.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

De Acambaro á Pátzcuaro.

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

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

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



Indios de Michoacan.

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

Morelia, capital del Estado de Michoacán, que dista 93 kilómetros de Acámbaro, 62 kilómetros de Pátzcuaro y 379 de la capital de México.

Sus principales hoteles son el *Gran Hotel Oseguera*, situado en la esquina de la Plaza Principal y la calle Nacional, que cobra por cuartos interiores, chicos, 50 cvos., cuartos interiores, grandes, 75 cvos., cuartos con balcon á la calle \$1, hospedaje completo, de \$1.50 á \$2 al día; el *Gran Hotel de Michoacán* situado tambien en la misma calle cerca de la plaza, y en el que se cobran con poca diferencia los mismos precios que en el primero, y el *Hotel de la Sociedad*, en la calle, del Olmo N° 3, el cual solo arrienda habitaciones á 50 cvos. al día.

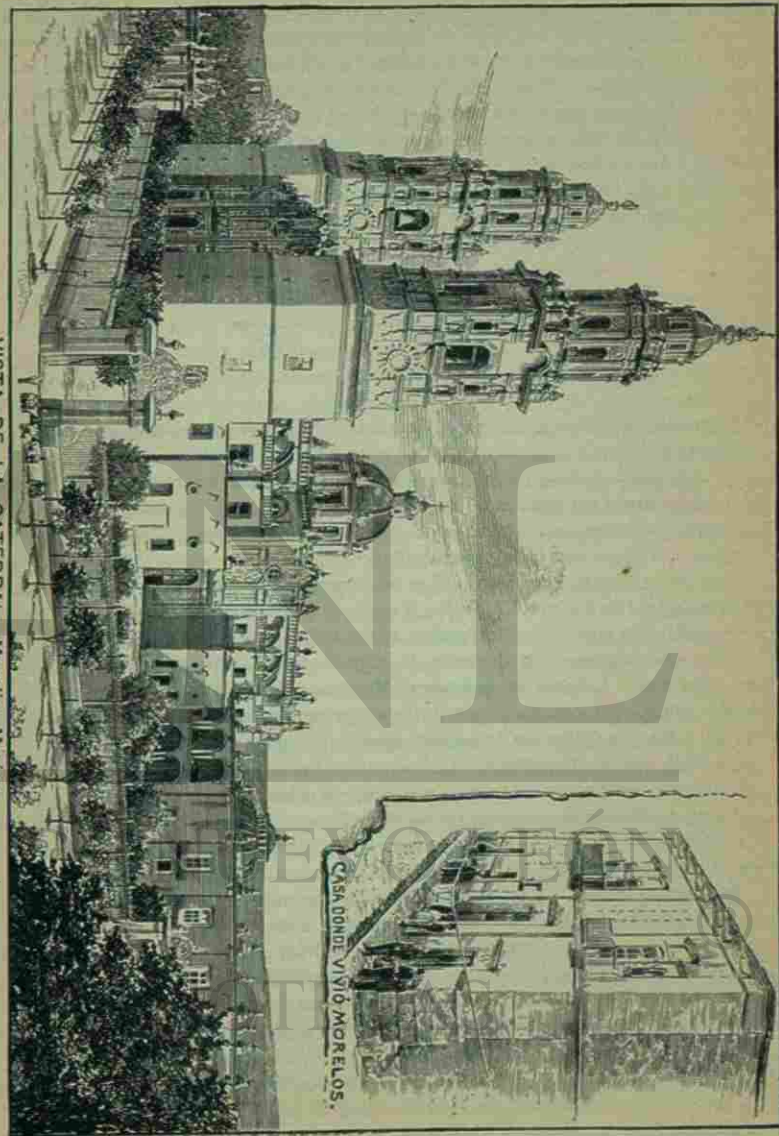
En el interior de este último hotel se encuentra el acreditado restaurante de D. Ramon Ruiz, en el cual se sirven excelentes comidas á 50 cvos., y tambien comidas especiales á la carte. El establecimiento del Sr. Ruiz es favorablemente conocido no solo en la hermosa capital que nos ocupa sino tambien por todos los viajeros que hemos tenido la fortuna de apurar allí algunas tazas del sabrosísimo café de Uruapan que él, y solo él sabe preparar en toda la República.

Hay una línea de tranvías en la ciudad, que comienza en la estación del *Nacional Mexicano* y termina en el Paseo de San Pedro, pasando frente á los principales hoteles—*Baños*, los hay buenos en la calle del Olmo, al lado del *Hotel de la Sociedad* y tambien en el *Hotel Oseguera*—*Los Coches de Sitio*, cobran 50 cvos. por hora y 25 cvos. por conducir un pasajero de la estación del ferrocarril á cualquiera de los hoteles—Hay un teatro, el *Teatro Ocampo*, que tiene 1,200 localidades y que está situado en la esquina de las calles del Coliseo y de los Jazmines—Hay dos *Bibliotecas Públicas*, tres mercados, el *Mercado de San Francisco*, que es el principal, situado cerca del Correo, el *Mercado de San Agustín* y el de *San José*. La ciudad posee magnífico alumbrado eléctrico, y de toda ella y sus alrededores puede obtenerse una espléndida vista desde las torres de su Catedral, hasta cuyo tercer cuerpo guía una escalera espiral que tiene 194 peldaños.

Morelia, que además de ser la residencia de los poderes es sede arzobispal, está situada á los 19° 42' 12" de latitud Norte y 1° 46' 45" longitud Occidental de México. Se le dió el nombre que tiene por haber sido allí donde nació el General Morelos, uno de los héroes de la independencia mexicana. Se llamó primeramente Valladolid, en honor del virey D. Antonio de Mendoza, nacido en la ciudad de Valladolid, España, y bajo cuyo gobierno se fundó la ciudad en Mayo 18 de 1541. Su población actual se estima en 35,000 almas.

Sus principales industrias son la fabricación de tejidos de algodón y la confección de dulces exquisitos que tienen gran consumo, no solo aquí sino tambien en muchas de las ciudades del país y del extranjero. Las dos principales fábricas de tejidos son *La Paz* y *La Union*.

Morelia es una ciudad de aspecto encantador; tiene calles aseadas, bien empedradas, amplias y que se cruzan formando ángulos rectos; tiene magní-



ficos establecimientos de educacion; hermosos monumentos erigidos á la memoria de algunos de los hijos de México que supieron merecer bien de la patria; tiene numerosos y bonitos jardines y sitios de recreo, figurando entre los mejores el paseo ó calzada de *San Pedro*, cuya entrada la forma uno de los arcos principales de un gran acueducto construido á fines del siglo pasado, en 1788, el cual conduce el agua desde los manantiales que surten á la ciudad y los cuales están situados como á una legua de distancia de la poblacion. En uno de los gruesos pilares del acueducto que forman la entrada del aludido paseo se ve esta inscripcion:

Se debe la construccion de este grandioso monumento de pública utilidad, á la munificencia y caridad del Illmo. Sr.

D. Fray Antonio de San Miguel, Obispo de aquella Diócesis, quien afrontó con su propio peculio los cuantiosos gastos de su construccion.

Entre los edificios principales de esta ciudad merecen mencion especial su hermosa *Catedral* [véase el grabado] situada entre la *Plaza Principal* y la *Plaza de San Juan de Dios*, cuya construccion se comenzó en 1640 y cuya dedicacion tuvo lugar en 1709; su *Palacio del Gobierno*, el de *Justicia* y el *Municipal*, así como los colegios del *Seminario* y de *San Nicolás* ó sea el *Instituto del Estado*, y el *Colegio de Guadalupe*, para niñas.

Cuenta tambien con varios sitios de importancia histórica, como lo son la casa en que nació y vivió Morelos, [véase el grabado] la casa en que nació D. Agustín de Iturbide, (Setiembre 27 de 1783) y el sitio donde fué fusilado D. Mariano Matamoros durante la Guerra de la Independencia, en Febrero 3 de 1814. La casa en que nació Morelos está situada en la calle del Alacrán, N.º 10, y la casa en que vivió posteriormente en la calle de Morelos, N.º 7. En las fachadas de ambas aparecen apropiadas inscripciones.

El tren sale de Morelia para Pátzcuaro á las 2:00 P. M. y avanza al través de terrenos que van siendo más pintorescos mientras más cercanos al poético

Lago de Pátzcuaro, cuyas aguas se ven ya á los 422 kilómetros de la ciudad de México, y el cual aparece en toda su hermosura poco después, al salir el tren del laberinto de colinas que forman el *Cañon de Chapultepec*.

Son aguas dulces ó potables las de este lago, el cual tiene una circunferencia de doce leguas, (36 millas) abundancia de peces y cinco islas, siendo las principales la de *Janicho* y la *Pacanda*. Durante la guerra de la independencia fué convertida en punto militar la primera de estas dos islas.

En las orillas de este lago hay muchos pueblos de no escasa importancia, siendo principales entre estos los de *Hucicorio*, *Janicho*, (en la isla del mismo nombre) *Jaruaro*, (tambien en una isla) *Tzintzucuar*, *Santa Ana*, *San Pedro Parco*, *San Bartolo*, *Tocuaro*, *Nocutzepo*, *Uricho*, *Eronzaricuaro*, *La Pacanda*, (en la isla de su nombre) *Purenchécuaro*, *San Andrés Ziróndaro*, *Surumístaro* y *Tzintzuntzán*. Á los 155 kilómetros de Acámbaro se detiene el tren en

Pátzcuaro, que es en la actualidad la estacion donde termina este importante ramal del *Ferrocarril Nacional Mexicano*.

En la estacion de Pátzcuaro, la cual dista un par de kilómetros del pueblo al que debe el nombre que tiene, hay generalmente uno ó dos carruajes (los cuales deben ser de antiluviana construccion y estilo) que esperan la llegada del tren y que conducen pasajeros á la poblacion cobrando 25 pesos por pasaje.

El único hotel que hay en Pátzcuaro es el *Hotel de la Concordia*, situado en la Plaza de San Agustín. Sus precios son: 25 pesos por cada comida, 50 pesos por cuarto solamente y \$1.25 al día por hospedaje completo. Hay tambien dos ó tres mesones en el lugar.

Pátzcuaro, ciudad que cuenta con 8,000 habitantes, está situada á los 19° 31' 2" de latitud Norte y 2° 38' 16" de longitud Occidental de México, y á 2,208 metros sobre el nivel del mar.

El terreno que nos ocupa se levanta á gran altura desde las orillas mismas del hermoso lago que lleva su nombre y el cual se domina desde allí en su mayor extension, terreno que limita en tres de sus lados una cadena de pintorescas colinas. Su plano es desigual, estrechas y sin ninguna simetria sus calles; pero todo ello y los elevados campanarios de sus vetustos templos; y las ruinas de enormes construccion que se ven desmoronándose al lado de los edificios más modernos y de sencillas pero bonitas fachadas, ruinas que en su destructora carrera de varios siglos no ha podido arrasar el tiempo; y su alegre Plaza Principal, rodeada de frescos añejos y corpulentos; y los techos de tejas de sus edificios, cuyo color rojizo se destaca más prominentemente por entre el verde claro de sus frescas arboledas, todo, hasta el recuerdo de su ilustre y santo fundador, se une para darle á Pátzcuaro, sitio de recreo en lejanos tiempos de los poderosos monarcas michoacanos, un aspecto lleno de atractivos, un aspecto verdaderamente encantador.

La fundacion de Pátzcuaro, bien puede decirse, es debida al Illmo. Sr D. Vasco de Quiroga, quien trasladó allí en 1540 la iglesia catedral que estuvo hasta esa fecha en Tzintzuntzán, la antigua capital del reino de Michoacán, llevando al mismo tiempo, segun datos que consultamos, á veintiocho familias de españoles y treinta mil indios tarascos. El emperador Carlos V la dió el título de ciudad y la concedió escudo de armas en Julio 20 de 1553.

Es centro comercial de alguna importancia y depósito de los productos de la sierra y de la tierra caliente. La agricultura, la fabricacion de aguardientes y de tejidos de algodón, la ebanistería, la arriería, y la pesca forman la ocupacion principal de sus industriuosos habitantes, quienes se distinguen tambien por su trato afable y hospitalario.

La poblacion cuenta con varios magníficos templos, siendo principal el que sirve de parroquia, construido por el mismo Sr. D. Vasco de Quiroga para catedral. Está situado éste, la *Parroquia del Carmen*, en una colina que domina todo del plano de la poblacion, á la terminacion de una callejuela ascendente que comienza en la Plaza Principal, de la cual dista unas dos cua-

dras. Su fachada es del orden corintio de arquitectura y tiene una torre no concluida de un solo cuerpo y orden dórico, y hay también en su fachada colocadas en nichos dos esculturas, de San Pablo una y la otra de San Marcos. Su interior lo forma una sola nave, pero muy espaciosa y decorada de blanco y oro, dominando en su altar mayor y laterales, en sus cornizamientos y columnas el orden corintio también. Allí hay algunas pinturas de mérito, entre las cuales merecen principal mención *La Sagrada Familia* y *La Purísima*, obras debidas al pincel de Ignacio Velasco.

Entre los demás templos figuran los de *La Compañía*, *San Juan de Dios*, *Tercer Orden*, *San Francisco*, *El Hospital*, *Santuario de Guadalupe*, *Las Monjas* y *El Calvario*.

En el templo de Las Monjas está el oratorio de la muy venerada imagen de *Ntra. Sra. de la Salud*, adonde acuden á visitarla desde lejanos pueblos con la fe de encontrar al pie de su trono salud y consuelo tantos enfermos y desgraciados.

Antes de salir de Pátzcuaro debe visitarse el ya mencionado templo del Calvario, situado en la cima de uno de los cerritos que rodean la población, pues son bellísimas las perspectivas que desde allí se obtienen.

Volviendo á la estación del *Ferrocarril Nacional Mexicano* encontraremos muy cerca de ella, á unos cuantos pasos solamente, el *Hotel Ibarra*, lugar que nos permitiremos aquí el gusto de recomendar á todos aquellos turistas que extiendan sus viajes hasta esta privilegiada ó histórica porción de la República Mexicana. Está conducido por los Sres. Solórzano.

La exquisita amabilidad de los estimables dueños de este establecimiento no puede menos que hacer deliciosa siempre la permanencia de cuantos en él se hospedan; y los sabrosos platillos que se sirven en el mismo hotel; pero con especialidad uno que preparan con un pez blanco que solo se encuentra en las aguas dulces del Lago Pátzcuaro, son más que lo suficiente para hacer eterna la gratitud estomacal de cuantos logran saborearlos.

Posee el Hotel Ibarra la ventaja de estar á solo unos cuantos pasos de la estación del ferro-carril, y á muy corta distancia del embarcadero ó muelle del vaporcito *Mariano Jimenez* que hace viajes con regularidad entre todos los pueblos del litoral del Lago. En el Hotel Ibarra hay un carruaje que lleva pasajeros hasta la población de Pátzcuaro, cobrando \$1 por el viaje redondo. Comenzando en Octubre y hasta la entrada de las aguas sale también de este mismo hotel para Uruapan, cada tercer día, una diligencia en la que se cobran \$2.50 por cada asiento. Para hacer el viaje desde el Hotel Ibarra hasta Tzintzuntán por agua, pueden obtenerse allí canoas y los servicios de cuatro buenos remeros para el viaje redondo, por la suma de \$4 por uno ó dos pasajeros.

Nadie que llegue hasta Pátzcuaro debe dejar de visitar algunas de las pintorescas poblaciones vecinas, y mucho menos el antiquísimo pueblo de *Tzintzuntán*.

En busca nosotros de datos para esta guía resolvimos cruzar el hermoso y

profundo lago en una canoa.

Nebuloso se presentaba el día y algo fresca era la brisa que soplabá. El viento podía arreciar y convertir á nuestra pequeña embarcación en juguete miserable de las aguas. ¿Pero por qué temer? Vigorosos eran nuestros remeros y, además, nadie se muere mientras Dios no lo quiere.

Ocupamos, pues, un banquillo en el centro de la canoa, cuya tripulación la formaban Cipriano de la Trinidad, que era su dueño, Clemente y Feliciano, hermanos suyos, y Felipe Alejo, Domingo Alejo y Macedonio Rosas, simpáticos los seis, de atléticas figuras, inteligentes, comunicativos y respetuosos.

Bajo el vigoroso impulso de sus remos pronto se vió libre la canoa del *sargazo* que abunda en las orillas del lago y poco despues se deslizaba veloz sobre sus olas que rizaba el viento.

Pasamos al lado de un islote llamado *Cerro de San Pedrito*, que segun se dice no es otra cosa que una *yácata*, que en el idioma tarasco significa monumento, levantado por los tarascos á alguna de sus divinidades. Se halla cubierto de vegetación y es guarida actualmente de numerosos reptiles.

—De todos vosotros conocemos los nombres, pero no de esta hermosa canoa que parece hacer prodigios, dijimos á nuestros bogas, al ver la ligereza con que se deslizaba sobre la superficie de las aguas.

—Es que no lo tiene, señor, contestó su dueño.

—¿Y tú no quisieras que la bautizáramos? le preguntamos.

—Llamémosla como *su meré* guste, nos contestó.

—Pues ya que es tan ligera pongámosle el nombre de *La Golondrina*, ¿qué te parece?

—Ese lo será mientras yo viva, dijo entonces Cipriano, dando á su voz una entonación solemne y descubriéndose la frente con respeto.

Un par de tragos de algo que con anticipación nos habíamos procurado para combatir el frio de aquella nebulosa mañana nos sirvió también para humedecer aquel bautismo.

La Golondrina seguía volando sobre las ondas del lago; dejaba hácia el Oriente y el Poniente algunas de sus pintorescas é industriosas poblaciones, y hácia el Sur se distinguían ya apenas la hermosa hacienda de los Srs. Solórzano con su cómodo hotel; la estación del *Nacional Mexicano* con sus alegres alrededores y, asomándose por sobre colinas tapizadas de verde podían aun verse también las altas torres de los templos de Pátzcuaro.

Á nuestro lado pasaban numerosas canoas de todos tamaños llenas de hombres, mujeres y niños indígenas de los vecinos pueblos que se dirigían á Pátzcuaro y todos vestían sus trajes pintorescos. Los hombres suspendían el movimiento de sus remos para saludarnos con sus sombreros de paja y anchas alas, mientras que las mujeres lo hacían moviendo hácia un lado la cabeza y enviándonos graciosas sonrisas.

Lo primero que distinguíamos al acercarnos á cualesquiera de los pueblos del litoral eran las unas veces amarillentas y otras, por la acción del tiempo,

ennegrecidas torres y campanarios de sus templos, recuerdos elocuentes de la preponderancia de las doctrinas del Salvador sobre las sangrientas prácticas de la idolatría.

Aquí veíamos risueñas aldeas tendidas en la falda de lomas cubiertas de verde tapiz; allá embutida entre desnudas rocas gigantes la cabaña de algún pescador; más allá modestas casitas, perdidas unas entre el fresco y denso follaje de una vegetación salvaje, y otras á la sombra de corpulentos cerezos, chirimoyos y aguacates. Aquí, en derredor nuestro, revoloteaban aves acuáticas de bellissimo plumaje, y muy cerca, en los vecinos bosques, millares de pájaros entonaban dulcísimos himnos al Creador, cuyo eco traducían en cadenciosos murmullos las aguas del lago que agitaba el viento.

La contemplacion de aquellos cuadros atractivos y sublimes parecia habernos trasportado desde este mundo de penas que habitamos hasta un mundo superior, cuando de ella vino á sacarnos rudamente y de improviso una violenta sacudida de la barca y la simultánea exclamacion de nuestros bogas.

Una fuerte oleada que empapó nuestros trajes llenando de blanca espuma el fondo de *La Golondrina* era lo que la habia hecho vacilar.

—El viento arreca y no me gustan aquellos nubarrones que vuelan hácia acá; si *su merec* gusta nos echaremos á la orilla, nos dijo Cipriano, algo preocupado y mientras examinaba atento las fugitivas nubes que cruzaban el espacio.

—¿Nos hallamos aun lejos de Tzintzuntán? preguntamos.

—Ya estamos cerca; pero de aquella orilla que ve *su merec* allá parte una vereda que sube aquel cerrito y que guía por entre el bosque directamente hasta la casa del Sr. Cura. Por allí es mucho más cerca.

—Pues apuremos otro par de tragos que fresco está el día, por cierto, y dirigid la proa de nuestra barca á la vereda.

Poco despues *La Golondrina* abriéndose paso por entre el alborotado oleaje atracaba en la indicada orilla.

Era ya cerca del medio dia cuando pisamos *tierra firme*. Nuestros bravos remeros se sentaron alegres bajo las ramas de una corpulenta encina á comer su *yehúscuta*, que en idioma tarasco quiere decir *lunch*, ó *bastimento*, ofreciéndonos de él con su acostumbrada cortesía.

La lluvia comenzó á caer menuda y nosotros á escalar escarpadas rocas para entrar despues al espeso bosque, del cual salimos siguiendo la estrecha vereda que nos condujo luego por campos amenos y floridos, hasta las orillas de la en un tiempo populosa y opulenta Tzintzuntán, de la cual ya solo restan hoy polvorientas pero interesantes ruinas.

Seguimos adelante por el Callejon de la Magdalena, á cuyos lados se ven árboles frescos y elevados, y guiados siempre por Cipriano y sus cinco compañeros nos detuvimos poco despues frente al curato, el cual ocupa parte del que fué convento de religiosos franciscanos. Sobre su anchurosa entrada pudimos leer esta inscripcion:

DIOS SANTO, DIOS FUERTE, DIOS INMORTAL.

Adelantándose Cipriano hizo crujir los goznes del pesado porton del ex-convento, pudiendo entonces penetrar nosotros hasta un amplio corredor con pavimento de ladrillos cuadrados, con una airosa arquería en su lado izquierdo, la cual se extendia al derredor de todo el patio, y en su lado derecho, en el muro, antiquísimas pinturas al fresco que representaban algunas escenas piadosas.

Una segunda escalera de 30 peldaños y de cantería nos condujo al corredor ó galería superior cuya arquería correspondia á la del piso bajo. Allí esperamos al buen cura, á quien enviamos súplica de que se dignara concedernos la honra de recibirnos.

Muy pronto tuvimos el gusto de verle acercarse á nosotros, y con sonrisa bondadosa y alargándonos la mano darnos cordial bienvenida.

—Supongo que al notable cuadro que pende de los muros de este ruinoso templo y que tantos viajeros han venido á ver será al que debo el gusto de esta visita, nos dijo sonriendo amablemente.

—En verdad, señor cura, que solo el deseo de conocer esa gran obra que se atribuye al correcto pincel de Ticiano fué el que nos obligó á emprender el viaje en un dia como éste; sin embargo, al retirarnos de estos agradables sitios, puede usted estar seguro de ello, no nos acompañará solamente la satisfaccion de haber visto cumplido este deseo.

—Vaya, bien dicen que por donde menos lo espera uno por allí se escapa la liebre. Mi observacion no tenia por objeto el que me produjera tan inmerecido cumplimiento. Pero pasemos al templo á ver el famoso cuadro, el cual no todos creen que sea obra de Ticiano.

—¿Y cómo es eso?

—El cuadro es anónimo, y por su estilo algunos hay que se lo atribuyen á Velazco.

Recorrimos acompañados del buen cura algunas de las oscuras galerías y desmanteladas celdas del antiguo convento, y penetramos despues al templo por la puerta de la sacristia, deteniéndonos en su altar mayor para examinar la obra artística y valiosa del Sagrario, el cual es de plata maciza, como lo son tambien dos grandes candelabros y la pesada cruz de los siriales, restos todos ellos de la antigua opulencia de aquellos templos. De allí pasamos en seguida á examinar la célebre anónima pintura.

Es sin duda ésta una obra de gran mérito que no intentaremos describir aquí, ya que para hacerla justicia sea necesaria pluma más hábil que la nuestra.

Diremos, sí, simple y llanamente, que es un cuadro mural que debe tener diez pies de longitud por unos cinco y medio de anchura, y que representa el *Descendimiento de la Cruz*. En primer término y del lado derecho aparecen Nicodemus y José de Arimateo que sostienen la sábana en la que se halla el cadáver del Salvador. Al lado de este grupo se ve otro que forman San Juan Bautista, la Santísima Virgen y María Salomé, y en segundo término hay tres figuras más, una de las cuales se cree que sea de San Pedro y

otra de ellas de Felipe II, que fué quien regaló este valioso cuadro á la ciudad de Tzintzuntán para la primera catedral que allí se erigió. En primer término, del lado izquierdo, se ve á María Magda'ena, de rodillas y contemplando llorosa la corona de espinas que ciñó la frente del Redentor y los clavos que le tuvieron sujeto al madero de la cruz, los cuales están sobre un pañuelo blanco que se halla extendido en el suelo; y en el fondo del cuadro y del mismo lado izquierdo, levantadas sobre el Monte del Calvario se ven las tres cruces, dos de ellas libres ya de sus víctimas y la tercera rodeada del populacho que atiende al descendimiento del mal ladrón. Es sorprendente la naturalidad de aquellos grupos, la verdad del colorido y el conjunto; y la expresión de infinito dolor que se nota en los semblantes de todos los principales personajes del cuadro, pero muy particularmente en el rostro del Salvador y de su Divina Madre, de San Juan Bautista y María Salomé, difícilmente podría ser representada con mayor maestría. Tal vez los que no ha mucho ofrecieron sesenta mil duros por aquel lienzo comprendían bien que solo pagaban por una parte de su verdadero valor.

Acompañados siempre del Sr. Cura visitamos los otros templos y sitios de importancia con que cuenta la histórica Tzintzuntán, sin olvidar el lugar donde se dijo la primera misa; las ruinas del que fué el templo de la *Tercer Orden*; el templo de *La Soledad*, en cuyo altar mayor hay un *Santo Entierro*, en un elegante nicho de carey y ébano con ricas incrustaciones de plata; *El Hospital*, que fué el segundo templo que se construyó en Tzintzuntán y donde pueden verse antiquísimas imágenes y también el púlpito donde predicaba el Sr. Arzobispo D. Vasco de Quiroga; el antiguo *Cementerio*, á cuyas amarillentas losas dan sombra olivos corpulentos, y también una gran cruz de piedra que se halla colocada frente á la entrada principal del templo parroquial y al alrededor de la cual se reunían, pocos años despues de la conquista, á ver las ceremonias de la misa y á recibir las necesarias instrucciones para ser bautizadas aquellas catecúmenas que habian resuelto abrazar la religión del Crucificado.

Despues de todo esto regresamos á la sala del curato. El reloj marcaba la 1:20 de la tarde.

— Ya solo una ruina más nos queda por ver en estos lugares, nos dijo el estimable señor cura tomándonos familiarmente de la mano y conduciéndonos por un corto pasadizo al comedor, donde humeaban algunos manjares cuyas emanaciones lograron despertar desde luego nuestro apetito, y á los cuales hicimos debida justicia, como también á un vaso de vino añejo y exquisito con que acababa de obsequiarle uno de sus numerosos amigos.

La conversacion durante la comida, la cual no podia menos de ser interesante cuando la sostenia persona de dotes intelectuales como las que distinguen al señor cura, giró sobre varios temas hasta que hubo llegado á fin la hora de regresar á Pátzcuaro, para de allí pasar á Acámbaro y continuar nuestro viaje á Laredo.

El Sr. D. Francisco de P. Morillon, cura párroco de Tzintzuntán desde hace 9 años, es una de esas amables personas que nos ganan el corazón á primera vista; una de esas personas que para quererlas con cariño verdadero solo necesitamos tratarlas una vez. Su edad debe ser ya como de 60 á 65 años, 41 de los cuales lleva de ejercer su santo ministerio. Su cabeza está cubierta por la nieve de los años; pero éstos no han podido arrebatárle á su morena tez la frescura ni cambiar su carácter franco y jovial á la vez que bondadoso. Los que tuvimos ocasion de tratarle no olvidaremos jamás las mil atenciones que se dignó dispensarnos; y, debido á él, será para nosotros siempre un recuerdo grato el de nuestro viaje á Tzintzuntán.

De Acámbaro á Laredo.

CELAYA—SAN MIGUEL DE ALLENDE—SAN LUIS POTOSI
SALTILLO—MONTEREY ETC.

De regreso ya en Acámbaro podemos continuar nuestro viaje al Norte. Entre esta poblacion y San Miguel de Allende corre un tren local que parte á horas más convenientes; pero siguiendo nosotros por el Tren Expreso N° 1, que es el que nos condujo hasta aquí, partiremos á la 1:30 A. M. Á los 316 kilómetros de México y á las 2:30 A. M. llega el tren á

Salvatierra, poblacion de bastante importancia y de grandes elementos para la agricultura, situada á los 20° 16' de latitud Norte y 1° 19' longitud Occidental del Meridiano de México. Su fundacion data del año de 1643 y el número de sus habitantes es de 15,000. Ocupa la poblacion terreno elevado que fecundizan las aguas del río Lerma y tiene un clima sano y una temperatura templada, exceptuando algunos dias en el Verano, cuando el calor es excesivo. Tiene muchas huertas, lozana vegetacion, grandes fábricas de hilados y bonitos templos, distinguiéndose entre estos últimos la iglesia parroquial, cuya fundacion data de 1808

Continúa el tren adelante al través del valle de Salvatierra para entrar al igualmente hermoso valle de Celaya, y á las 3:50 A. M. llega á la estacion de

Celaya, donde cruza los rieles del *Central Mexicano*. Para la descripcion de esta importante ciudad véase la página 39 de esta guía.

Soria, es el nombre de la estacion situada á los 371 kilómetros de México. Por las ventanillas del tren pueden verse los edificios de las grandes fábricas de tejidos de algodón y lana que hay aquí, en las cuales se emplean cerca de mil operarios. Soria está situada á 1,780 metros sobre el nivel del mar.

Chamacuero, villa de unos 5,000 habitantes, es la siguiente que cruza el tren que nos conduce. Está situada cerca del río Laja, á los 20° 45' de latitud Norte, 1° 22' de longitud Occidental de México, y á 1,795 metros sobre el nivel del mar, en un valle cuyos fertilísimos terrenos producen gran variedad de frutos con abundancia, muy especialmente unas limas que tienen fama deser de las mejores que se dan en todo el país. Su clima es sa-

otra de ellas de Felipe II, que fué quien regaló este valioso cuadro á la ciudad de Tzintzuntán para la primera catedral que allí se erigió. En primer término, del lado izquierdo, se ve á María Magda'ena, de rodillas y contemplando llorosa la corona de espinas que ciñó la frente del Redentor y los clavos que le tuvieron sujeto al madero de la cruz, los cuales están sobre un pañuelo blanco que se halla extendido en el suelo; y en el fondo del cuadro y del mismo lado izquierdo, levantadas sobre el Monte del Calvario se ven las tres cruces, dos de ellas libres ya de sus víctimas y la tercera rodeada del populacho que atiende al descendimiento del mal ladrón. Es sorprendente la naturalidad de aquellos grupos, la verdad del colorido y el conjunto; y la expresión de infinito dolor que se nota en los semblantes de todos los principales personajes del cuadro, pero muy particularmente en el rostro del Salvador y de su Divina Madre, de San Juan Bautista y María Salomé, difícilmente podría ser representada con mayor maestría. Tal vez los que no ha mucho ofrecieron sesenta mil duros por aquel lienzo comprendían bien que solo pagaban por una parte de su verdadero valor.

Acompañados siempre del Sr. Cura visitamos los otros templos y sitios de importancia con que cuenta la histórica Tzintzuntán, sin olvidar el lugar donde se dijo la primera misa; las ruinas del que fué el templo de la *Tercer Orden*; el templo de *La Soledad*, en cuyo altar mayor hay un *Santo Entierro*, en un elegante nicho de carey y ébano con ricas incrustaciones de plata; *El Hospital*, que fué el segundo templo que se construyó en Tzintzuntán y donde pueden verse antiquísimas imágenes y también el púlpito donde predicaba el Sr. Arzobispo D. Vasco de Quiroga; el antiguo *Cementerio*, á cuyas amarillentas losas dan sombra olivos corpulentos, y también una gran cruz de piedra que se halla colocada frente á la entrada principal del templo parroquial y al alrededor de la cual se reunían, pocos años despues de la conquista, á ver las ceremonias de la misa y á recibir las necesarias instrucciones para ser bautizadas aquellas catecúmenas que habian resuelto abrazar la religión del Crucificado.

Despues de todo esto regresamos á la sala del curato. El reloj marcaba la 1:20 de la tarde.

— Ya solo una ruina más nos queda por ver en estos lugares, nos dijo el estimable señor cura tomándonos familiarmente de la mano y conduciéndonos por un corto pasadizo al comedor, donde humeaban algunos manjares cuyas emanaciones lograron despertar desde luego nuestro apetito, y á los cuales hicimos debida justicia, como también á un vaso de vino añejo y exquisito con que acababa de obsequiarle uno de sus numerosos amigos.

La conversacion durante la comida, la cual no podia menos de ser interesante cuando la sostenia persona de dotes intelectuales como las que distinguen al señor cura, giró sobre varios temas hasta que hubo llegado á fin la hora de regresar á Pátzcuaro, para de allí pasar á Acámbaro y continuar nuestro viaje á Laredo.

El Sr. D. Francisco de P. Morillon, cura párroco de Tzintzuntán desde hace 9 años, es una de esas amables personas que nos ganan el corazón á primera vista; una de esas personas que para quererlas con cariño verdadero solo necesitamos tratarlas una vez. Su edad debe ser ya como de 60 á 65 años, 41 de los cuales lleva de ejercer su santo ministerio. Su cabeza está cubierta por la nieve de los años; pero éstos no han podido arrebatárle á su morena tez la frescura ni cambiar su carácter franco y jovial á la vez que bondadoso. Los que tuvimos ocasion de tratarle no olvidaremos jamás las mil atenciones que se dignó dispensarnos; y, debido á él, será para nosotros siempre un recuerdo grato el de nuestro viaje á Tzintzuntán.

De Acámbaro á Laredo.

CELAYA—SAN MIGUEL DE ALLENDE—SAN LUIS POTOSI
SALTILLO—MONTEREY ETC.

De regreso ya en Acámbaro podemos continuar nuestro viaje al Norte. Entre esta poblacion y San Miguel de Allende corre un tren local que parte á horas más convenientes; pero siguiendo nosotros por el Tren Expreso N° 1, que es el que nos condujo hasta aquí, partiremos á la 1:30 A. M. Á los 316 kilómetros de México y á las 2:30 A. M. llega el tren á

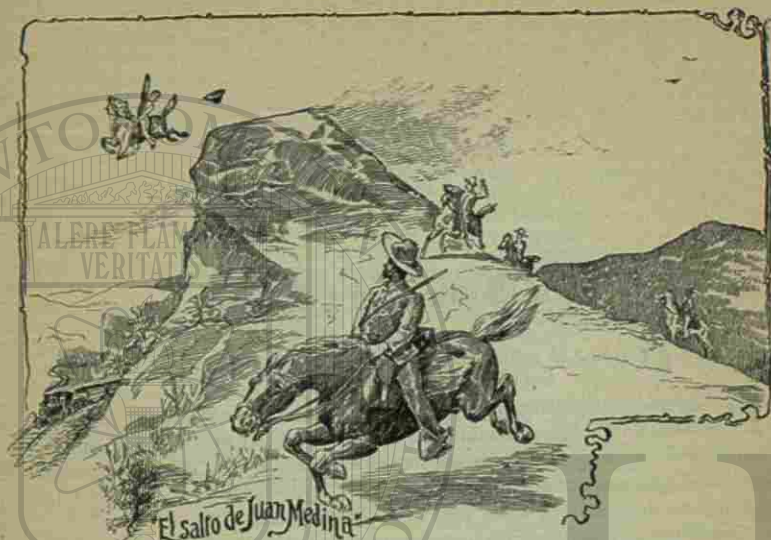
Salvatierra, poblacion de bastante importancia y de grandes elementos para la agricultura, situada á los 20° 16' de latitud Norte y 1° 19' longitud Occidental del Meridiano de México. Su fundacion data del año de 1643 y el número de sus habitantes es de 15,000. Ocupa la poblacion terreno elevado que fecundizan las aguas del río Lerma y tiene un clima sano y una temperatura templada, exceptuando algunos dias en el Verano, cuando el calor es excesivo. Tiene muchas huertas, lozana vegetacion, grandes fábricas de hilados y bonitos templos, distinguiéndose entre estos últimos la iglesia parroquial, cuya fundacion data de 1808

Continúa el tren adelante al través del valle de Salvatierra para entrar al igualmente hermoso valle de Celaya, y á las 3:50 A. M. llega á la estacion de

Celaya, donde cruza los rieles del *Central Mexicano*. Para la descripcion de esta importante ciudad véase la página 39 de esta guía.

Soria, es el nombre de la estacion situada á los 371 kilómetros de México. Por las ventanillas del tren pueden verse los edificios de las grandes fábricas de tejidos de algodón y lana que hay aquí, en las cuales se emplean cerca de mil operarios. Soria está situada á 1,780 metros sobre el nivel del mar.

Chamacuero, villa de unos 5,000 habitantes, es la siguiente que cruza el tren que nos conduce. Está situada cerca del río Laja, á los 20° 45' de latitud Norte, 1° 22' de longitud Occidental de México, y á 1,795 metros sobre el nivel del mar, en un valle cuyos fertilísimos terrenos producen gran variedad de frutos con abundancia, muy especialmente unas limas que tienen fama deser de las mejores que se dan en todo el país. Su clima es sa-



[A la salida del Cañon del Zopilote, el cual comienza en el kilómetro 166 y termina en el 168, y que es justamente célebre por los tan bellos como sorprendentes paisajes que ofrece, se llega al Salto de Medina, punto que debe su nombre al de un famoso bandido que era terror de la comarca. Medina era perseguido muy de cerca por la fuerza pública, y antes de ser aprehendido prefirió la muerte arrojándose con todo y caballo de un elevado pico al precipicio.]

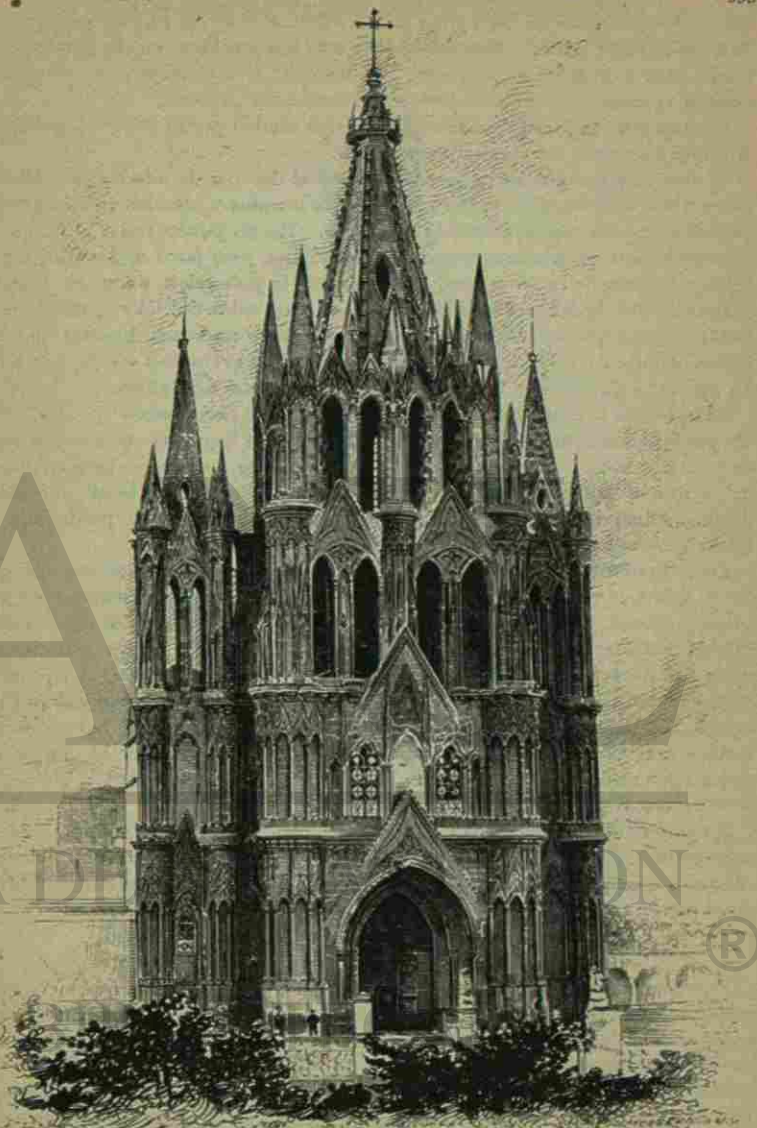
no y su temperatura agradable, como lo es también el aspecto general de la población. La siguiente estación es Rinconcillo, adelante de la cual entra el tren al famoso

Cañon de la Laja, que es otro de los trayectos más pintorescos que recorre el *Nacional Mexicano*. Por las ventanillas en el lado izquierdo se obtienen las perspectivas más preciosas de estos sitios, con sus numerosas huertas á las que dan frescura las en el Verano apacibles y en el Invierno caudalosas y alborotadas corrientes del río Laja; con sus alegres chozas y gran número de ruinosas capillas, éstas del lado derecho de la vía. Este cañon tiene una longitud de 11 kilómetros, pues comienza en el 387 y termina en el 398.

Á los 400 kilómetros se cruza la importante hacienda de *Begoña*, y á los 409 se detiene el tren en

San Miguel de Allende, ciudad cabecera del partido y municipalidad del mismo nombre, perteneciente al Estado de Guanajuato. Está situada á los 20° 58' de latitud Norte, 1° 25' longitud Occidental de México y á 1,800 metros sobre el nivel del mar. Fue fundada la población en el año de 1542; se le dió el título de villa en 1555 y fue elevada al rango de ciudad en el de 1826. El número de sus habitantes se estima actualmente en 16,000.

Sus principales hoteles son el *Hotel Allende* y el *Hotel San Carlos*. En ambos lugares se cobran 50 cvos. por cama y \$1.25 al día por cama y alimen-



TEMPLO PARROQUIAL—San Miguel de Allende, México.
[Ferrocarril Nacional Mexicano]

tos.—*Administración de Correos*, en la calle de Correos, N° 10, á la terminación de la calle Corta.—*Baños del Chorro*, son los mejores en la ciudad, los cuales tienen magníficas albercas. El baño N° 1 es el mejor, en el cual se cobran 25 pesos. Están situados en la 1ª calle del Recreo.

De una noticia escrita sobre esta atractiva ciudad por el Sr. D. Guadalupe Romero tomamos los siguientes párrafos:

"Como la población se halla colocada en el declive de una colina, las calles no son muy regulares; pero sí bastante limpias y aseadas en el tiempo de lluvias por el rápido curso de las aguas. En un punto muy elevado de la loma se halla el pintoresco paseo de Guadiana, y un poco más arriba, en la falda del cerro de la *Moctezuma*, al Sudeste de la población, nace el famoso manantial de aguas termales conocido con el nombre del *Chorro*, donde manan las aguas que surten la ciudad y riegan las numerosas huertas de sus inmediaciones. A seis mil varas de distancia está el río de *La Laja*, que nace en las cercanías de San Felipe y llega aquí bastante caudaloso.

El clima de la ciudad es más frío que templado; pero reseco y sano. En los pueblos situados en esta sierra no son raros los hombres que viven más de ochenta años. El termómetro de Reamur llega á subir en Verano hasta 24°, y nunca baja de 15° en Invierno. El viento dominante es el del Nordeste. Antes de la conquista el sitio donde está ubicada la población se llamaba *Iscuinapan*, que quiere decir *agua de ferros*."

Tiene la ciudad una elegante iglesia parroquial cuya arquitectura es del orden gótico, [véase el grabado] y la cual posee magníficas pinturas por Cabrera y Juárez, y algunas esculturas de mucho mérito. Contiguo á esta iglesia está el curato. Entre los demás templos figuran como principales el de *San Francisco*, bendecido en 1773; el *Oratorio de San Felipe Neri*, cuya construcción data del año de 1712, y el del *Convento de las Monjas de la Concepción*, fundado en 1756. En estos tres templos hay también bellas esculturas y magníficos lienzos por Cabrera y Juárez, siendo quizá el mejor de todos ellos uno que puede verse en *Las Monjas* y que representa *La Adoración de los Santos Reyes*.

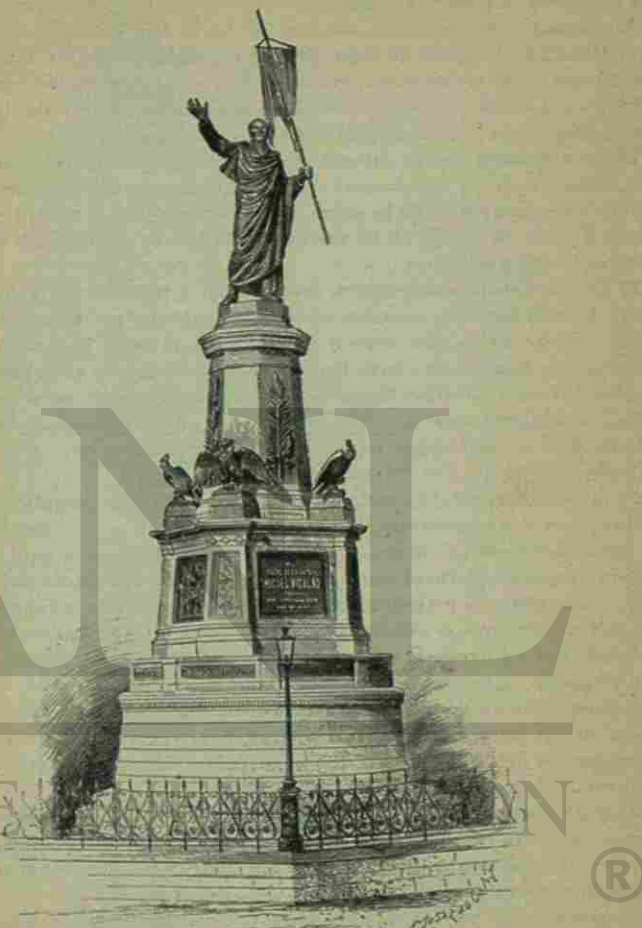
En esta ciudad nació uno de los insignes caudillos de la independencia mexicana: en la callejuela llamada "Cuna de Allende," inmediata al templo parroquial, en una casa de cantería y dos pisos sobre cuya entrada principal puede leerse esta inscripción—*Hic natus ubique notus*.

AQUI NACIÓ EL, QUE FUE CONOCIDO EN TODAS PARTES,
YGNACIO DE ALLENDE.

Entre sus edificios públicos el principal es el *Palacio Municipal*, cuya fachada mira á la Plaza de Armas y al que últimamente ha hecho grandes mejoras el caballero y progresista Gefo Político del Departamento de Allende, el Sr. D. Omobono Gonzalez.

Son también propiedad del Ayuntamiento el nuevo y magnífico *Mercado Ignacio Ramirez*; el *Teatro Peralta*, cuya capacidad es de 1,500 localidades, y los *Baños del Chorro* ya aludidos, donde hay también lavaderos públicos.

El edificio de los baños se halla situado en parte alta de la loma y tie-



MONUMENTO DE HIDALGO—Recientemente erigido en Dolores.

ne una torre con un reloj de carátula trasparente. Una anchurosa rampa con pavimento de piedra y banqueta de laja, sombreada por fresnos corpulentos y á cuyos lados hay bien cuidados jardines con aromáticas flores, limoneros y naranjos conduce hasta el establecimiento de los baños formando zig-zags. Es un lugar delicioso éste que no debe dejar de visitar el turista.

El tren parte de San Miguel de Allende á las 5:50 A. M. y llega 18 minutos despues á la histórica aldea de

Atotonilco, donde existe el *Santuario de Jesus Nazareno*, del cual tomó el cura Hidalgo un cuadro de Ntra. Sra. de Guadalupe cuando marchaba con sus fuerzas sobre Guanajuato, el cual colocó en el extremo de una lanza diciendo á los suyos que aquel serviría de bandera á la causa de la independencia mexicana. De aquí parte una diligencia para la villa de

Dolores Hidalgo, que es cabecera del partido y municipalidad de su nombre, en el Estado de Guanajuato. Está situada á inmediaciones del río Laja, en la parte superior de la sierra de Guanajuato, á los 21° 14' de latitud Norte y 1° 28' de longitud del meridiano de México. En 7,500 se estima el número de sus habitantes.

El Dr. D. Guadalupe Romero, distinguido escritor que ya hemos tenido el gusto de citar una vez, se ocupa de esta poblacion en los terminos siguientes:

"El terreno donde está situada esta villa era antes de la conquista un lugar eriazó y despoblado; debió Dolores su fundacion á los esfuerzos que hicieron los vireyes D. Martin Enriquez y D. Luis de Velasco, para reunir á los indios en congregaciones. No tengo datos fijos para designar la fecha de esta fundacion; pero segun parece por los antecedentes que tengo á la vista, se verificó antes del año de 1590.

La iglesia parroquial es magnífica; se compone de un amplio cañon con cruceros; su vasta extension, la seriedad de sus formas y de sus relieves, y un altar medio gótico, de madera, que no llegó á dorarse, le dan un aspecto venerable que despierta el sentimiento religioso en el corazon del que la visita. El exterior es magestuoso y está decorado con una regular portada y dos bellas torres que se concluyeron á mediados del siglo pasado.

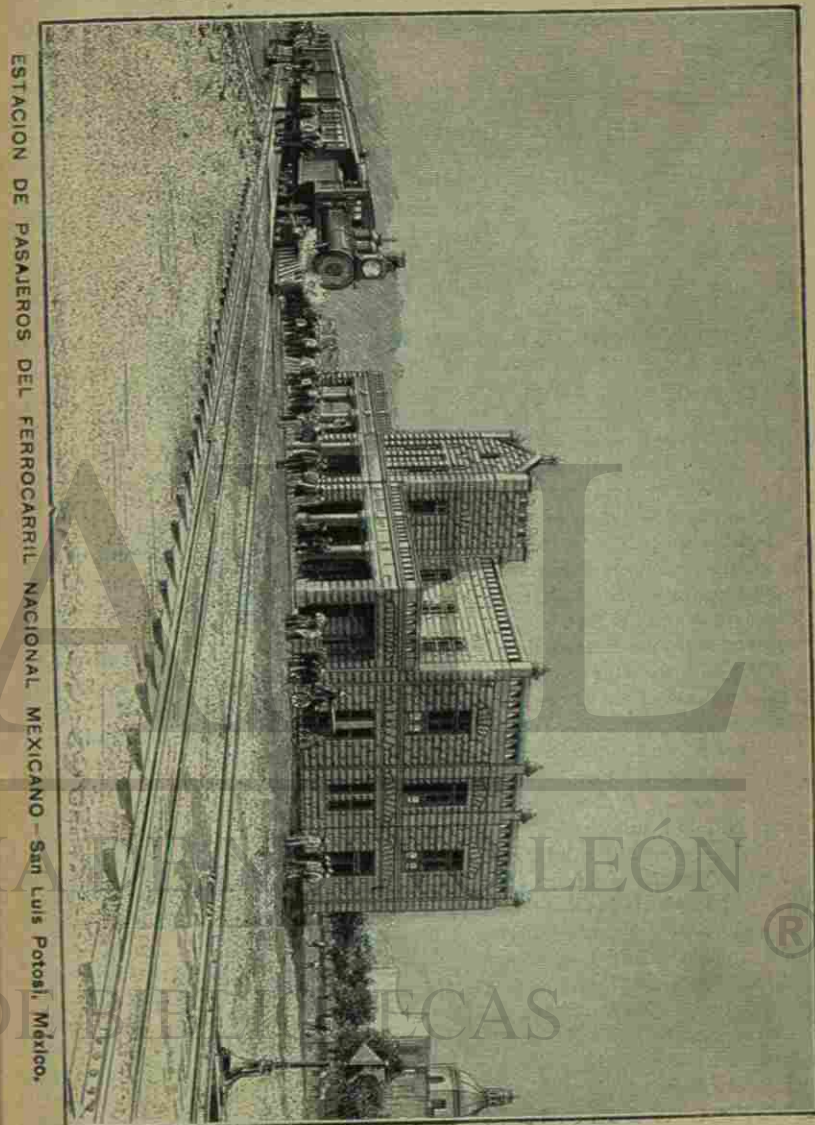
Á fines del siglo pasado se erigió tambien el templo del Tercer Orden de San Francisco, que es iglesia muy bella de tres pequeñas naves.

Dolores tiene un nombre histórico desde el 16 de Setiembre de 1810, en que resonó allí el primer grito de nuestra Independencia. Existen todavia gratos recuerdos del Sr. Hidalgo, que mantienen casi indeleble en el pueblo la memoria de aquel hombre célebre.

El que promovió la Independencia nacional es acreedor al recuerdo de sus compatriotas: la casa que habitó, y la que se conserva en el mismo estado que en 1810, merece las visitas de los que disfrutamos del beneficio debido á sus patrióticos esfuerzos."

Se pasan varias pequeñas poblaciones y ricas haciendas, y á las 10:15 de la mañana se detiene el tren 25 minutos en la nueva y elegante estacion [véase el grabado] que la compañía del *Ferrocarril Nacional Mexicano* acaba de construir en

San Luis Potosí, que es la principal de todas las ciudades que esta línea férrea atraviesa. Aquí se cruzan sus rieles con los del ramal del *Central Mexicano*, que comienza en Aguascalientes y termina en Tampico. Tambien de San Luis Potosí nos hemos ocupado ya, como se verá en la página 98.



ESTACION DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO—San Luis Potosí, México.

Siguen otras estaciones de escasa importancia, y los terrenos que se recorren no ofrecen nada de notable á la vista del viajero. Á las 2:40 P. M. se llega á Catorce, que es la estación de la comida; pero poco antes, si el viajero se fija, podrá descubrir cerca de la cima de las elevadas sierras que hay del lado derecho de la vía parte del blanco caserío de la pintoresca é interesante población minera, á la cual debe la citada estación el nombre que lleva. La estación dista 8 millas de la población de Catorce.

Trascurridos los 20 minutos que se acostumbra dar á los pasajeros para la comida el tren continúa su carrera, y 22 kilómetros más al Norte llega á

Vanegas, estación de donde parte el *Ferrocarril de Vanegas, Cedral y Rio Verde*, para las atractivas y agricultureras poblaciones de Cedral y Matehuala, la primera de las cuales tiene cerca de 3,000 y la segunda como 10,500 habitantes. Á los 935 kilómetros de México se llega á la estación de

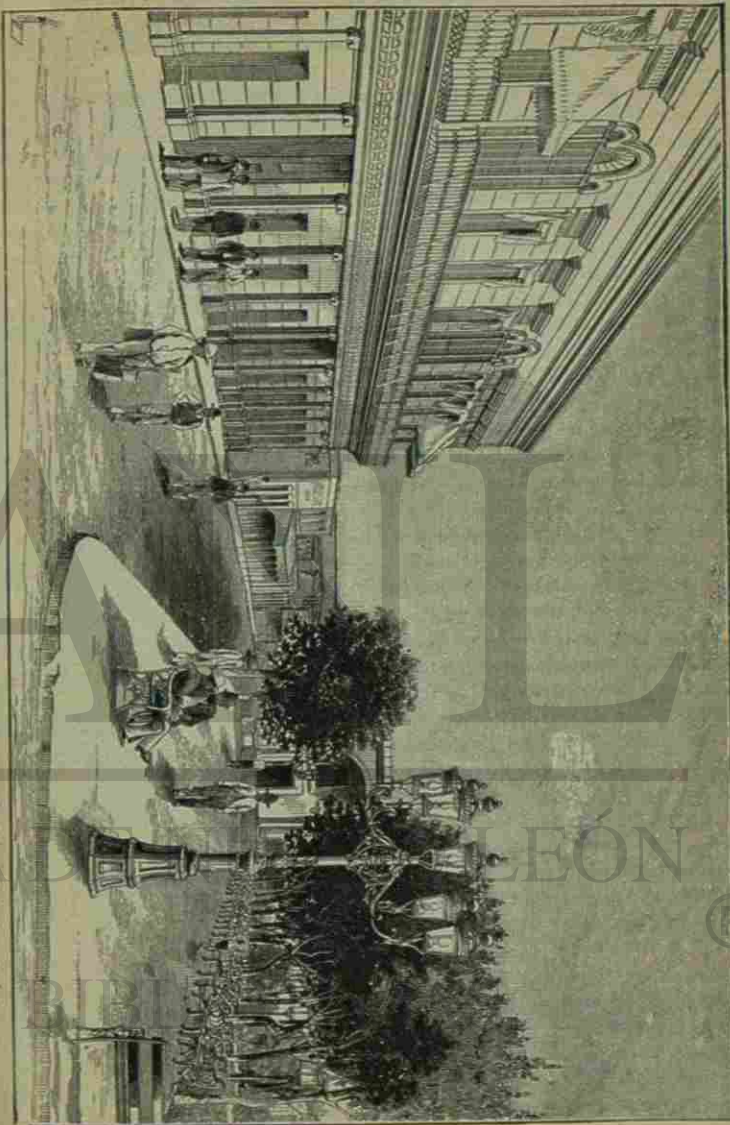
Carneros, donde se alcanza una altura de poco más de 7,000 piés, como se verá en el perfil que aparece en la página 301. Si hasta este punto la máquina avanzó con fuertes y fatigosos resoplidos, prueba clara de lo ascendente del terreno, de aquí adelante y por gran distancia ya solo se oye el chirrido de sus ruedas al entrar en juego los frenos del tren que las impide girar sobre sus ejes con mayor violencia que la debida. Despues se pasan las estaciones de *Aguanueva, Encantada y Buena Vista* y se llega á

Saltillo, simpática capital del Estado de Coahuila, pasando por entre hermosas huertas hasta detenerse el tren en la estación. Aquí permanecen 20 minutos para la cena los trenes que van para el Norte y para el almuerzo los que van para el Sur.

Los principales hoteles de la ciudad son el *Hotel San Esteban* y el *Hotel Tomacichi*, en los cuales se cobran \$2.50 al día por hospedaje completo. La estación no está unida al centro de la ciudad por tranvías; pero hay allí vetustos carruajes que por *dos ó cuatro reales* conducen pasajeros con sus equipajes á cualquiera de los hoteles. La estación dista de la Plaza de Armas poco ménos de un kilómetro.

Administración de Correos, en la calle de Allende—*Telégrafo Federal*, en la calle de Hidalgo, una cuadra al Sur de la Plaza de la Independencia—*Oficina Telefónica*, en los bajos del Palacio del Gobierno, lado Norte—*Expreso Nacional*, en la estación del ferro-carril—*Los Baños de Atamira*, al Sur de la ciudad, y al Poniente los *Baños de Tlaxcala*, son los mejores que hay en la ciudad—*Biblioteca Pública*, en los bajos del Palacio de Gobierno.

La ciudad de Saltillo está situada á los 35° 25' latitud Norte y 1° 15' longitud Occidental del meridiano de México, y á 1,597 metros de altura sobre el nivel del mar. Su fundación data del año de 1591, fecha en que llegó aquí D. Francisco de Urdinola conduciendo á 80 familias tlaxcaltecas. Debe su nombre Saltillo á la cascada ó pequeño salto de agua que encontraron los primeros colonos en la vertiente de la mesa conocida hoy con el nombre del *Ojo de Agua*, que es del cual se provee la ciudad. Sus principales elementos de vida son la agricultura, la minería, el comercio, la ganadería y la indus-



EL PALACIO DEL GOBIERNO Y LA PLAZA DE LA INDEPENDENCIA—Saltillo, México.
[Fotografía Nacional Mexicana.]

tria fabril. Su clima es proverbialmente sano y agradable todo el año su temperatura. Á 17,000 se dice que asciende actualmente el número de sus habitantes.

Sus principales edificios son: *Palacio de Gobierno*, en la parte Occidental de la Plaza de la Independencia; la *Parroquia de Santiago*, en el lado Oriental de la misma plaza; la *Penitenciaría*, uno de los mejores establecimientos de su clase en el país, con 200 celdillas para los convictos, magníficos talleres y un excelente régimen interior; el *Ateneo Fuente*, sostenido por el Gobierno del Estado, para la instrucción preparatoria y profesional, en la Plaza de Zaragoza, antiguamente conocida como de San Francisco; el *Instituto Madero*, en la Plazuela del Carmen, frente á la calle Santiago, colegio de educación primaria y secundaria de niñas, sostenido por una sociedad protestante; el *Teatro Acuña*, propiedad del Gobierno, en la Plaza de Tlaxcala, el cual tiene local para 700 espectadores; el *Colegio de San Juan*, en la calle de Hidalgo, hácia el Sur de la ciudad, fundado y conducido por el clero; el *Hospital Civil*, en la antigua calle de Santa Ana, y los templos de *San Francisco*, *San Juan*, *San Esteban* y *Guadalupe*.

El *Parian*, propiedad del municipio, está situado á una cuadra del lado Poniente de la Plaza de Armas. Se hace también el mercado en la Plaza de Tlaxcala.

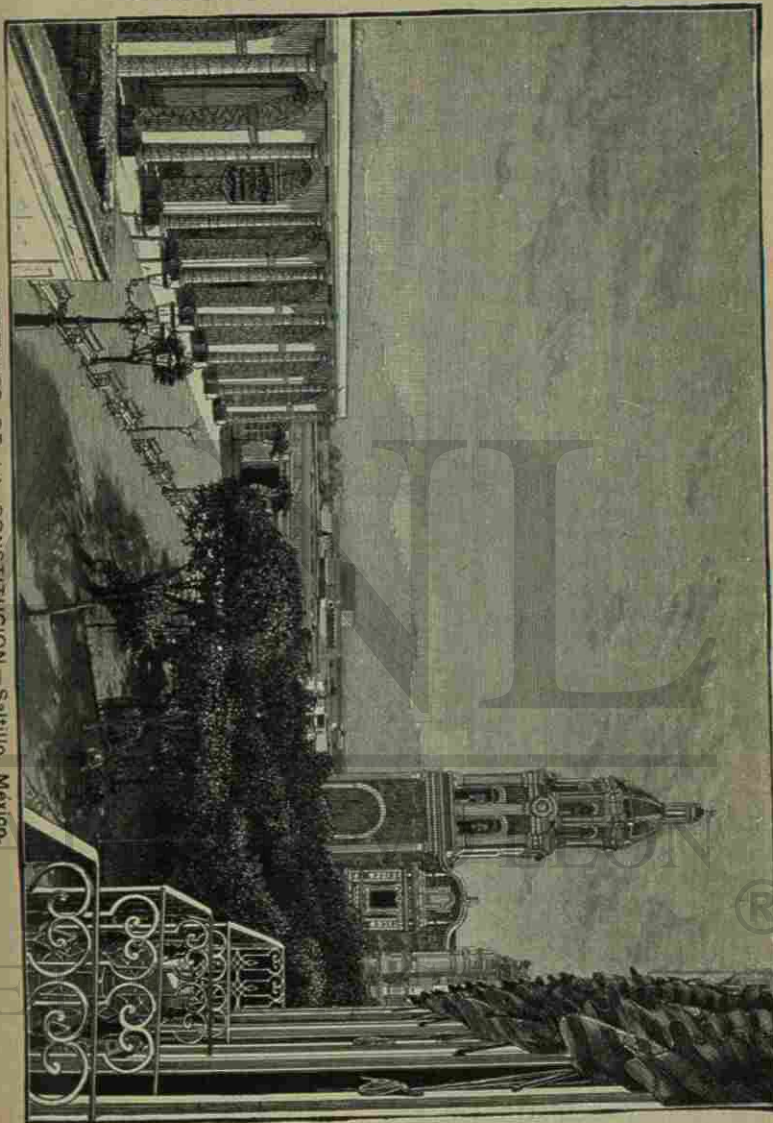
Entre sus plazas paseos y jardines los principales son: *Plaza de la Independencia*, *6 Plaza de Armas*, de *Zaragoza*, *Tlaxcala* y *Guadalupe*; *Alameda Vieja*, *Alameda Nueva* y la *Calzada del Calvario*.

Se acaba de establecer en la ciudad una magnífica planta de alumbrado eléctrico, y entre las mejoras que el Gobierno del Estado tiene en proyecto figurán: la construcción de un ferrocarril de Saltillo al Jaral; la entubación de las aguas y la construcción de varias líneas de tranvías.

No importa en qué dirección se viaje, ya sea hácia el Norte ó hácia el Sur, el tren entra á la ciudad y sale de ella por entre extensas y hermosas huertas, en las cuales se producen en gran variedad y abundancia dulcísimas frutas que más tarde, cuando su excelente calidad sea más conocida, tendrán sin duda gran consumo en los mercados del exterior.

Se aleja el tren después que han cenado los pasajeros, y á varios kilómetros de distancia se distingue aun la simpática Saltillo tendida al pie de alegres colinas y rodeada de su fresca vegetación.

Lástima que el tren recorra durante la noche el trayecto que media entre Saltillo y Monterey, pues él ofrece muy atractivos paisajes; muy particularmente en un estrecho cañon formado por cerros elevadísimos y perpendiculares, por entre los cuales y á fuerza de dinamita se abrió paso el ferrocarril que nos conduce. Por el fondo de este cañon corre un arroyuelo de aguas purísimas que acompaña al viajero serpenteando por entre las peñas y quebraduras del terreno hasta salir al Valle de San Juan, el cual se atraviesa para entrar después, por entre grandes plantaciones de caña de azucar á la importante y progresista ciudad de



PORTALES DE LA CONSTITUCION—Saltillo, México.
Fotografía Nacional Mexicana

Monterey, capital del Estado de Nuevo Leon. La estacion queda como á una milla de la ciudad; pero está unida á ella por líneas de tranvías en las que se cobran 6¼ cvos. por pasaje. También hay allí coches de sitio que esperan la llegada de los trenes y cobran de 25 á 50 cvos. por conducir uno ó dos pasajeros á cualquiera de los hoteles: conviene arreglarse con los cocheros anticipadamente.

Los principales hoteles son los siguientes:

HOTEL ITURBIDE, en las calles de Zaragoza, Morelos y Doctor Mier. Precios: cuarto con vista á la calle y alimentos, \$2.50 al día; cuarto interior y alimentos, \$2; cama por una noche, \$1.

HOTEL HIDALGO, en la Plaza de Hidalgo. Precios, \$2.50 y \$3 al día por habitacion y alimentos.

HOTEL DE LA PLAZA, en la Plaza de Zaragoza, lado Sur. Cocina americana. Precio, \$2 al día, hospedaje completo. No se rentan cuartos sin alimentos.

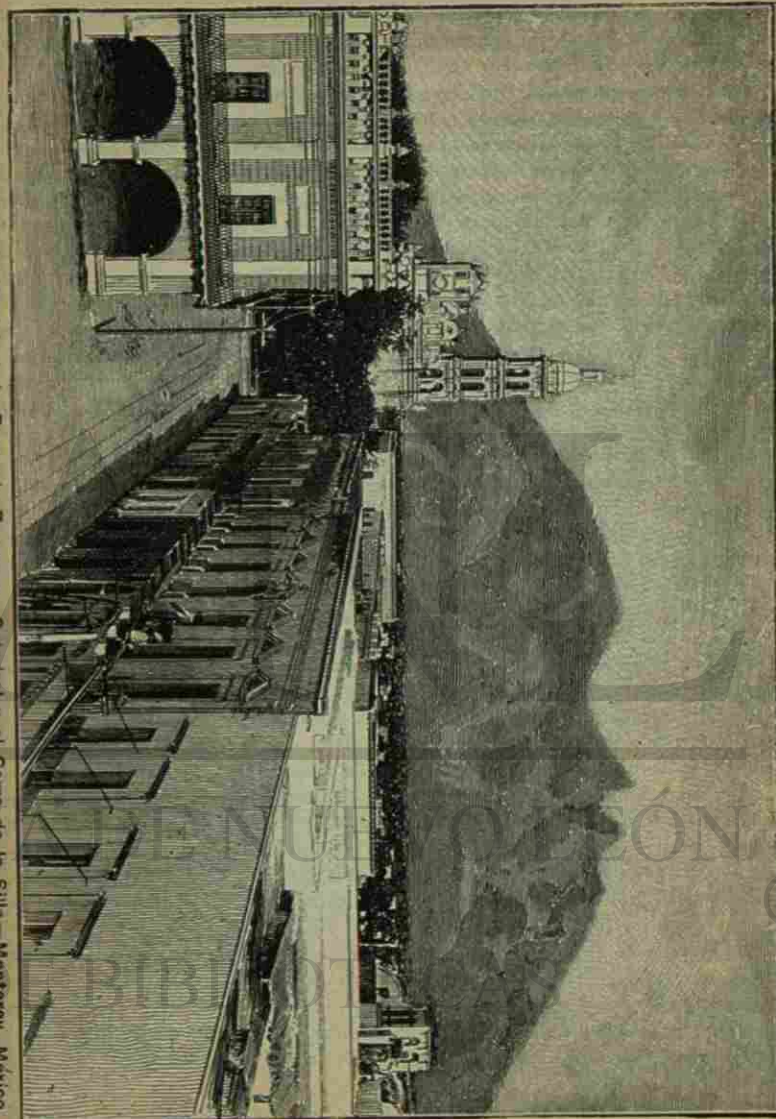
HOTEL CENTRAL, calle de Zaragoza, N° 15. Precios: cuarto y alimentos, \$2 y \$2.50 al día; cama por una noche, 75 cvos; almuerzos, de 30 á 50 cvos; comida, 75 cvos; cena, 50 cvos.

HOTEL AURORA, en las calles Doctor Mier y Zaragoza, letras A y B. Precios: hospedaje completo, de \$1.25 á \$1.75 al día.

Los Baños del Hotel Central y los de Topo Chico son los principales. Los primeros están situados en la calle de Zaragoza N° 15, y los segundos en el lugar conocido con el nombre de Topo Chico, el cual dista 4 millas de la ciudad. Hay tranvías que hacen viajes con regularidad entre Monterey y Topo Chico, cobrando 12 cvos. por el viaje desde la estacion del ferrocarril Nacional Mexicano. Se emplean 20 minutos en el viaje desde la dicha estacion. Las aguas termales de Topo Chico tienen la fama de ser eficacísimas para la curacion de muchas enfermedades. Cerca de estos baños está el llamado Hotel de Topo Chico, el cual posee las necesarias comodidades para hacer agradable allí la permanencia de los que acuden de muchas partes en busca de salud.

La capital de Monterey esta situada en un valle muy fértil al que rodean elevadas montañas, sobresaliendo entre estas dos cerros á los que por la forma que tienen se les ha dado el nombre de Cerro de la Silla á uno de ellos y Cerro de la Mitra al otro, á los 25° 28' 25" latitud Norte y 1° 29' de longitud Occidental de México; á 586 metros sobre el nivel del mar, 1080 kilómetros de la ciudad de México por el Nacional Mexicano y 267 kilómetros de Nuevo Laredo.

En 1582 la actual capital de Nuevo Leon no era otra cosa que un pueblo insignificante conocido con el nombre de Santa Lucía de Leon, el cual fué erigido en ciudad en 1596 por D. Diego de Montemayor, quien le cambió su nombre original al de Ciudad de Nuestra Señora de Monterey, en memoria del Conde de Monterey, D. Gaspar de Zúñiga y Acebedo, noveno Virey de la Nueva España, quien hizo su entrada en México en Noviembre 5 de 1596.



Vista parcial del Palacio Municipal, la Plaza de Zaragoza, Catedral y el Cerro de la Silla - Monterey, México.

El terreno que ocupa la ciudad es accidentado ó desigual pero fertilísimo, como ya se ha dicho; sus calles son algo estrechas é irregulares pero aseadas, y sus casas son todas las más de un solo piso y sólida construcción.

En el centro mismo de la ciudad hay uno de sus muchos manantiales, llamado *Ojo de Agua de Monterey*, el cual abastece con prodigalidad de su fresco y cristalino líquido á miles de los moradores de esta pintoresca población.

Cuenta Monterey con buenos edificios, entre los que merecen principal mención el *Palacio de Gobierno*, situado en la esquina de las calles de Morelos y del Teatro; la *Penitenciaría*, en construcción, en la que van gastados ya más de \$100,000, situada al lado Norte de la Alameda Porfirio Diaz; el *Hospital Gonzales*, en la esquina Sudoeste de las calles del Hospital y de Santa Lucía, encontrándose en el mismo edificio la *Escuela de Medicina*; la *Escuela de Jurisprudencia*, en la esquina Nordeste de las calles de Abasolo y La Presa; el *Collegio Civil*, dedicado á la enseñanza preparatoria, en la plaza del mismo nombre; la *Catedral* y el *Casino*, en la Plaza de Zaragoza; el *Palacio Municipal*, entre las plazas de Zaragoza y de Hidalgo, cuyo costo fué de \$80,000, y el *Parian*, situado en la Plaza de Colón, cuyo costo fué de \$50,000.

La *Biblioteca Pública* está anexa al Palacio del Gobierno.

Se han hecho grandes mejoras últimamente en la ciudad, entre las que figuran la apertura de las calzadas de la Union y del Progreso, las cuales conducen á las estaciones de los ferro-carriles y en cuyo mejoramiento se han gastado como \$20,000 hasta hoy; los pavimentos de la Plaza de Zaragoza y de la planta baja del Palacio Municipal, con un gasto adicional de \$14,000, y el alumbrado eléctrico, inaugurado en Setiembre de 1890.

Hay en construcción tres grandes edificios para escuelas públicas y, en proyecto, la importantísima y casi indispensable mejora de la entubación de las aguas.

La agricultura y el comercio forman los principales elementos de vida de esta localidad, en la que hay fábricas de hielo, de cerveza, de muebles y almidón; molinos de harina y fundiciones de metales de gran capacidad.

Hay magníficos puentes en la ciudad, construidos para facilitar el tráfico sobre el canal que da curso á las aguas del Ojo de Agua de Monterey, que ya mencionamos, siendo los principales el *Puente de Juárez*, en la calle de Zaragoza, cuya construcción arrojó un gasto de \$30,000, y el *Puente de Lerdo*, en la calle del Doctor Cos. Hay también otros puentes de menor importancia en las calles de Allende, Puente Nuevo y La Presa.

En la calle de Ocampo hay un magnífico establecimiento de beneficencia llamado *Hospicio Hortigoza*, cuya fundación es debida á la filantropía del que fué en vida D. Leon Hortigoza. En este asilo de la caridad se cuida á los ancianos pobres de ambos sexos; está atendido por Hermanas de la Caridad del Verbo Encarnado. Se admiten visitas los juéves y domingos de 3 á 5 de la tarde.

Los templos principales son: *Catedral*, en la Plaza de Zaragoza, fundada el 22 de Noviembre de 1799; *Iglesia de San Francisco*, establecida por los padres

Franciscanos, primero de los templos construidos en Monterey, en la calle de San Francisco; la *Basilica Lateranense*, situada en la Plaza del Roble, y la *Iglesia de la Purísima*, en la actualmente llamada Plaza de Lallave, fundada por la Sra. D^a Leonor Gomez de Castro el año 92 del siglo pasado. Hay también en la ciudad los siguientes templos y capillas de menor importancia: iglesia de *Jesus Maria*, en la calle de Matamoros; del *Sagrado Corazon*, en

la Plaza del 5 de Mayo, á cuyo lado está construyéndose un elegante templo de cantería ricamente labrada; de *Señor San José*, en la Plaza del Hospital Civil; la capilla de *Ntra. Sra. de Guadalupe*, fundada por el Sr Leon de Hortigoza, en el barrio de San Luisito, y cerca de ésta la capilla de *Ntra. Sra. de Lourdes*.

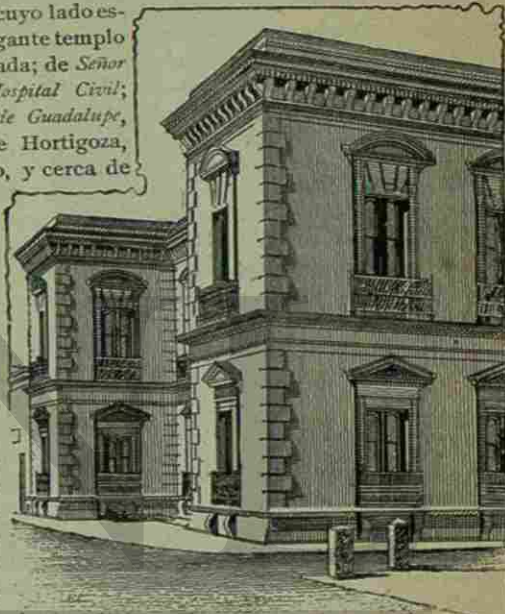
En la ciudad hay cuatro diferentes empresas de tranvías, y son las siguientes:

Empresa Randle, con una longitud total, incluyendo todas sus ramificaciones, de 17 kilómetros. Sus tranvías corren de la estación del *Nacional Mexicano* á la Plaza de Hidalgo; de la estación del *Ferrocarril del Golfo Mexicano* á la del *Nacional Mexicano*; de esta última estación á Topo Chico, y de la sala de espera de la compañía, la cual está situada en la esquina de las calles Puente Nuevo y Doctor Mier, hasta el Obispado Viejo.

Empresa Mexicana, (sociedad anónima) cuyos coches corren de la estación del *Ferrocarril del Golfo Mexicano* hasta la Plaza de Armas por la calle Zaragoza, y de aquí á la estación del *Nacional Mexicano* por la calle del Roble.

Empresa de Tranvías de Oriente y Sur, (sociedad anónima) cuyos coches corren de la estación del *Ferrocarril del Golfo Mexicano* por la calle del Teatro hasta la calle de Matamoros, y por la calle del Hospital, á la Plazuela de Degollao, á la calle del Roble, y por ésta á San Luisito, el Santuario de Guadalupe y la Capilla de Lourdes.

Tranvías de Monterey á la Villa de Guadalupe, cuyas líneas se extienden de la Plaza de Armas á la estación del *Ferrocarril del Golfo Mexicano* y de allí hasta la mencionada villa.



EL CASINO—Monterey.

Las plazas y jardines principales que tiene la ciudad son: Plaza de Zaragoza, del *Cinco de Mayo*, del *Roble*, de *Botivar*, del *General Llave* y la *Alameda Porfirio Diaz*.

En la calle de Ocampo, N° 70, se encuentra uno de sus más agradables sitios de recreo; nos referimos al *Tivoli Reínero*. Para ir á este lugar tómense los tranvías del Obispado Viejo. Hay en este lugar salones de baile y de patinar, boliche, cantina, aparatos de gimnasia, alumbrado eléctrico, música todos los domingos y días festivos, y se sirven comidas especiales. Ocupa este jardín dos cuadras y hay en él también gran variedad de árboles frutales, plátanos, aguacates, duraznos, manzanos, flores con abundancia etc.

El *Teatro del Progreso*, que es el único con que en la actualidad cuenta la población, está situado en la calle del Teatro y pertenece á una empresa particular.

El *Ferrocarril Nacional Mexicano* cruza la ciudad de Norte á Sur, y el de *Monterey y el Golfo Mexicano* de Este á Oeste. Su comercio se halla en estado floreciente y todo indica que de día en día irá aumentando en importancia. En ella hay un gran número de residentes americanos del Norte ocupados en establecer fábricas en grande escala, contribuyendo así en parte al desarrollo de sus industrias y comercio.

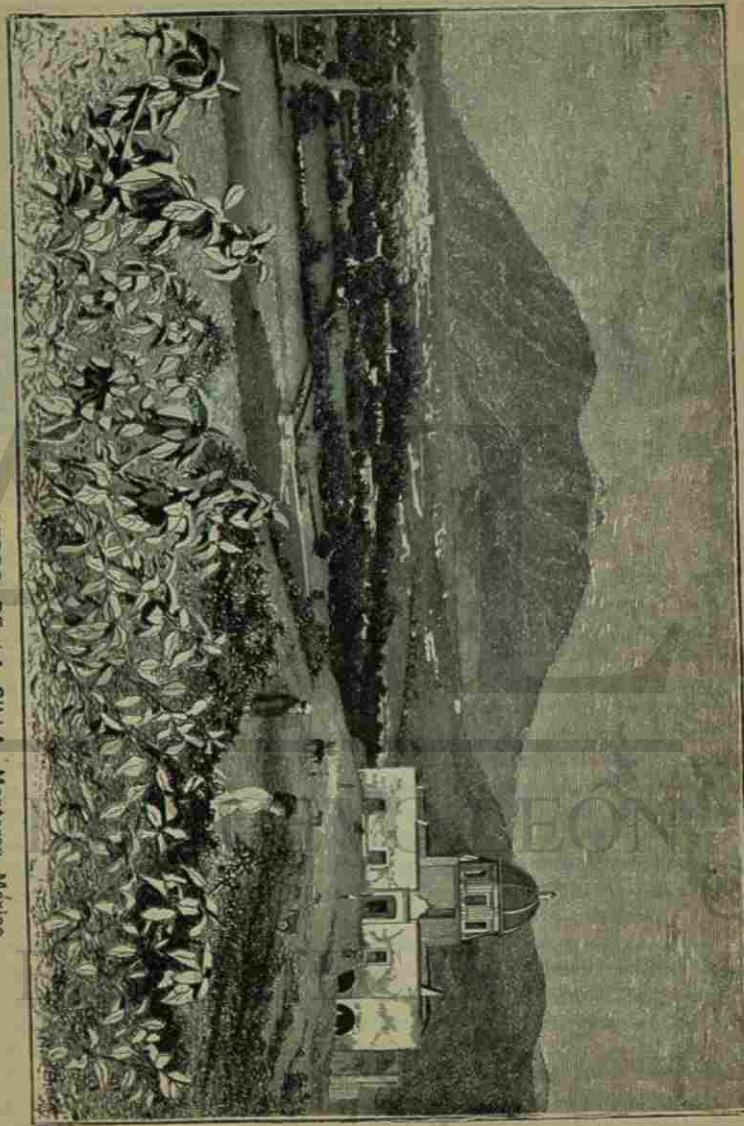
Lo que primeramente llama la atención del viajero al detenerse el tren en la estación son los dos elevados cerros ya aludidos que cual centinelas gigantes parece que guarden la entrada á la ciudad: uno de ellos, el que queda hacia el Oriente, es el *Cerro de la Silla*, llamado así por su semejanza con una silla de montar, [véase el grabado] cuya elevación es de 4,149 piés; el otro es el *Cerro de la Mitra*, que debe su nombre á la forma que tiene, parecida á las mitras de los Obispos, siendo su elevación de 3,618 piés. En un espolon que forma este cerro es donde se halla el histórico *Obispado Viejo*, que recuerda la guerra de 1846 entre México y los Estados Unidos del Norte. Las fuerzas de los Generales Worth y Taylor triunfaron al fin sobre los patrióticos esfuerzos de los soldados mexicanos quienes pelearon como valientes, defendiendo palmo á palmo el suelo que les legaran sus mayores, hasta que al fin se vieron obligados á retirarse honrosamente. Hay derrotas que enaltecen al vencido y victorias que humillan

Se sale de Monterey por entre hermosas huertas, y se sigue adelante dejando siempre á ambos lados de la vía por gran distancia terrenos vírgenes y fértiles, y á los 1176 kilómetros de México se llega á

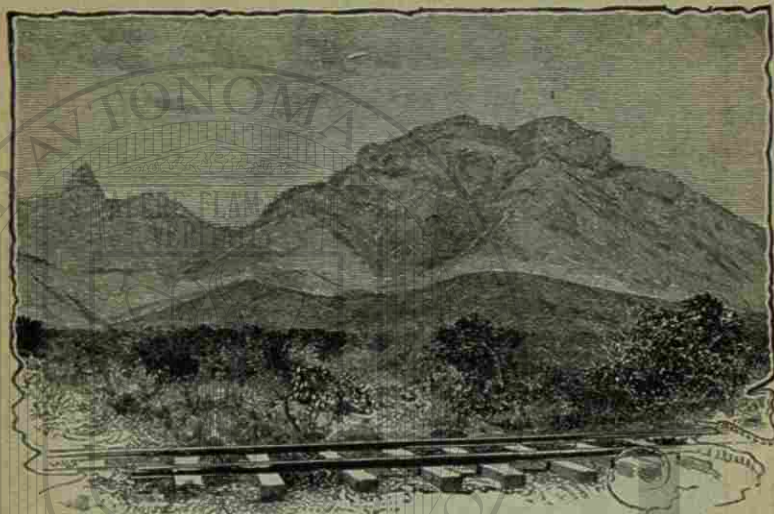
Villaldama, pueblo de unos seis mil habitantes, con buenos elementos para la agricultura. Dos kilómetros adelante de Villaldama está

Guadalupe, estación que debe su nombre á las minas llamadas así y que están situadas como á 18 millas de este lugar. Del lado derecho de la vía se pueden ver las fundiciones y la vía angosta de un ferrocarril construido por la empresa minera para el acarreo de los metales hasta las mencionadas fundiciones.

Se pasa la estación de *Bustamante*, que tiene poco más ó menos la misma



EL OBISPADO VIEJO Y EL CERRO DE LA SILLA—Monterey, México.
[Ferrocarril Nacional Mexicano.]



El Pico de Candela y la Montaña del Carrizal.
[Ferrocarril Nacional Mexicano.]

importancia que *Villaldama*; se deja del lado izquierdo de la vía el hermoso Pico de Candela y la Montaña del Carrizal, [véase el grabado] y se llega á

Lampazos, población de 6,500 habitantes, cuyos principales elementos de vida son la agricultura, la cría de ganado y la minería. Hasta esta población construirá el *Ferrocarril Internacional Mexicano* uno de los varios ramales que tiene en proyecto.

Desde este punto se hace ya muy notable la aridez de los terrenos que recorre el tren. Son grandes llanadas exentas de toda vejetación, si se exceptúan algunos bosquecillos de chaparros espinosos y nopales que á largos trechos se ven de uno y otro lado de la vía.

En la estación *Rodriguez*, situada á 71 kilómetros de la frontera, se cruza el Río Salado sobre un magnífico puente de hierro. Los frescos álamos que bordean sus orillas forman de este lugar un verdadero oasis en medio de la desierta llanura.

Continúan despues los terrenos así, casi sin ninguna variación, sin que nada notable encuentre el viajero; solo viene á interrumpir esta monotonía alguna partida de burros cargados de mujeres y chiquillos que emigran de una localidad á otra, alguna carreta chilladora tirada por varias yuntas de bueyes, de aquellas que se introdujeron en el país con la conquista, ó alguna insignificante estación de la línea férrea.

Pero esta corta sección del importante ferrocarril que nos ocupa se pasa mientras el viajero descansa tranquilamente en sus elegantes coches-dormi-



OBRAS HIDRAULICAS—Nuevo Laredo, Mexico.
[Ferrocarril Nacional Mexicano.]

torios de Pullman, y á las 6:50 de la mañana siguiente se llega á la fronteriza población de

Nuevo Laredo, la cual abandona el tren pocos momentos despues para llegar á *Laredo*, donde los empleados de la aduana americana examinan los equipajes de los viajeros, cruzando antes el Río Grande sobre un bien construido puente de madera y hierro.

Nuevo Laredo, lomismo que *Laredo*, fué fundada por los españoles en 1767. Habiendo perdido México el Estado de Texas, hubo necesidad de crear dos gobiernos municipales, y para diferenciarse una población de la otra, la del lado mexicano añadió á su antiguo nombre la palabra "Nuevo", conociéndose desde entonces como Nuevo Laredo, mientras que la porción ó parte americana conservó su nombre original.

De Nuevo Laredo no podemos, desgraciadamente, decir mucho de bueno. El estado actual de los negocios es aquí sumamente desconsolador y su población en vez de aumentar ha venido disminuyendo últimamente.

Se atribuye esto á que habiéndose escaseado el trabajo en el lado mexicano tuvieron los hijos del país que cruzar al lado americano á ejercer sus oficios; pero la vecina ciudad de *Laredo* suscitó entonces dificultades á los mexicanos que con ese fin cruzaban la frontera, por tener sus domicilios en México, y éstos se vieron así obligados á abandonar su país é irse á radicar en el lado americano para poder obtener un trabajo que les hacia falta para vivir. Esto, dicen, causó la disminución de población en Nuevo Laredo.

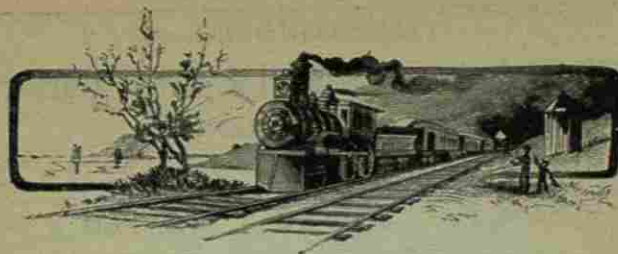
Laredo, población que queda ya en terreno de los Estados Unidos, está si-

tuada á 60 piés sobre las aguas del Río Grande y á 600 piés sobre el nivel del mar. Su crecimiento ha sido bien satisfactorio; pues en 1880 su población era solo de 1,500 habitantes, número que en 1886 subió á 3,000; en 1888, á 6,000 y á 10,000 en 1890. Los negocios y mejoras públicas han aumentado aquí en la misma satisfactoria proporción y todo indica que esta población adquirirá cada día mayor importancia como puerto de entrada y tráfico entre los dos vecinos países. Está provista de buenas escuelas públicas y de regulares hoteles, entre los que figura como principal el *Commercial Hotel*, conducido bajo el plan americano, y cuyos precios son de \$2 á \$2.50 al día. Está provista también la población de alumbrado y tranvías eléctricos. Ambas ciudades están unidas por dos magníficos puentes sobre el Río Grande, uno de madera perteneciente al *Ferrocarril Nacional Mexicano*, y el otro de hierro, recientemente construido con un gasto de \$80,000.

Aquí pondremos fin al presente capítulo y á nuestros lieros apuntes sobre el *Ferrocarril Nacional Mexicano* que, como ya hemos visto, constituye la vía más corta de comunicación entre los dos vecinos países; que atraviesa terrenos interesantísimos por su feracidad y atractivos paisajes, y que posee todas las modernas mejoras inventadas hasta el día para la comodidad del público que viaja.



Arbol de la Noche Triste—Tacuba, Mexico.



De Laredo á Texarkana.

EL FERROCARRIL INTERNACIONAL & GREAT NORTHERN
SAN ANTONIO—AUSTIN—PALESTINE.

Una vez hemos llegado á la frontera población de Laredo, para continuar el viaje por la RUTA N° 2, que es la que venimos siguiendo, debemos dejar los coches del *Nacional Mexicano*, que es de vía angosta, y tomar los del *Ferrocarril Internacional & Great Northern*, que es de vía ancha. Por los rieles de este ferrocarril seguiremos hasta Longview, como se verá en el mapa que aparece en la página 349. El Tren N° 2 de esta línea es el que empalma con el Tren N° 1 del *Nacional Mexicano*, y parte de Laredo á la hora indicada en la página siguiente.

El ferrocarril que nos ocupará en el presente capítulo tiene una bien nivelada vía, Conductores atentos y experimentados en el servicio, y trenes rápidos y elegantes, que poseen todas las modernas comodidades.

Su más importante ramal es el que parte de Palestine y termina en Galveston, cruzando la vía del *Southern Pacific* en la interesante ciudad de Houston.

Galveston es un importante puerto que tiene, según el último censo, 29,118 habitantes, y está situada la ciudad en una isla entre la Bahía de Galveston y el Golfo de México, isla que tiene 28 millas de largo por de $2\frac{1}{2}$ á $3\frac{1}{2}$ millas de ancho. Por su comercio es la primera ciudad del Estado de Texas. Sus principales hoteles son *Beach Hotel*, *Hotel Girardin*, y *Tremont House*, en los cuales los precios varían de \$2.50 á \$4 al día, por hospedaje completo.

Houston tiene 27,598 habitantes y es en importancia, tanto por su población como por su comercio, la tercera ciudad del mismo Estado. Se extiende á ambos lados del *Buffalo Bayou*, el cual no es otra cosa que un brazo de la Bahía de Galveston. El puerto de Galveston solo dista 50 millas de Houston y hay establecidas entre ambas ciudades magníficas vías de comunicación, tanto por tierra como por agua. Los principales hoteles de Houston son el *Capitol Hotel*, *Globe Hotel*, *Hutchins House* y *Tremont House*, en los cuales se cobra de \$2 á \$3.00 al día por hospedaje completo. Galveston y Houston son dos ciudades de creciente importancia, que doblarán sin duda su población antes de los siguientes diez años y que el turista haría bien en

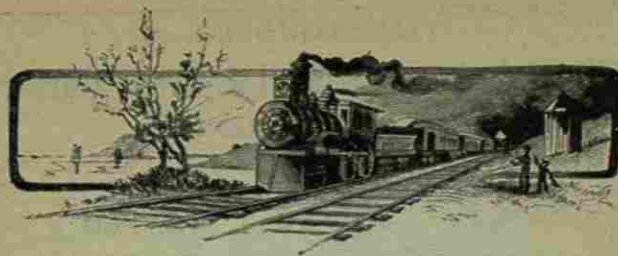


tuada á 60 piés sobre las aguas del Río Grande y á 600 piés sobre el nivel del mar. Su crecimiento ha sido bien satisfactorio; pues en 1880 su población era solo de 1,500 habitantes, número que en 1886 subió á 3,000; en 1888, á 6,000 y á 10,000 en 1890. Los negocios y mejoras públicas han aumentado aquí en la misma satisfactoria proporción y todo indica que esta población adquirirá cada día mayor importancia como puerto de entrada y tráfico entre los dos vecinos países. Está provista de buenas escuelas públicas y de regulares hoteles, entre los que figura como principal el *Commercial Hotel*, conducido bajo el plan americano, y cuyos precios son de \$2 á \$2.50 al día. Está provista también la población de alumbrado y tranvías eléctricos. Ambas ciudades están unidas por dos magníficos puentes sobre el Río Grande, uno de madera perteneciente al *Ferrocarril Nacional Mexicano*, y el otro de hierro, recientemente construido con un gasto de \$80,000.

Aquí pondremos fin al presente capítulo y á nuestros lieros apuntes sobre el *Ferrocarril Nacional Mexicano* que, como ya hemos visto, constituye la vía más corta de comunicación entre los dos vecinos países; que atraviesa terrenos interesantísimos por su feracidad y atractivos paisajes, y que posee todas las modernas mejoras inventadas hasta el día para la comodidad del público que viaja.



Arbol de la Noche Triste—Tacuba, Mexico.



De Laredo á Texarkana.

EL FERROCARRIL INTERNACIONAL & GREAT NORTHERN
SAN ANTONIO—AUSTIN—PALESTINE.

Una vez hemos llegado á la frontera población de Laredo, para continuar el viaje por la RUTA N° 2, que es la que venimos siguiendo, debemos dejar los coches del *Nacional Mexicano*, que es de vía angosta, y tomar los del *Ferrocarril Internacional & Great Northern*, que es de vía ancha. Por los rieles de este ferrocarril seguiremos hasta Longview, como se verá en el mapa que aparece en la página 349. El Tren N° 2 de esta línea es el que empalma con el Tren N° 1 del *Nacional Mexicano*, y parte de Laredo á la hora indicada en la página siguiente.



El ferrocarril que nos ocupará en el presente capítulo tiene una bien nivelada vía, Conductores atentos y experimentados en el servicio, y trenes rápidos y elegantes, que poseen todas las modernas comodidades.

Su más importante ramal es el que parte de Palestine y termina en Galveston, cruzando la vía del *Southern Pacific* en la interesante ciudad de Houston.

Galveston es un importante puerto que tiene, según el último censo, 29,118 habitantes, y está situada la ciudad en una isla entre la Bahía de Galveston y el Golfo de México, isla que tiene 28 millas de largo por de $2\frac{1}{2}$ á $3\frac{1}{2}$ millas de ancho. Por su comercio es la primera ciudad del Estado de Texas. Sus principales hoteles son *Beach Hotel*, *Hotel Girardin*, y *Tremont House*, en los cuales los precios varían de \$2.50 á \$4 al día, por hospedaje completo.

Houston tiene 27,598 habitantes y es en importancia, tanto por su población como por su comercio, la tercera ciudad del mismo Estado. Se extiende á ambos lados del *Buffalo Bayou*, el cual no es otra cosa que un brazo de la Bahía de Galveston. El puerto de Galveston solo dista 50 millas de Houston y hay establecidas entre ambas ciudades magníficas vías de comunicación, tanto por tierra como por agua. Los principales hoteles de Houston son el *Capitol Hotel*, *Globe Hotel*, *Hutchins House* y *Tremont House*, en los cuales se cobra de \$2 á \$3.00 al día por hospedaje completo. Galveston y Houston son dos ciudades de creciente importancia, que doblarán sin duda su población antes de los siguientes diez años y que el turista haría bien en

—ITINERARIO DEL—
Ferrocarril International & Great Northern.
 DE LAREDO A LONGVIEW.

J. E. GALBRAITH,
 Acte. Gral. de Fletes y Pasajes.

D. J. PRICE,
 Ayudante Gral. de Pasajes.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N.º 2—					
0	LAREDO	11:05 am	219	Buda	8:50 pm
4	Sanchez	11:18 am	228	Manchaca	9:00 pm
10	Green	11:30 am	234	Atasca (Capital)	9:11 pm
21	Webb	11:55 am	248	Mc Nell	9:40 pm
30	Cactus	12:15 pm	283	Román Rock	10:20 pm
36	Benavides		362	Hutto	10:50 pm
39	Encinal	12:37 pm		Llega	11:10 pm
45	Burro	12:51 pm	270	TAYLOR	
54	Twohig	1:12 pm		Salida	11:35 pm
59	Tuma	1:23 pm	283	Thorndale	12:12 am
67	Cotulla	1:40 pm	296	Rockdale	12:48 am
77	Millet	2:05 pm	305	Milano	1:08 am
84	Dilley	2:23 pm	315	Gause	1:25 am
91	Derby	2:42 pm	325	Hearne	2:15 am
100	Peara-ll	3:05 pm	338	Franklin	2:45 am
108	Eden	3:23 pm	342	New Baden	2:54 am
114	Moore	3:55 pm	349	Lake	3:13 am
121	Devine	4:15 pm	360	Marquez	3:38 am
131	Lytle	4:37 pm	371	Jewett	4:05 am
138	Kirk	4:55 pm	380	Buffalo	4:25 am
141	Medina	5:01 pm	397	Oakwoods	5:05 am
146	Leon	5:18 pm		Llega	5:50 am
153	SAN ANTONIO	5:35 pm	415	PALESTINE	
	Salida	6:00 pm		Salida	6:15 am
165	Wetmore	6:27 pm	427	Feches	6:42 am
172	Davenport	6:44 pm	432	Price's	6:54 am
186	New Brownfeld	7:14 pm	442	Jacksonville	7:20 am
190	Goodwin	7:25 pm	448	Reynolds	7:35 am
196	Hunter	7:38 pm	460	Troupe	8:02 am
203	San Marcos	7:55 pm	474	Overton	8:58 am
212	Kyle	8:15 pm	484	Kilgore	9:27 am
			496	Longview	10:00 am

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

En Longview empalman los trenes del *International & Great Northern* con los del *Texas & Pacific*, por cuyos rieles siguen hasta TEXARKANA, para empalmar allí con los del *Ferrocarril St. Louis Iron Mountain & Southern* y seguir por ellos hasta St. Louis, Mo. Esta es la ruta más corta entre la ciudad de México y St. Louis.

Las marcadas con una crucecita son las estaciones donde el *International & Great Northern* empalma con las siguientes líneas férreas de las cuales nos ocupamos en esta Guía. En Laredo empalma con el *Nacional Mexicano*; en San Antonio con el *Southern Pacific*; en Taylor con el *Missouri Kansas & Texas*, y en Longview con el *Texas & Pacific*.

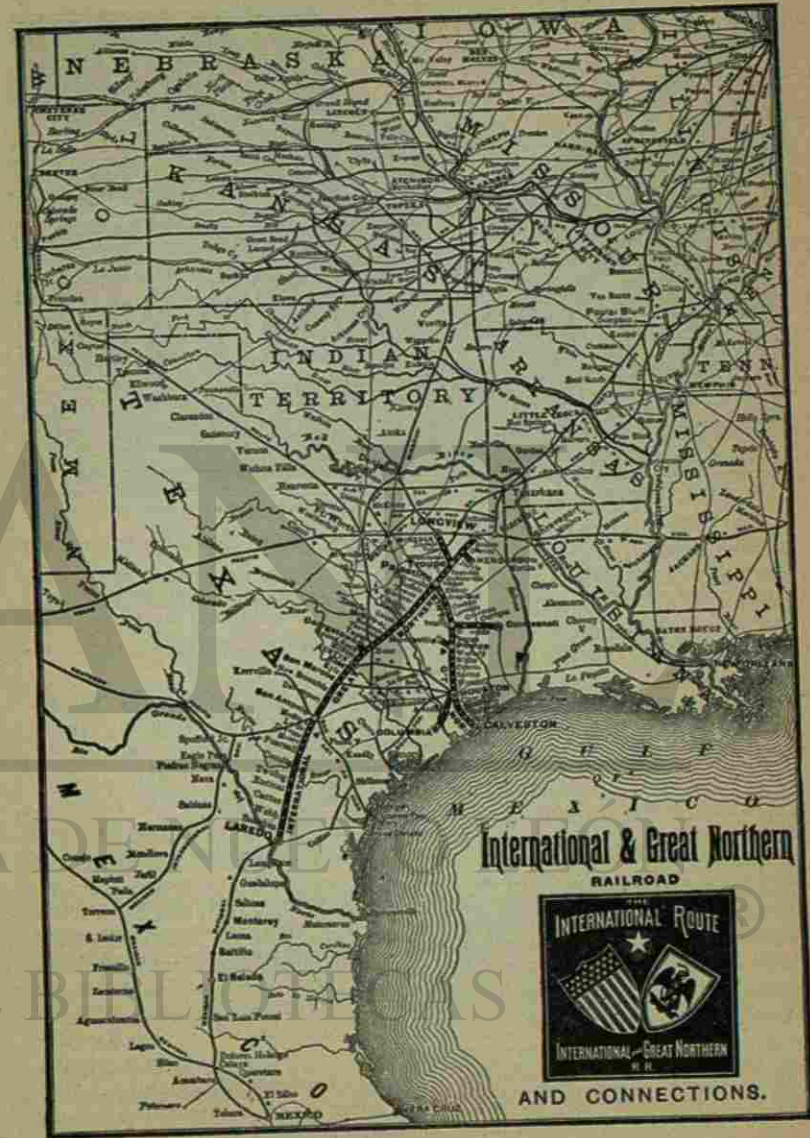
El TREN N.º 2, que parte de Laredo á las 11:05 A. M., de San Antonio á las 6 P. M. y de Longview á las 10:45 A. M. llega á Texarkana á las 2:05 P. M. Sale de Texarkana á las 2:25 P. M. y llega á St. Louis el día siguiente á las 7:37 A. M.

Véanse el Mapa del *Missouri Pacific* y los itinerarios que aparecen á sus lados para las estaciones etc. entre Texarkana y St. Louis.

Se permiten 150 libras de equipaje, libres de costo con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras por cada $\frac{1}{2}$ pasaje.—Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

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

Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.





CALLE DEL COMERCIO, SAN ANTONIO, TEXAS.—Ferrocarril Internacional & Gr at Northern.

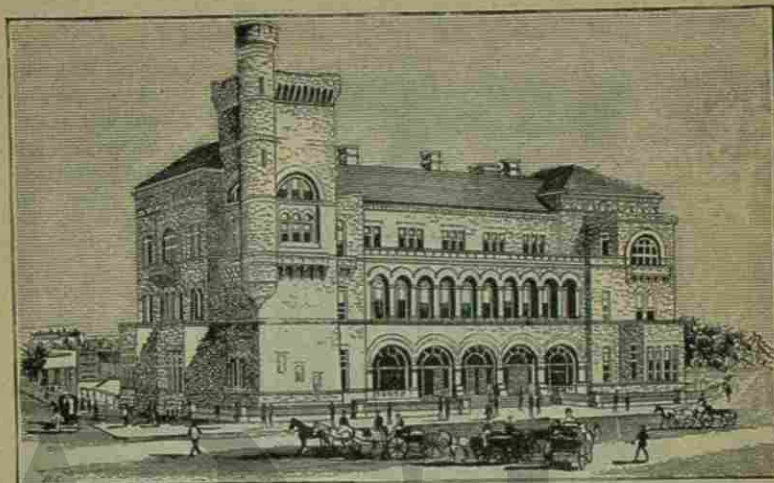
visitar. Pero ya que no se hallan ellas en la ruta que hemos de seguir, vol vamos á Laredo para continuar nuestro viaje.

Dijimos que el tren parte de Laredo á las 11:05 A. M. Corre casi directamente al Norte, y atravesando terrenos en los que abunda el mezquite y en los cuales se pasan también algunos espesos bosques de encinas y varias estaciones de escasa importancia, llega á

San Antonio á las 5:35 P. M. Aquí cruza también el *Ferrocarril Internacional & Great Northern* los rieles del *Southern Pacific*, esta vez con su línea troncal.

Los principales hoteles de San Antonio son los siguientes: *Menger Hotel*, en la Plaza del Alamo, cuyos precios varían de \$2.50 á \$5 al día; *Southern Hotel*, en la Plaza Principal, y el *Hotel Maverick*, N.º 330 calle East Houston, que cobran de \$2.50 á \$3 al día; y los de *St. Leonard* y *Central*, situados en la Plaza Principal, cuyos precios son de \$1.50 á \$2 al día por hospedaje completo.

La ciudad está situada en el centro del fértil valle del río de San Antonio, por sobre cuyas cristalinas aguas se puede cruzar varias veces en el centro de la ciudad misma sobre puentes bien contruidos, con solo recorrer unas cuantas de sus cuadras. Dista 153 millas de Laredo y 993 millas de la ciudad de México. Tiene 50,000 almas, buenos hoteles y tranvías, alumbrado eléctrico y hermosos edificios públicos y particulares. Su clima es de notoria salubridad y su temperatura siempre agradable, con la sola excepción de uno que otro día en el Verano, cuando el calor se siente con algún exceso. Hay aquí algunas ruinas de antiguas misiones, entre las cuales figura más prominentemente la del *Alamo*, por ser el lugar donde los tejanos sufrieron una



CASA DE CORREOS, SAN ANTONIO, TEXAS.—Ferrocarril Internacional & Great Northern.

terrible derrota en Marzo 6 de 1836 por las fuerzas del Gral. López de Santa Anna. San Antonio es una bonita ciudad en la que se nota animación, en la que los negocios prosperan y donde el turista podría pasar alegre un par de días ó más.

Después de permanecer el tren aquí 25 minutos prosigue su carrera, y á las 9:40 P. M. llega á la ciudad de

Austin, que es la capital del Estado de Texas, situado en las Márgenes del Río Colorado. Se le dió el nombre que tiene deseando honrar la memoria de Stephen F. Austin, que fué quien fundó la primera colonia de norteamericanos en el Estado. Su población asciende á 15,324 habitantes, según el último censo. Su gran Capitolio del Estado es uno de los más hermosos de cuantos hay en el país, habiendo costado su construcción \$3,000,000. Tiene también otros establecimientos que son propiedad del Estado, entre los cuales merecen mención especial la *Universidad del Estado* y el *Asilo de Dementes*. Y tanto en la parte activa de la población como en las pintorescas colinas que la rodean, algunas de las cuales están cubiertas de hermosos bosques de encinas, se ven magníficos edificios. Sus calles son amplias, bien empedradas y aseadas, y en sus inmediaciones hay extensas plantaciones y huertas en las cuales se cosecha con abundancia el algodón, maíz y frutas de muchas clases.

Adelante de Austin se pasan también muchas grandes plantaciones de algodón, numerosas pequeñas aldeas cuyo principal elemento de vida es la agricultura y la cría de ganado. En la estación de

Taylor, se forma empalme con el *Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas* para

Kansas City, Hannibal y Chicago [en la QUINTA PARTE nos ocupamos de este ferro-carril] á las 11:10 P. M., y á las 5:30 de la mañana siguiente se detiene el tren 25 minutos en la estación de Palestine, en su elegante estación de construcción, la cual debe tener unos 5,000



PALACIO MUNICIPAL, SAN ANTONIO, TEXAS—Ferrocaril International & Great Northern. habitantes, es donde se hallan las oficinas generales del *Ferrocaril International & Great Northern* y también sus grandes talleres. Á las 10:00 A. M. se llega á Longview, que es la estación terminal de este importante ferro-carril que tanto acorta las distancias entre México y las principales ciudades de los Estados Unidos.

Aquí entran los coches á los rieles del ferro-carril *Texas & Pacific* y por ellos continúan directamente al Este hasta la estación de *Marshal* [véase el mapa] y de allí al Norte hasta *Texarkana*, donde se forma empalme para *St. Louis, Missouri*, con el *Ferrocaril St. Louis, Iron Mountain & Southern*, que es el que nos ocupará en el siguiente capítulo.



La antigua Mision del Alamo—San Antonio.



St. Louis & Iron Mountain R. R.

APUNTES SOBRE ESTE FERROCARRIL—LITTLE ROCK—HOT SPRINGS—LA CIUDAD DE ST. LOUIS.

El *Ferrocaril de St. Louis & Iron Mountain*, es una de las vías de comunicación que más acorta las distancias entre la capital de México y las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte, particularmente si se sigue por esta ruta: de México á Laredo, por el *Nacional Mexicano*; de Laredo á Longview por el *International & Great Northern*; de Longview á Texarkana, por el *Texas & Pacific*, y de Texarkana á St. Louis, Mo; por el ferro-carril que nos ocupa. Pueden también los residentes de México tomar el *Central Mexicano* hasta El Paso; el *Texas & Pacific* de El Paso á Texarkana y allí el *St. Louis & Iron Mountain* hasta St. Louis. Se obtienen boletos directos por ambas rutas.



El *St. Louis & Iron Mountain* tiene una extensión, desde Texarkana hasta St. Louis, de 490 millas, y forma parte del gran *Sistema Ferroviano del Missouri Pacific*, cuyas ramificaciones se extienden desde Omaha en el Norte, St. Louis y Memphis en el Este, Galveston y San Antonio en el Sur, y El Paso, Pueblo y Denver en el Oeste. Como se verá, pues, abarca este sistema el Valle del Misisipi, desde los ríos de Missouri y Nebraska en el Norte; el Golfo de México y el Río Grande en el Sur, y desde el Río Misisipi hasta las Montañas Rocallosas, atravesando los Estados y Territorios de Missouri,



CASA DEL AYUNTAMIENTO—St. Louis.

FERROCARRIL MISSOURI PACIFIC Y SUS CONEXIONES.

S. H. H. CLARK,
Gerente General,
St. Louis, Mo.

DE LAREDO A ST. LOUIS.

Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N° 55—		
	Laredo	11:05 am
	San Antonio	6:00 pm
	Austin	9:40 pm
	Longview	10:45 pm
	Llega	2:05 pm
490	TEXARKANA	
	Salida	2:25 pm
457	Hope	3:27 pm
441	Prescott	3:59 pm
426	Gurdon	4:31 pm
410	Arkadelphia	5:03 pm
388	Malvern	5:35 pm
368	Benton	6:30 pm
345	*Little Rock	7:35 pm
332	Beebe	8:30 pm
296	Kensett	9:22 pm
288	Bald Knob	9:45 pm
262	Newport	10:40 pm
244	Swifton	11:13 pm
226	Hoxie	11:47 pm
224	Walnut Ridge	11:50 pm
198	Knobel	12:40 am
181	Neelyville	1:12 am
166	Poplar Bluff	1:45 am
127	Piedmont	3:05 am
108	Annapolis	3:43 am
75	Bismark	5:00 am
42	De Soto	6:45 am
10	Jefferson Barracks	7:00 am
0	St. Louis—Llega a la Union Depot	7:57 am

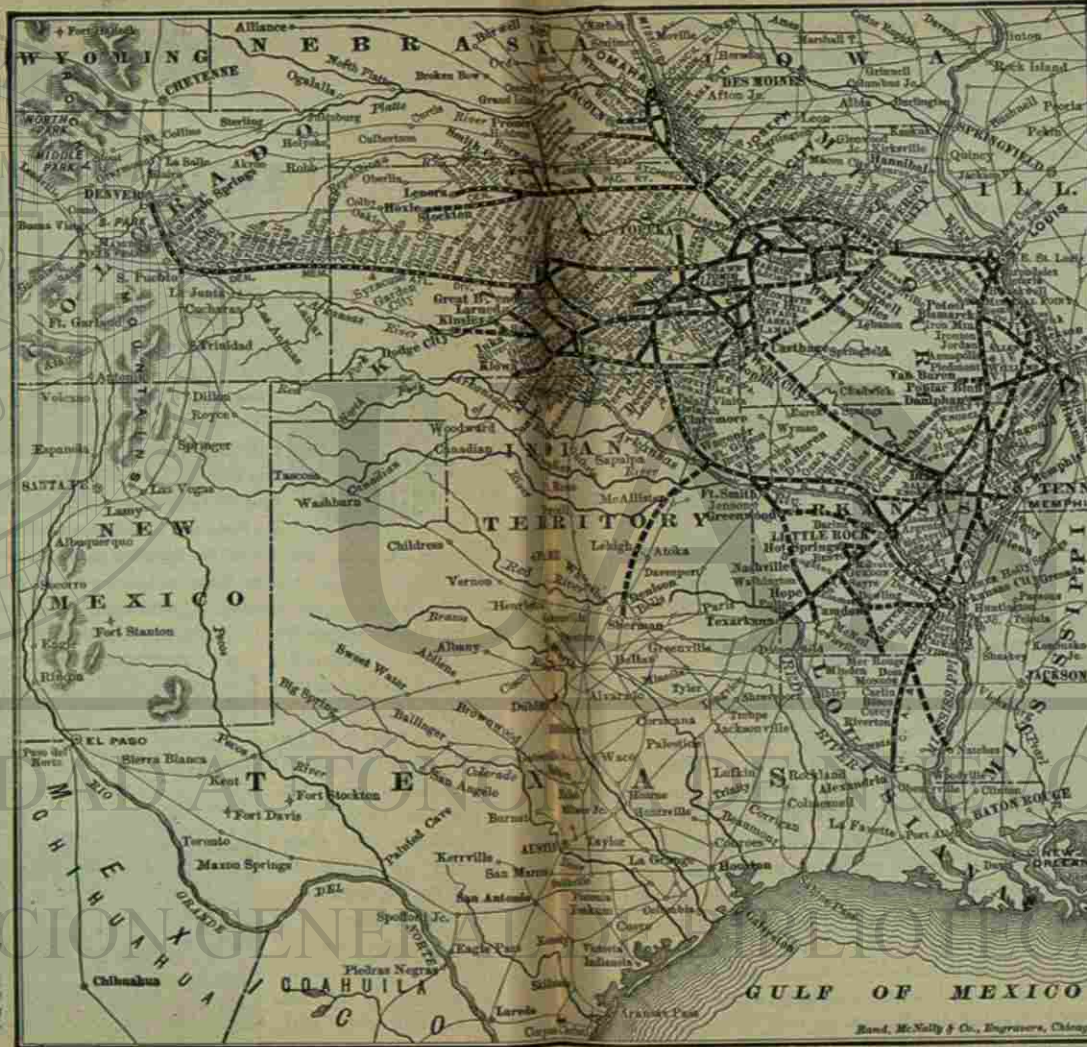
Coches-Dormitorios-Precios.

Entre St. Louis y	Cama Doble	Escocion
Little Rock	\$2.50	\$5.00
Hot Springs	3.00	6.00
Texarkana	3.50	7.00
San Antonio	4.00	8.00
Laredo	9.00	18.00
El Paso	9.00	18.00
Ciudad de México	18.00	36.00

*Una estrella indica las estaciones donde el tren se detiene el tiempo de costumbre para las comidas.

†Una crucecita marca la estación donde termina la vía del ferrocarril International & Great Northern, el cual empalma en Laredo con el Nacional Mexicano. De Longview adelante se sigue por la vía del Texas & Pacific.

‡Dos crucecitas marcan la estación donde se deja la vía del Texas & Pacific para entrar a la del ferrocarril St. Louis Iron Mountain & Southern, el cual llega hasta la ciudad de St. Louis, Mo.



H. C. TOWNSEND,
Agente General de Pasajes.
St. Louis, Mo.
DE ST. LOUIS A LAREDO.

Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N° 55—		
0	St. Louis—Sale de la Union Depot	8:10 pm
10	Jefferson Barracks	8:47 pm
42	De Soto	9:50 pm
75	Bismark	11:05 pm
108	Annapolis	12:11 am
127	Piedmont	12:55 am
166	Poplar Bluff	2:25 am
181	Neelyville	2:50 am
198	Knobel	3:22 am
224	Walnut Ridge	4:05 am
226	Hoxie	4:08 am
244	Swifton	4:40 am
262	Newport	5:15 am
288	Bald Knob	6:18 am
296	Kensett	6:25 am
312	Beebe	6:58 am
345	*Little Rock	8:30 am
368	Benton	9:16 am
388	Malvern	10:05 am
410	Arkadelphia	10:46 am
426	Gurdon	11:18 am
441	Prescott	11:50 am
457	Hope	12:50 pm
	Llega	1:0 pm
490	TEXARKANA	
	Salida	1:45 pm
	Longview	5:05 pm
	Austin	5:40 pm
	San Antonio	9:35 am
	Laredo	4:15 am

Informes Útiles para el Viajero.
El Ferrocarril St. Louis Iron Mountain & Southern es una línea muy conveniente para hacer el viaje desde México hasta las principales ciudades de los Estados Unidos, no solo por medio del Nacional Mexicano, sino así mismo por el Central Mexicano. Ya hemos visto de la manera que con él se forma empalme haciendo el viaje por la ruta de LAREDO, para verificarlo por la ruta DE EL PASO, tómese el Central Mexicano en cualquiera de las ciudades que atraviesa hasta El Paso, Texas, y allí tómese el Texas & Pacific hasta Texarkana, para seguir desde este punto adelante por el St. Louis Iron Mountain & Southern. Por ambas rutas se venden boletos directos. Se permiten 150 libras de equipaje, libres de costo, con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras con cada $\frac{1}{2}$ pasaje. Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 a 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

Como suelen cambiarse las horas en que llegan y salen los trenes conviene enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación—Tiempo Central.

Kansas, Nebraska, Colorado, Arkansas, Indian Territory, Louisiana y Texas, área que cubre como 765,000 millas cuadradas y la cual abarca una gran porción de los distritos más productores de maíz y algodón en todo el país. Véase el mapa.



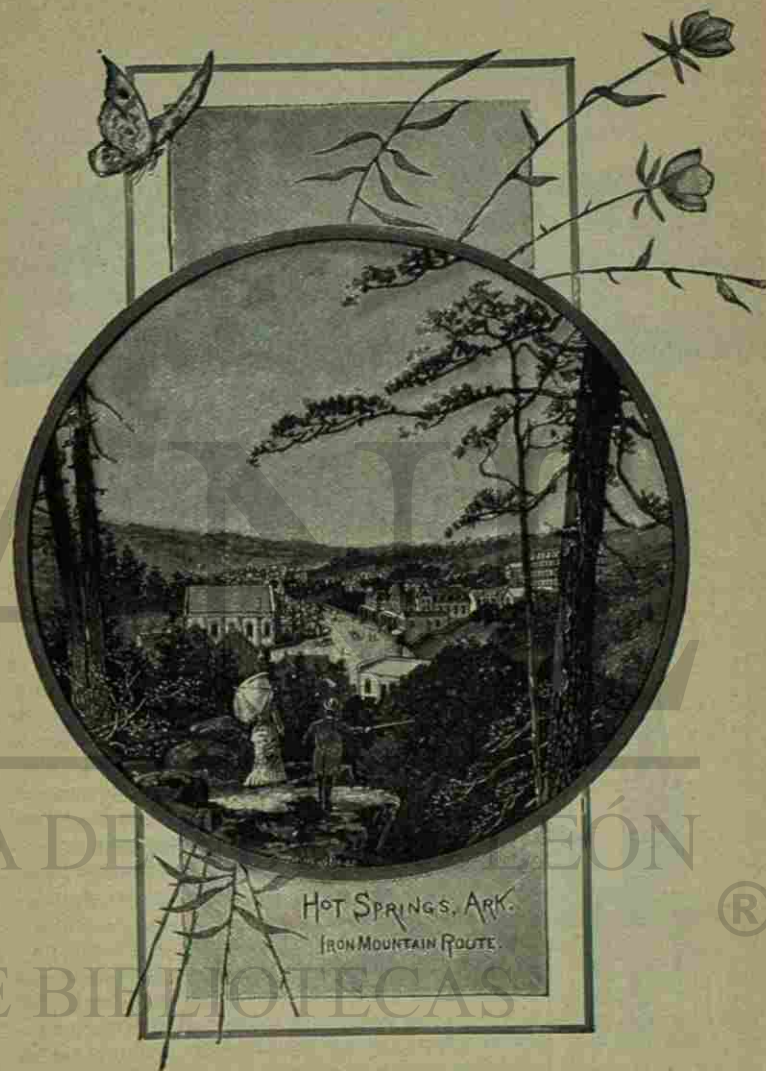
y tantos asciende el número de los manantiales, los cuales brotan en la vertiente Occidental de la llamada *Hot Spring Mountain*, y la temperatura de sus aguas varía desde 90° hasta 160° Fahrenheit. Hay aquí numerosos hote-

Los itinerarios de los trenes Nos. 55 y 56, que son los que forman mejor empalme con los trenes expresos del *International & Great Northern* y del *Nacional Mexicano* para viajes directos entre la ciudad de México y St. Louis, así como el mapa que incluye todas las líneas del sistema ferroviario del *Missouri Pacific* aparecen en las dos páginas anteriores; en el pequeño mapa que acompaña estas líneas se verá solamente su ramal ó línea conocida con el nombre de *St. Louis, Iron Mountain & Southern*, que es la que vamos siguiendo.

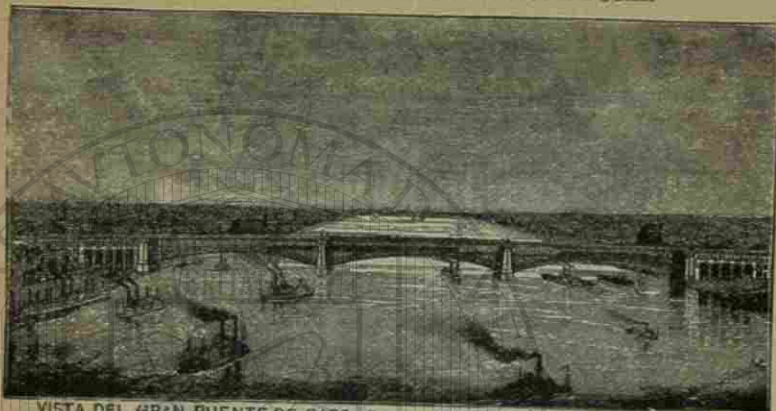
El tren sale de su estación en Texarkana á las 2:25 P. M. Pasa las pequeñas estaciones de Hope, Prescott, Gurdon y Arkadelphia, y después de una carrera de 102 millas llega á

Malvern á las 5:50 P. M., que es la estación de donde parte un pequeño ramal de este ferrocarril para

Hot Springs, pintoresca población que solo cuenta con unas 15,000 almas; pero cuyo nombre es tan extensa y favorablemente conocido en el viejo como en el nuevo mundo, por sus justamente afamadas aguas termales. Según personas entendidas en la materia, no brotan aguas de la tierra en ninguna otra parte del mundo que posean tantas virtudes medicinales como las de **HOT SPRINGS**, del Estado de Arkansas. No solo se dice que son eficaces para la curación del reumatismo, la gota, escrófula y toda clase de enfermedades de la piel, sino hasta para rejuvenecer á cuantos de ellas hacen uso. A sesenta



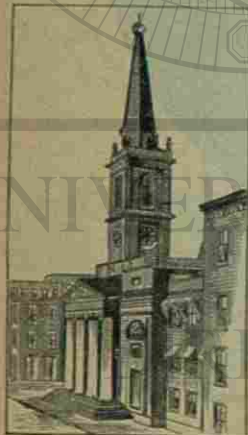
VISTA DE HOT SPRINGS—Estado de Arkansas.
[Ferrocarril St. Louis & Iron Mountain.]



VISTA DEL GRAN PUENTE DE EADS.—Ferrocarril St. Louis Iron Mountain & Southern.

les y casas de huéspedes, figurando como principales los hoteles *Arlington*, *Hotel Eastman*, *The Avenue Hotel*, *Beldin House*, *New Sumpter House*, *Plateau Hotel* y *Windsor House*. Los cuatro primeros son los más lujosos y allí se hacen arreglos especiales, y los tres últimos cobran de \$2 á \$3.50 al día por hospedaje completo. Entre los conducidos bajo el plan europeo son los mejores el *Grand Hotel* y *United States Hotel*.

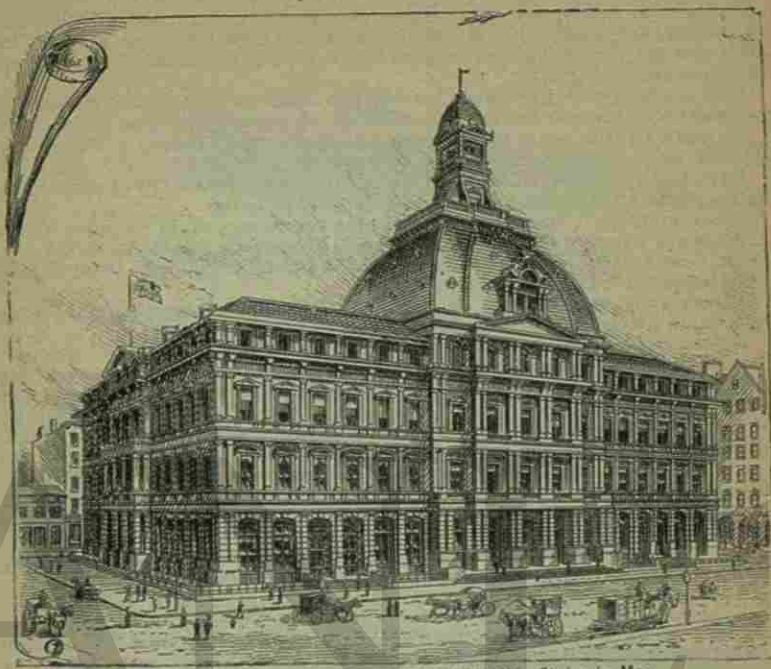
La población está situada en un pequeño y pintoresco valle, cuya extensión longitudinal será de poco más de una milla, entre las montañas de Ozark y á una altura de 1,500 pies sobre el nivel del mar.



Catedral—St. Louis Mo.

En la Avenida Central, en su lado del Este, se ven en larga hilera las casas de los baños, los cuales ocupan como tres cuadras, y en el lado opuesto de las calles están las tiendas y otros establecimientos de negocios. El alumbrado público es de luz eléctrica, y de éste y del de gas también se hace uso en los hoteles, las casas comerciales y de las familias. Hot Springs es un delicioso lugar que debería visitar, no sólo el pobre enfermo que viaja en busca de salud sino todo aquel que desee pasar agradables días de recreo.

Little Rock, capital del Estado de Arkansas, queda 145 millas adelante de la estación de Malvern, en las márgenes del Río Arkansas. Es una bonita ciudad de 26,500 habitantes, en la cual puede encontrar el viajero muchas comodidades de que carecen ciudades mucho mayores en tamaño. Sus principales hoteles son: *Grand Central*, *Deming* y *Western*. En esta estación se detiene el tren el tiempo de costumbre para la cena.



ADMINISTRACION DE CORREOS Y ADUANA—St. Louis, Mo.
[Ferrocarril St. Louis Iron Mountain & Southern.]

Aunque ofrece la línea que nos ocupa en su mayor parte, como ya dijimos, atractivos muchísimos para el viajero, la belleza de sus paisajes parece más notable desde el momento en que el tren comienza á rodar por las riberas del magestuoso Misisipi, por las cuales sigue en una distancia como de 25 millas hasta llegar á la populosa é interesante ciudad de

St. Louis, la cual se halla tan ventajosamente situada en el centro del rico y dilatado Valle del Misisipi. Esta ciudad fué fundada por los franceses en 1764, cuando el Río Misisipi formaba aun la línea divisoria entre las posesiones inglesas y francesas. Eligió el sitio que hoy ocupa la ciudad Pierre Auguste Laclade, quien figuraba al frente de una colonia de 30 personas, y le nombró Saint Louis, en honor de Louis XV que reinaba en aquella época. Pasó al dominio español en 1768 junto con toda la Luisiana, bajo el cual permaneció hasta el año de 1800, fecha en que volvió á pertenecer á la Francia. En 1803 pasó á formar parte de los Estados Unidos del Norte, habiéndole éste país comprado al Emperador Napoleon todo el territorio de la Luisiana en la suma de \$15,000,000.

En esta fecha, (1803) la población contaba solo con unos 800 habitantes;

en 1810, con 1,600; en 1820, con 5,000; en 1830, con 6,000; en 1840, con 16,469; en 1850, con 77,860; en 1860, con 160,773; en 1870, con 310,864; en 1880, con 350,522; en 1890, el número de sus habitantes ha subido ya, según el último censo, á 460,357.

Esta ciudad tiene magníficos hoteles y restaurantes, teatros, parques y otros sitios de recreo. Entre sus hoteles los siguientes son los principales:

THE SOUTHERN, entre las calles Broadway, Walnut, Fourth y Elm, conducido bajo el plan americano. Precios, de \$3.50 arriba.

LACLADE HOTEL, conducido bajo el plan americano, en la esquina de las calles Sexta y Chestnut. Precios: \$2, \$2.50 y \$3 al día.

LINDELL HOTEL, conducido bajo el plan americano, en la esquina de la calle Sexta y la avenida de Washington. Precios, de \$2.50 á \$5 al día.

ST. JAMES, esquina de las calles Fifth Walnut, conducido bajo el plan americano. Precios, \$2, y \$2.50 al día.

HURST EUROPEAN HOTEL, conducido bajo el plan europeo solamente, en la esquina de las calles Chestnut y Broadway. Precios, de \$1 arriba.

Administración de Correos, esquina de las calles Sexta y Olive—*Expreso de Wells, Fargo y Cia.*, esquina de las calles Locust y Broadway—*Western Union Telegraph Co.*, N.º 414 calle Pine—*Consulado Mexicano*, esquina de las calles Sexta y Olive—*St. Louis Transfer Co.*, tiene su despacho de los trenes y con N.º 423. Sus ómnibus esperan en la estación la llegada de los trenes y conducen pasajeros á cualquiera de los citados hoteles á 25 cvos. cada uno. Por un belize no cobran; por llevar cada baúl al hotel cobran 25 cvos. Los agentes de esta empresa se presentan á los pasajeros en el tren poco antes de llegar á St. Louis, y á aquellos que les entregan los checks de sus equipajes les dan un recibo.

Las *Oficinas de Botelos* de los principales ferro-carriles son las siguientes: *Missouri Pacific y St. Louis Iron Mountain & Southern*, N.º 102 calle Fourth—*Washington*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Chicago & Alton*, N.º 216 calle Broadway—*Pennsylvania R. R.*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Nacional Mexicano*, N.º 100 1/2 calle Fourth—*Atchison, Topeka & Santa Fe*, esquina de las calles Chestnut y Broadway—*Central Mexicano*, N.º 105 calle Broadway—*Ohio & Mississippi*, N.º 105 calle Broadway—*Missouri, Kansas & Texas*, N.º 104 calle Fourth—*Chicago, Burlington & Quincy*, N.º 218 calle Broadway—*Chicago Rock Island & Pacific*, N.º 106 calle Fourth—*Louisville & Nashville*, 114 calle Fourth—*Mobile & Ohio*, N.º 108 calle Broadway.

Para llegar á St. Louis se cruza el Río Misisipi sobre el gran *Puente de Eads*, en cuya construcción se emplearon 5 años y cuyo costo fué de \$10,000,000.

Es St. Louis un centro comercial de muy grande importancia, cuyas vías de comunicación fluvial se ramifican en todas direcciones, y también sus ferro-carriles, pues de nada menos que de 16 diferentes e importantes líneas entran y salen numerosos trenes diariamente en la ciudad.

Una visita á sus grandes establecimientos fabriles y almacenes, á los diques en el río, los cuales se extienden á lo largo de toda la porción comercial de la ciudad, ofrecerá al viajero animadísimo cuadros que representan fielmente la actividad e industria que sirve de base al desarrollo del comercio de esta gran ciudad, así como al adelanto general de este pueblo.

En San Luis encontrará el turista sólidos edificios públicos y particulares de 8 y 10 pisos, de indisputable elegancia y dignos de una ciudad de su importancia; toda clase de modernas comodidades, tales como alumbrado de gas y eléctrico, un excelente y extenso sistema de tranvías eléctricos y otros por tracción animal, calles bien empedradas, abundantes y lujosos carruajes públicos, magníficos jardines, parques y otros sitios de recreo.



Ferrocarril Chicago & Alton.

C. H. CHAPPEL, GERENTE GENERAL—JAMES CHARLTON,
AGTE. GRAL. DE PASAJES, CHICAGO, ILL.

El ferro-carril cuyo nombre sirve de epígrafe al presente capítulo es una de las líneas más importantes y cómodas para viajar entre St. Louis, Mo., y la populosa CIUDAD DE LA EXPOSICION. Se extiende en línea casi recta de St. Louis á Chicago, entre las cuales media una distancia de 283 millas, y de St. Louis también á Kansas City, que dista de allí 323 millas. La distancia, pues, entre Chicago y Kansas City, via St. Louis, es de 606 millas; pero los que no tienen necesidad de llegar á St. Louis pueden ahorrar 113 millas de distancia entre dichas dos ciudades, haciendo el viaje directo ó sea por el ramal de *Roadhouse*, y *Bloomington*, como se verá consultando el mapa: la distancia por esta ruta es de 488 millas.



Lo escrito hará comprender fácilmente la importancia del *Ferrocarril Chicago & Alton*, pues él une con sus rieles de acero á tres de los centros de población y comercio más grandes de todo el país: CHICAGO, ST. LOUIS Y KANSAS CITY. De la importancia de cada una de estas ciudades tiene ya idea el lector que se haya dignado acompañarnos hasta aquí.

El que nos ocupa es, verdaderamente, uno de los ferro-carriles más hábilmente dirigidos en todo el país, y el que ha iniciado muchas de las grandes mejoras que en los últimos años han venido á contri-



en 1810, con 1,600; en 1820, con 5,000; en 1830, con 6,000; en 1840, con 16,469; en 1850, con 77,860; en 1860, con 160,773; en 1870, con 310,864; en 1880, con 350,522; en 1890, el número de sus habitantes ha subido ya, según el último censo, á 460,357.

Esta ciudad tiene magníficos hoteles y restaurantes, teatros, parques y otros sitios de recreo. Entre sus hoteles los siguientes son los principales:

THE SOUTHERN, entre las calles Broadway, Walnut, Fourth y Elm, conducido bajo el plan americano. Precios, de \$3.50 arriba.

LACLADE HOTEL, conducido bajo el plan americano, en la esquina de las calles Sexta y Chestnut. Precios: \$2, \$2.50 y \$3 al día.

LINDELL HOTEL, conducido bajo el plan americano, en la esquina de la calle Sexta y la avenida de Washington. Precios, de \$2.50 á \$5 al día.

ST. JAMES, esquina de las calles Fifth Walnut, conducido bajo el plan americano. Precios, \$2, y \$2.50 al día.

HURST EUROPEAN HOTEL, conducido bajo el plan europeo solamente, en la esquina de las calles Chestnut y Broadway. Precios, de \$1 arriba.

Administración de Correos, esquina de las calles Sexta y Olive—*Expreso de Wells, Fargo y Cia.*, esquina de las calles Locust y Broadway—*Western Union Telegraph Co.*, N.º 414 calle Pine—*Consulado Mexicano*, esquina de las calles Sexta y Olive—*St. Louis Transfer Co.*, tiene su despacho de los trenes y con N.º 423. Sus ómnibus esperan en la estación la llegada de los trenes y conducen pasajeros á cualquiera de los citados hoteles á 25 cvos. cada uno. Por un belize no cobran; por llevar cada baúl al hotel cobran 25 cvos. Los agentes de esta empresa se presentan á los pasajeros en el tren poco antes de llegar á St. Louis, y á aquellos que les entregan los checks de sus equipajes les dan un recibo.

Las *Oficinas de Botelos* de los principales ferro-carriles son las siguientes: *Missouri Pacific y St. Louis Iron Mountain & Southern*, N.º 102 calle Fourth—*Washington*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Chicago & Alton*, N.º 216 calle Broadway—*Pennsylvania R. R.*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Nacional Mexicano*, N.º 100 1/2 calle Fourth—*Atchison, Topeka & Santa Fe*, esquina de las calles Chestnut y Broadway—*Central Mexicano*, N.º 105 calle Broadway—*Ohio & Mississippi*, N.º 105 calle Broadway—*Missouri, Kansas & Texas*, N.º 104 calle Fourth—*Chicago, Burlington & Quincy*, N.º 218 calle Broadway—*Chicago Rock Island & Pacific*, N.º 106 calle Fourth—*Louisville & Nashville*, 114 calle Fourth—*Mobile & Ohio*, N.º 108 calle Broadway.

Para llegar á St. Louis se cruza el Río Misisipi sobre el gran *Puente de Eads*, en cuya construcción se emplearon 5 años y cuyo costo fué de \$10,000,000.

Es St. Louis un centro comercial de muy grande importancia, cuyas vías de comunicación fluvial se ramifican en todas direcciones, y también sus ferro-carriles, pues de nada menos que de 16 diferentes e importantes líneas entran y salen numerosos trenes diariamente en la ciudad.

Una visita á sus grandes establecimientos fabriles y almacenes, á los diques en el río, los cuales se extienden á lo largo de toda la porción comercial de la ciudad, ofrecerá al viajero animadísimo cuadros que representan fielmente la actividad e industria que sirve de base al desarrollo del comercio de esta gran ciudad, así como al adelanto general de este pueblo.

En San Luis encontrará el turista sólidos edificios públicos y particulares de 8 y 10 pisos, de indisputable elegancia y dignos de una ciudad de su importancia; toda clase de modernas comodidades, tales como alumbrado de gas y eléctrico, un excelente y extenso sistema de tranvías eléctricos y otros por tracción animal, calles bien empedradas, abundantes y lujosos carruajes públicos, magníficos jardines, parques y otros sitios de recreo.



Ferrocarril Chicago & Alton.

C. H. CHAPPEL, GERENTE GENERAL—JAMES CHARLTON,
AGTE. GRAL. DE PASAJES, CHICAGO, ILL.

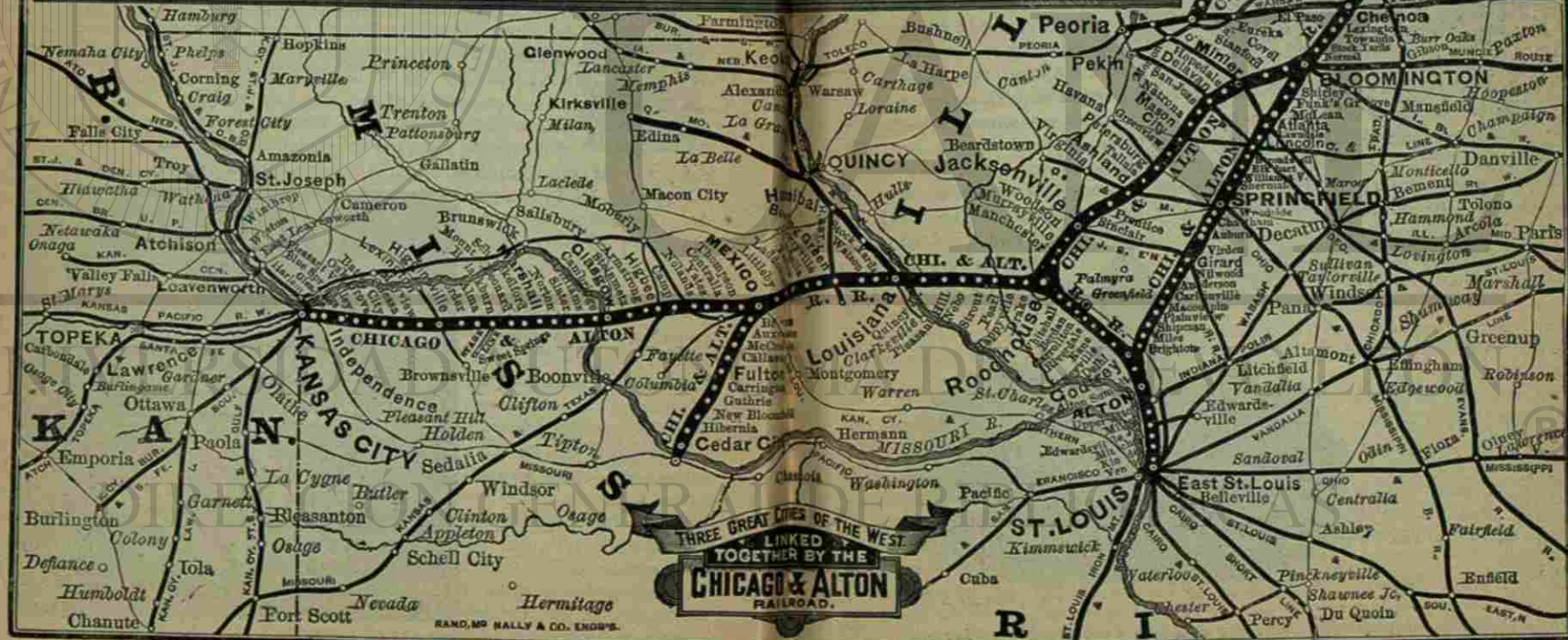
El ferro-carril cuyo nombre sirve de epígrafe al presente capítulo es una de las líneas más importantes y cómodas para viajar entre St. Louis, Mo., y la populosa CIUDAD DE LA EXPOSICION. Se extiende en línea casi recta de St. Louis á Chicago, entre las cuales media una distancia de 283 millas, y de St. Louis también á Kansas City, que dista de allí 323 millas. La distancia, pues, entre Chicago y Kansas City, via St. Louis, es de 606 millas; pero los que no tienen necesidad de llegar á St. Louis pueden ahorrar 113 millas de distancia entre dichas dos ciudades, haciendo el viaje directo ó sea por el ramal de *Roadhouse*, y *Bloomington*, como se verá consultando el mapa: la distancia por esta ruta es de 488 millas.



Lo escrito hará comprender fácilmente la importancia del *Ferrocarril Chicago & Alton*, pues él une con sus rieles de acero á tres de los centros de población y comercio más grandes de todo el país: CHICAGO, ST. LOUIS Y KANSAS CITY. De la importancia de cada una de estas ciudades tiene ya idea el lector que se haya dignado acompañarnos hasta aquí.

El que nos ocupa es, verdaderamente, uno de los ferro-carriles más hábilmente dirigidos en todo el país, y el que ha iniciado muchas de las grandes mejoras que en los últimos años han venido á contri-





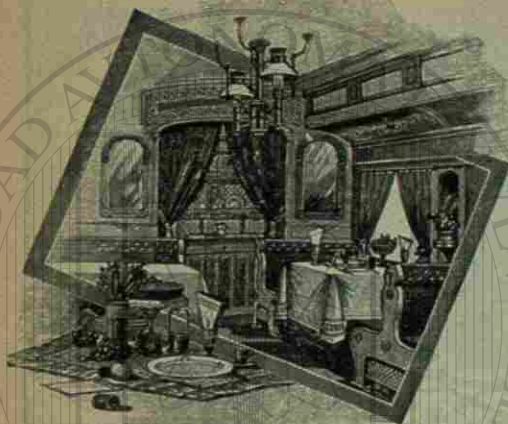
buir tanto para la comodidad del público que viaja. Fue uno de los primeros ó el primero en esta-

blecer el uso de los coches provistos de elegantes sillas para reclinarse ó recostarse, lujosos coches-salones, coches-comedores etc., y solo los coches-dormitorios de compartimentos llamados "Majestic" y "Teutonic", hechos por la Compañía de Pullman, costaron á la empresa \$40,000 cada uno. Los Directores de esta vía férrea, sin embargo de lo mucho que ya han hecho en este sentido, estudian constantemente nuevas medidas y proyectos que puedan aumentar esa comodidad y

acortar las distancias entre las ciudades que ella cruza, por medio de la velocidad de sus trenes. Nada de extraño, por consiguiente, que el *Chicago & Alton* sea tan favorecido por los que viajan entre las tres grandes ciudades ya mencionadas. Descansa la empresa de correos que el público la dispensa, así como para por cumplimiento al aumento de su tráfico, acavio del público un nuevo tren entre Chicago cual es conocido con el nombre de **THE CHICAGO LIMITED**, el más veloz de cuantos corren entre ambas ciudades, pues ha-
ce la carrera de 283 millas en solo 8½ horas.

Todo este tren se construyó siguiendo nuevos planos hechos expresamente para él por la Compañía de Pullman, y está todo vestibulado, desde el primero hasta el último de sus coches.

Este tren no se detiene en las estaciones para las comidas, pues éstas se sirven durante el viaje en su propio comedor, á la carte.



COCHE-COMEDOR—Ferrocarril Chicago & Alton.



CAPITOLIO DEL ESTADO—Springfield, Illinois.
[Ferrocarril Chicago & Alton]

El "Chicago Limited" sale de St. Louis á las 8:15 A. M., todos los días excepto los domingos, y llega á Chicago á las 4:45 P. M., haciéndose así el viaje con la luz del día. De Chicago sale á las 11:00 A. M. (excepto los domingos) y llega á St. Louis á las 7:30 P. M. Además de éste la Empresa del Chicago & Alton corre también otros tres magníficos trenes diariamente entre St. Louis y Chicago. Su vía está tan bien balastrada de piedra que casi no se siente el movimiento de los coches.

Los terrenos que atraviesa el Chicago & Alton se componen casi en toda su extensión de ricamente cultivadas praderas, tan dilatadas que en partes la vista no alcanza á distinguir sus confines, y á ambos lados de la vía va dejando el tren pequeñas poblaciones que subsisten y prosperan merced á la agricultura.

Se sale de St. Louis des pues de partir de la *Union Depot* (Estacion General) por debajo de las calles y altos edificios de la ciudad, recorriendo un túnel que empalma, por decirlo así, con el gran *Puente de Eads* que cruza el caudaloso Mis-

isipí. Al entrar á este puente el viajero se halla aun en el Estado de Missouri, pero una vez sale de él en el extremo opuesto se encuentra ya en el Estado de Illinois. El tren corre directamente al Norte por algunas millas cercano á las márgenes del Misisipí, el cual queda del lado izquierdo. La primera estacion de más importancia que se encuentra es Alton, ciudad de 10,184 habitantes, situada en las orillas del citado río, como á tres millas al Norte del punto donde se unen las aguas de éste y las del río Missouri, y á 25 millas de St. Louis. Debe Alton el aspecto pintoresco que tiene á los terrenos que ocupa, los cuales se elevan escarpados á gran altura sobre las márgenes del río. Las torres de sus templos y sus edificios más elevados se ven desde el tren, el cual pasa á corta distancia del centro de la poblacion.

Poco después la vía forma una curva hácia el Nordeste, y dejando el Valle



MONUMENTO DE LINCOLN—Springfield, Illinois.
[Ferrocarril Chicago & Alton.]

del Misisipi del lado izquierdo se ven por última vez las aguas del magestuoso río. A las 98 millas de St. Louis se llega á

Springfield, ciudad capital de Illinois. Está situada en el centro del Estado, en una pradera de ricos y bien cultivados terrenos, como á 4 millas al Sur del río Sangamon. Springfield es una atractiva ciudad de 24,852 habitantes. Sus calles se cruzan formando ángulos rectos; tiene espaciosa avenidas sombreadas por largas hileras de árboles frondosos y hermosos edificios públicos y particulares, siendo principal entre los primeros el Capitolio del Estado. Su costo de construcción fué de \$3,500,000 y tiene alguna semejanza con el de Washington. El ocupa toda una cuadra cerca del centro de la ciudad y es uno de los más cómodos y más bellos edificios de su clase en el país. Su elegante fachada puede verse desde el tren, del lado izquierdo de la vía.

En esta ciudad fué donde el inmortal Lincoln pasó gran parte de su vida. Él fué quien dirigió la primera embarcación que surcó las aguas del río Sangamon; aquí ejerció la carrera de las leyes; aquí, en la legislatura del Estado, ocupó puesto distinguido y de aquí salió para ir á ocupar la silla Presidencial en Washington. Después de su muerte fueron traídos aquí sus venerandos restos y depositados en un sepulcro provisional en el cementerio *Oak Ridge*, el 4 de Mayo de 1865; y en Octubre 15 de 1874 fueron finalmente depositados en la magnífica tumba que se construyó para el efecto [véase el grabado] allí mismo y la cual costó \$206,550.

Los amenos alrededores de Springfield, así como sus numerosos jardines, la han conquistado el título de *Ciudad de las Flores*, muy merecido por cierto. Sus principales hoteles son: *Leland Hotel*, *Revere House*, *Hotel Palace* y *St. Nicholas*, cuyos precios varían de \$2 á \$5.50 al día por hospedaje completo.

A las 156 millas de St. Louis se llega á *Bloomington*, población de 22,242 habitantes y que dista 126 millas de Chicago. De aquí parte el ramal ya aludido que termina en *Rookhouse*. A las 245 millas de St. Louis se llega á

Joliet, ciudad de 27,407 almas. Su caserío se extiende á ambos lados del río Des Plaines y del Illinois & Michigan Canal. Cuenta la ciudad con varios grandes molinos de harina y establecimientos para la fabricación de implementos de labranza, y se encuentra también aquí una de las Penitenciarías del Estado. Después de una carrera de 38 millas más llegan los trenes del simpático ferrocarril que ya conocen nuestros lectores, á

Chicago, cuya descripción aparece en la página 151 de esta guía. Los trenes del *Chicago & Alton* paran en la *Union Depot*, estación situada en la calle Canal, entre las de Madison y Adams. Su despacho de boletos se encontrará en la calle Clark, N.º 195.



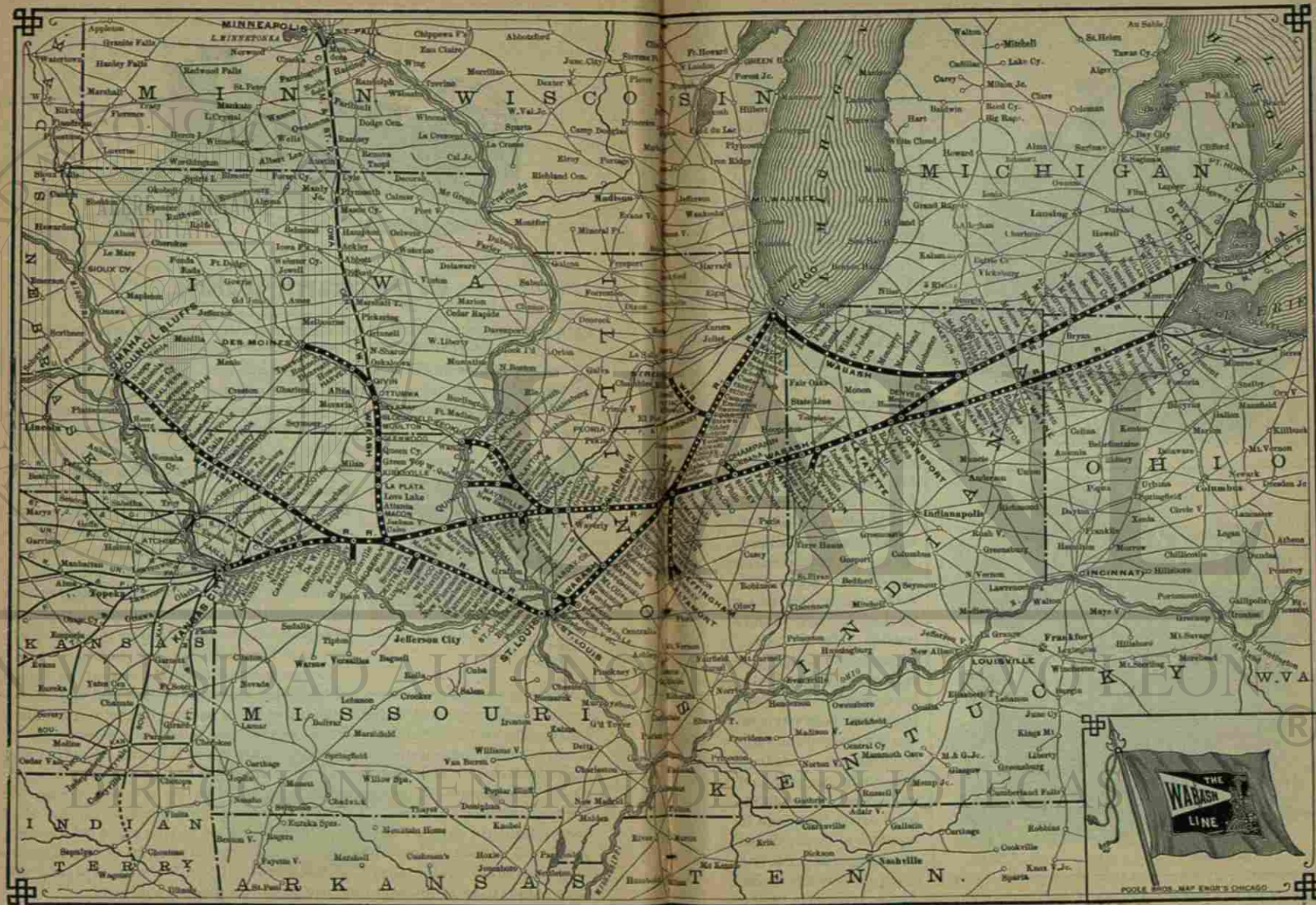
El Ferrocarril Wabash.

CHAS. M. HAYS, DIRECTOR GENERAL.—E. CHANDLER, AGENTE GENERAL DE PASAJES, ST. LOUIS, MO.

Si es que hemos de cumplir con la tarea que nos hemos impuesto de enterar al público sobre cuales son las principales y mejores vías de comunicación entre México y las principales ciudades de los Estados Unidos, no podemos menos que hacer mención del FERROCARRIL MODELO, que es como llaman al Ferrocarril Wabash cuantos viajan en sus suntuosos trenes. La empresa que tan hábilmente lo dirige, deseando corresponder al favor que siempre la dispensó el público, ha venido introduciendo constantemente valiosas mejoras en el servicio de sus diferentes líneas, hasta llegar á colocar al sistema todo en ese grado de excelencia que ha podido granjearle el aludido título de FERROCARRIL MODELO, bien merecido por cierto.

En sus trenes que corren durante el día, lo mismo que en los que corren por la noche, encuentra siempre el viajero elegantes coches provistos de las espléndidas sillas para reclinarse y recostarse, construidas en conformidad con los modelos más recientes y mejorados; estando además compuestos los trenes que parten por la noche de coches vestibulados todos, desde el primero hasta el último de los destinados al servicio de los pasajeros, figurando también entre ellos los célebres Coches de Compartimentos ó alcobas. En estos últimos coches puede el turista estar completamente aislado ó separado del resto de los pasajeros, si así lo desea, y rodeado de toda la comodidad de que pudiera disfrutar en el cuarto de un bien conducido hotel. Desde las alfombras del piso hasta los espejos y muflida cama, todo es lujoso y está arreglado con gusto exquisito.

Fué el Ferrocarril Wabash el primero que introdujo estos célebres Coches-



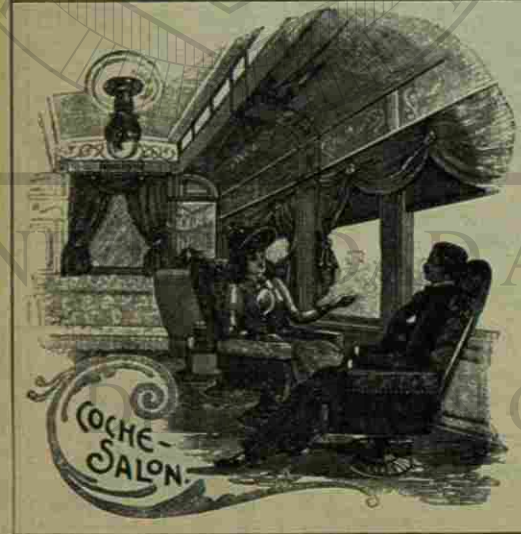
POOLE 1898 MAP ENGR'S CHICAGO

UNIVERSIDAD

UN

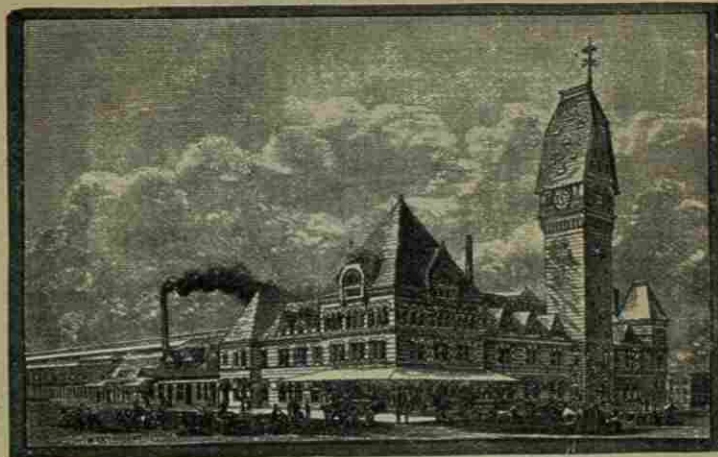
FRANCISCO

Alcobas tan generalmente preferidos por las familias, en vez de los camarotes de los coches-dormitorios comunmente usados por todos los ferrocarriles; pues en los coches-alcobas puede el pasajero cerrar las puertas de su propio cuarto con llave y disfrutar así en él de tanta libertad como en su propia casa. El precio es el mismo en estos que en los coches-dormitorios de Pullman.



Nada tan grato como hacer debida justicia á bien codimentados manjares, máxime si el servicio es esmeradamente limpio, mientras el tren se desliza sobre bruñidos rieles de acero á razon de cuarenta millas por hora. Nada tan agradable como disfrutar de las comodidades que ofrecen algunos soberbiamente lujosos Coches-Salones, donde pueden á la vez admirarse las femeniles gracias y atractivos de las hermosas y elegantes pasajeras, pues es en estos donde generalmente se reúnen durante el día. Nada tan grato, en fin, como viajar en un ferrocarril que tiene la reputacion de ser de los más seguros contra cualquier accidente, debido tanto á la pericia de sus Conductores y maquinistas como á la buena

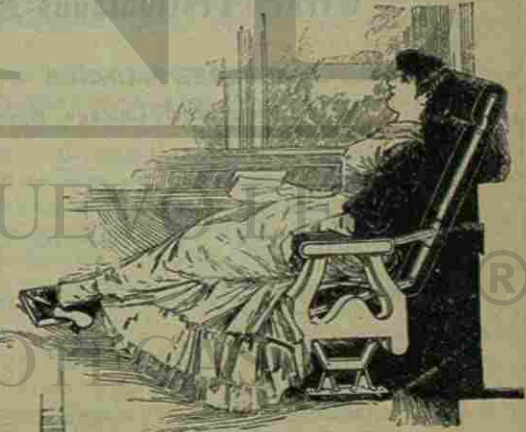
disciplina de todos los empleados que están bajo sus órdenes. Todo-esto, el lujo, la comodidad y la seguridad, encontrará el turista que viaje en los trenes del *Wabash*, de cuya importancia podrá juzgar consultando el mapa que aparece en el presente capítulo.



ESTACION DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL WABASH—Chicago.


Que no echen pues en olvido esto los turistas mexicanos que lleguen á St. Louis de paso para la gran EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA, si es que no tienen boletos directos hasta Chicago. En la ciudad de México, ya sea que hagan su viaje por el *Central Mexicano* ó por el *Nacional Mexicano*, podrán obtener boletos con el privilegio de viajar por este ferrocarril si manifiestan su deseo de hacerlo así al agente del *Central Mexicano* en la Plazuela de Guardiola ó al agente del *Nacional Mexicano* en los bajos del Hotel San Carlos. En St. Louis, Missouri, el despacho de boletos del *Wabash* está situado en la esquina de las calles Olive y Market.

¡Cuan grato es el viajar en estos coches del *Wabash*!



LA RUTA

FAVORITA DE ST. LOUIS



ALERE FLAMMA VERITATIS

CHICAGO*TOLEDO*DETROIT*.....

Con Coches-Dormitorios Palacios via las CATARATAS DEL NIAGARA hasta la GRAN ESTACION CENTRAL EN NUEVA YORK.

Y TAMBIEN A *BOSTON* AL TRAVES DEL TUNEL DE HOOSAC.

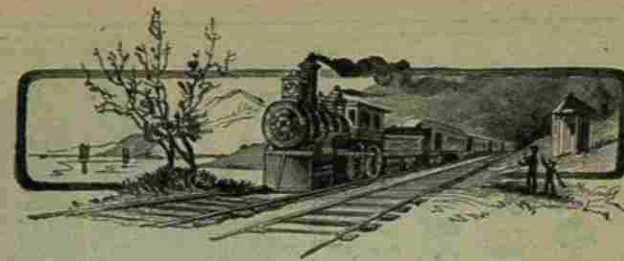
Cereces-Vestibulados-Solidos.

COCHES-COMEDORES PALACIOS
En los trenes de Chicago, Nueva York y Boston.

COCHES PALACIOS DE SILLAS RECLINATORIAS

Sin Cargo Adicional en Todos los Trepes Directos

CHAS M. HAYS, Director General. F. CHANDLER, Agte. Geral. de Fletes y Pasajes.
St. Louis, Missoniri.



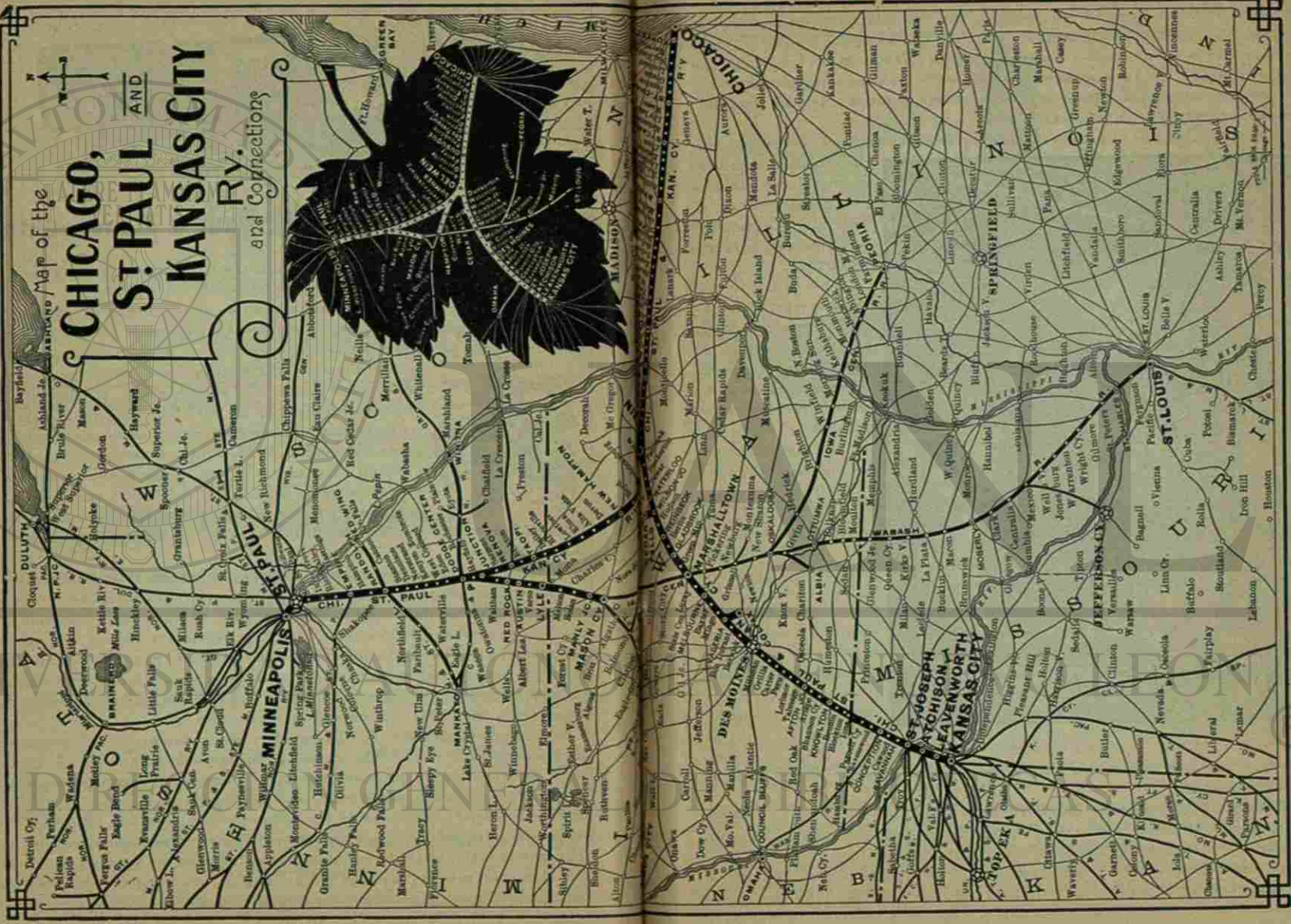
Ferrocarril Chicago, St. Paul & Kansas City.

W. R. BUSENBARK, DIRECTOR DE TRAFICO, CHICAGO.
F. H. LORD, AGTE. GRAL. DE PASAJES.

Este capítulo puede bien considerarse como un paréntesis en el plan de las varias rutas que hemos trazado desde la capital de México á Chicago y Nueva York, paréntesis que nos agradecerán sin duda todos aquellos de nuestros lectores que vengan á este país con el fin de conocer sus puntos más pintorescos y atractivos y las vías de comunicacion mejores para dirigirse á ellos. Entre esos puntos deben los turistas mexicanos incluir las ciudades gemelas de *St. Paul* y *Minneapolis*, y tomar en Chicago ó Kansas City para llegar á ellas uno de los elegantes trenes del *Chicago, St. Paul & Kansas City*, al que tambien se nos ocurre llamara quí "*Hoja de Parra*," ya que la forma de la marca que ha adoptado nos hace pensar en ello.

No todas las líneas férreas que se construyen pueden alcanzar un éxito ó resultado feliz; pero es indudable que aquellas que sí lo alcanzan lo deben todo á la habilidad de las personas encargadas de dirigir las; personas que han sabido tener el debido acierto, no solo para comprender las necesidades del público y del territorio que ellas cruzan, sino que han puesto tambien de su parte cuantos medios les han sido posibles para satisfacer ó remediar esas mismas necesidades, logrando así que la línea férrea encargada á sus cuidados rinda beneficios á la empresa y al público á la vez.

Esto es precisamente lo que ha pasado y está pasando con el ferrocarril al cual dedicamos el presente capítulo. No nos ocuparemos de la historia de su construcción: lo que más importará á nuestro público es saber que si se busca una línea que posea más comodidades, una línea que más se distinga por el lujo y elegancia de sus coches de pasajeros, una línea que tenga Conductores más atentos y experimentados en el servicio, una línea más segura para viajar por su buen balastre y por la disciplina de todos sus empleados, le interesará saber, decimos, que no la ha de encontrar en todo este gran país; pues ninguna hay que pueda en nada de todo ello aventajar al *Chicago*,



Map of the
CHICAGO, ST. PAUL AND KANSAS CITY
Ry. and Connections

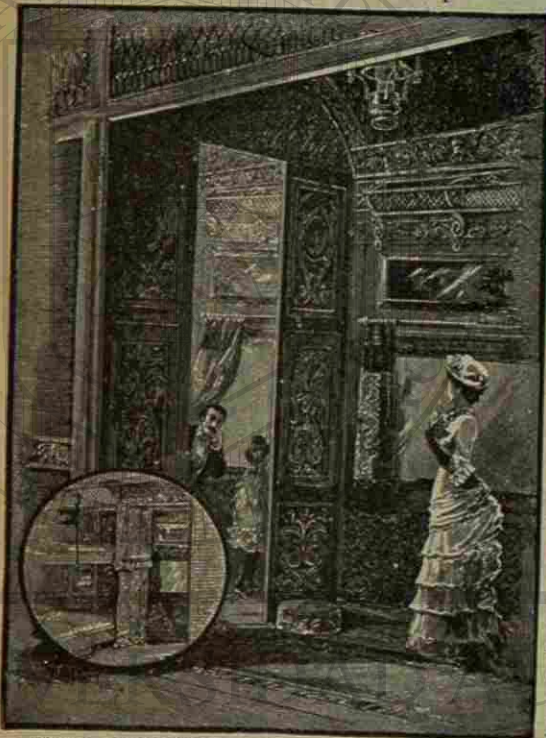


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

St. Paul & Kansas City. De una pequeña, casi insignificante línea que era ha prosperado, merced á su excelente dirección, hasta llegar á figurar hoy entre las vías de comunicación más prominentes y favoritas del público en todo el Nordeste, y, cruzando sus brazos de acero toda una región riquísima por sus productos, han ligado entre sí á las tres grandes ciudades que forman sus principales puntos terminales.

Ninguna región de la misma extensión posee más variados recursos ni ninguna ofrece tampoco



COCHE DORMITORIO DE COMPARTIMENTOS.—Ferrocarril Chicago, St. Paul & Kansas City.

oportunidades mejores á los que se dedican al comercio, al agricultor y al fabricante para hacer fortuna.

En los terrenos que cruza su vía no encontrará el viajero pasos difíciles ningunos, ni elevadísimas sierras ó abismos espantosos; no encontrará esos cuadros extraños y raros con que una naturaleza ansiosa de conmover nuestro espíritu fuertemente ha arrojado al paso de otros ferro-carriles: aquí solo encontrará paisajes de tranquila belleza; encontrará los frutos que rinden el trabajo y la industria; encontrará la agricultura en estado floreciente y á los agricultores con justas grandes esperanzas para el porvenir, pues todo lo tienen:

amor al trabajo y tierras tan fértiles que corresponden con creces á las caricias del arado. Las oficinas generales de este ferro-carril se hallan en St. Paul, y el Departamento de Fletes y Pasajes dirige sus negocios de la ciudad de Chicago, hallándose á su frente el tan hábil como estimable caballero W. R. Busenbark, como Director del Tráfico, cuyas oficinas se hallan en el elegante edificio conocido con el nombre de *Phoenix Building*. El despacho de boletos



GRAN ESTACION CENTRAL DE PASAJEROS, CALLE HARRISON Y QUINTA AVENIDA—Chicago. (Ferrocarril Chicago, St. Paul & Kansas City.)

de la compañía se encuentra en la calle Clark, N° 188, y sus trenes parten de la *Grand Central Passenger Station*, la que solo hace unos cuantos meses quedó terminada en la esquina que forman la Quinta avenida y la calle Harrison.

Es el de esta estación de pasajeros uno de los edificios de mayores proporciones y mayor belleza arquitectónica de cuantos hay en el país, con una hermosa torre que se levanta atrevida en el espacio á gran altura, en la que hay un reló de carátula trasparente cuya sola máquina podría bien llenar todo un furgón de ferro-carril.

Esta línea férrea atraviesa de Este á Oeste toda la parte ó extremo Norte del Estado de Illinois, y en la estación de

Dubuque, perteneciente ya el Estado de Iowa, la cual dista 167 millas de Chicago, cruza el río Misisipí sobre un gran puente de magnífica construcción. Dubuque es una bonita ciudad de 30,147 habitantes, que tiene edificios sólidos, de ladrillo colorado todos los más, calles amplias y aseadas, con árboles corpulentos en larguissimas hileras á sus lados, y en sus alegres colinas hermosas casas de familias rodeadas de amenos jardines. Sus tranvías eléctricos conducen pasajeros de un extremo á otro de la ciudad por 5 cvos.

La estación *Oelwein*, que se halla á 240 millas de Chicago, es el punto [véase el mapa] donde se unen las tres principales líneas de este ferro-carril. *Bailey* es la última estación que se pasa en Iowa, pues la siguiente, que es *Taopi*, se encuentra en territorio de Minnesota. *Dodge Center* se llama una pequeña estación situada á 348 millas de Chicago, la cual ofrece muy bonitos paisajes; allí se ven también montañas cubiertas por una vigorosa vejetación, y los

terrenos que recorre el tren van siendo desde aquí cada vez más pintorescos, hasta que se llega á

St. Paul, ciudad capital del Estado de Minnesota, situada en las márgenes del Misisipi, á 2,200 millas de su desembocadura en el Golfo de México y á 420 millas de Chicago. Esta es, verdaderamente, una hermosa ciudad que ha hecho grandes progresos en los últimos años. En 1880 el número de sus habitantes era solo de 41,473, y, según el último censo, (1890) su población actual se compone de 113,156 almas.

Debe el nombre que tiene á una pequeña y rústica capilla construida allí en 1841 por un misionero Jesuita quien la dedicó á San Pablo. Se construyó el primer edificio en este lugar en el año de 1838; en 1854 obtuvo el título de ciudad, fecha en que solo contaba con 3,000 habitantes. En la actualidad es un centro ferro-carrilero y comercial de gran importancia. Entre sus principales edificios figuran el Capitolio del Estado, la Aduana, la Administración de Correos y el Gran Teatro de la Opera.

Aquí no se hace ya uso del anticuado sistema de tranvías de tracción animal; pues hace tiempo que se desecharon estos para dejar su lugar á los de moderna invención, movidos por cable y por electricidad. Estos últimos corren hasta la ciudad de Minneapolis, que dista de allí 10 millas.

Tiene St. Paul magníficos y numerosos planteles de educación, siendo de más de 20,000 el número de los niños que acuden á las escuelas; tiene 140 templos, incluyendo los de todas las denominaciones; hermosos parques; alumbrado eléctrico y hoteles como los que no tiene ninguna otra ciudad del Noroeste, y dos grandes teatros, siendo el principal el Grand Opera House.

Las residencias de las familias ocupan las alturas de la ciudad, desde donde se ve tendida en un hermoso bajo su parte activa ó comercial, y el hermoso río con sus magníficos puentes y numerosas embarcaciones que surcan sus aguas en todos sentidos.

Sus principales hoteles son: *Hotel Ryan*, conducido bajo el plan americano, cuyos precios son de \$3 á \$5 al día, y el *Hotel Metropolitan*, conducido bajo el plan europeo, que cobra de \$3 arriba. Los hoteles *Langham*, *Nicollet House*, *The Brunswick*, *Windsor Hotel* y *Hotel Sherman* son hoteles que cobran de \$2 á \$3 al día por hospedaje completo.

Minneapolis, que como ya se ha dicho dista diez millas de St. Paul, es una atractiva ciudad de 164,738 habitantes, situada á ambos lados del río Misisipi, cerca de las célebres cascadas de *St. Anthony*, en una amplia y alta planicie de donde se dominan en vasta extensión sus alegres alrededores que fecundizan las aguas del caudaloso río.

Aunque de mayor número de habitantes, muchos dicen que St. Paul es más pintoresca; pero esto puede ser solamente una cuestión de gusto. Lo cierto es que ambas reunen muchos atractivos; que su importancia aumenta con cada día que transcurre y que para 1900, año en que se levantará el nuevo censo, la población de cada una de ellas habrá ascendido ya á 250,000 almas lo menos, tal es la rapidez con que progresan.

TERCERA PARTE.

ruta NUMERO 3.

EL GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
REGISTRO
GENERAL DE BIBLIOTECAS

terrenos que recorre el tren van siendo desde aquí cada vez más pintorescos, hasta que se llega á

St. Paul, ciudad capital del Estado de Minnesota, situada en las márgenes del Misisipi, á 2,200 millas de su desembocadura en el Golfo de México y á 420 millas de Chicago. Esta es, verdaderamente, una hermosa ciudad que ha hecho grandes progresos en los últimos años. En 1880 el número de sus habitantes era solo de 41,473, y, según el último censo, (1890) su población actual se compone de 113,156 almas.

Debe el nombre que tiene á una pequeña y rústica capilla construida allí en 1841 por un misionero Jesuita quien la dedicó á San Pablo. Se construyó el primer edificio en este lugar en el año de 1838; en 1854 obtuvo el título de ciudad, fecha en que solo contaba con 3,000 habitantes. En la actualidad es un centro ferro-carrilero y comercial de gran importancia. Entre sus principales edificios figuran el Capitolio del Estado, la Aduana, la Administración de Correos y el Gran Teatro de la Opera.

Aquí no se hace ya uso del anticuado sistema de tranvías de tracción animal; pues hace tiempo que se desecharon estos para dejar su lugar á los de moderna invención, movidos por cable y por electricidad. Estos últimos corren hasta la ciudad de Minneapolis, que dista de allí 10 millas.

Tiene St. Paul magníficos y numerosos planteles de educación, siendo de más de 20,000 el número de los niños que acuden á las escuelas; tiene 140 templos, incluyendo los de todas las denominaciones; hermosos parques; alumbrado eléctrico y hoteles como los que no tiene ninguna otra ciudad del Noroeste, y dos grandes teatros, siendo el principal el Grand Opera House.

Las residencias de las familias ocupan las alturas de la ciudad, desde donde se ve tendida en un hermoso bajo su parte activa ó comercial, y el hermoso río con sus magníficos puentes y numerosas embarcaciones que surcan sus aguas en todos sentidos.

Sus principales hoteles son: *Hotel Ryan*, conducido bajo el plan americano, cuyos precios son de \$3 á \$5 al día, y el *Hotel Metropolitan*, conducido bajo el plan europeo, que cobra de \$3 arriba. Los hoteles *Langham*, *Nicollet House*, *The Brunswick*, *Windsor Hotel* y *Hotel Sherman* son hoteles que cobran de \$2 á \$3 al día por hospedaje completo.

Minneapolis, que como ya se ha dicho dista diez millas de St. Paul, es una atractiva ciudad de 164,738 habitantes, situada á ambos lados del río Misisipi, cerca de las célebres cascadas de *St. Anthony*, en una amplia y alta planicie de donde se dominan en vasta extensión sus alegres alrededores que fecundizan las aguas del caudaloso río.

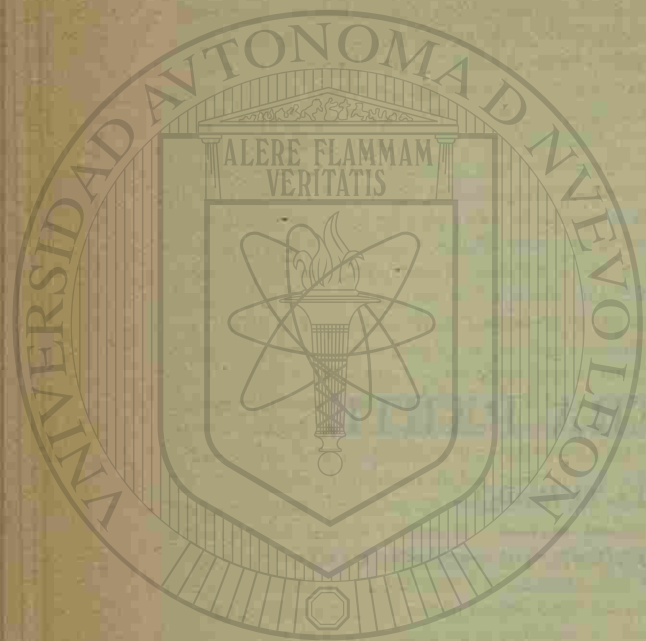
Aunque de mayor número de habitantes, muchos dicen que St. Paul es más pintoresca; pero esto puede ser solamente una cuestión de gusto. Lo cierto es que ambas reunen muchos atractivos; que su importancia aumenta con cada día que transcurre y que para 1900, año en que se levantará el nuevo censo, la población de cada una de ellas habrá ascendido ya á 250,000 almas lo menos, tal es la rapidez con que progresan.

TERCERA PARTE.

—
 RUTA NUMERO 3.
 —

EL GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA.
 —

UNIVERSIDAD
 AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
 DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE



De Chicago y St. Louis á Cincinnati.

LIGEROS APUNTES SOBRE EL GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—CINCINNATI.

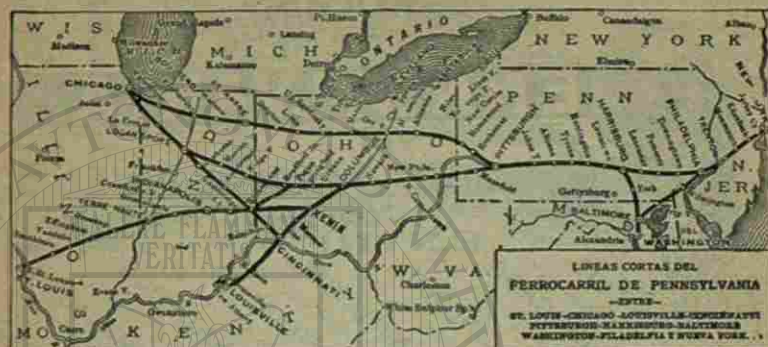
Queremos tener el gusto de dedicar al primer ferrocarril de América toda la TERCERA PARTE de esta humilde publicación, aunque comprendemos bien que para describirle en toda su extensión sería necesario un volumen de muchos cientos de páginas, y para hacerle debida justicia una pluma mejor cortada que la nuestra.



Pero publicar una guía de viajeros destinada á entrar al público de cuáles son las mejores vías de comunicación entre las principales ciudades de este país, y no incluir entre ellas al gran Ferrocarril de Pennsylvania, equivaldría á anunciar la publicación de una obra descriptiva de las principales ciudades del mundo sin hacer en ella mención ninguna de

Londres, París y Berlin, de Nueva York, Chicago y Filadelfia; sería lo mismo que hablar de los ríos más grandes y no decir nada del Misisipi, del Nilo y el Amazonas, ó de los montes más elevados de la tierra sin aludir al Hércules de la Nueva Guinea ó al Everet en el Asia; sería lo mismo, en fin, que citar los más soberbios y sorprendentes monumentos erigidos en el mundo por la mano del hombre y olvidarse del hermoso obelisco de Washington, que se alza magestuoso desde las orillas del poético Potomac para penetrar hasta la región de las nubes y herirlas con su ápice brillante.

Además, nos hemos propuesto describir en esta guía, aunque ligeramente, las principales ciudades de este gran país, tales como Chicago, St. Louis, Cincinnati, Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston; y al formar el plan para nuestra obra, como era muy natural, estudiamos



los diferentes y numerosos ferro-carriles que ligan á estas unas con otras, para formar con aquellos que juzgásemos más convenientes y mejores para el caso una ruta que incluyese todos estos grandes centros de población, los cuales visitarán sin ninguna duda los turistas mexicanos que se preparan en grandes números para ir en 1893 á la gran CIUDAD DE LA EXPOSICION.

Pronto nos hizo comprender nuestro estudio que el *Ferrocarril de Pennsylvania* era el más conveniente, no solo porque él liga á todas estas grandes poblaciones con sus cintas de acero sin la cooperación de ninguna otra línea extraña, pudiendo vender boletos directos á cada una de ellas ó boletos con privilegio de detenerse en todas ellas, si así se desea, sino



ESTACION DEL FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—Cincinnati, Ohio.

también el más conveniente por muchos otros títulos, como se tendrá ocasión de ver continuando la lectura de estas páginas.

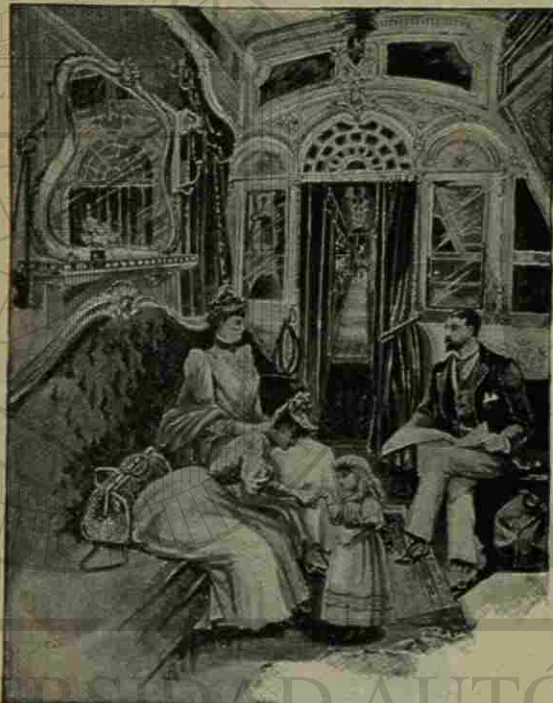
Con gusto verdadero hacemos, pues, una especial recomendación de este gran sistema ferroviario á todos los viajeros del país, y á todos aquellos que arriben del extranjero á Nueva York, ya sean ellos de la Habana, Centro y



GABINETE PARTICULAR—Ferrocarril de Pennsylvania.

Sud-América ó de cualesquiera de las naciones europeas, con el fin de visitar la Exposición Universal Colombiana: igual recomendación hacemos á todos aquellos que lleguen á St. Louis y Chicago de las poblaciones del Sur y del Oeste, con el deseo de extender sus viajes hasta las hermosas ciudades ya citadas: así comprenderán la razón que nos asiste al trazar estas líneas, y nos lo agradecerán también.

En St Louis, Mo., el despacho de boletos de este ferrocarril está situado en la esquina de las calles Olive y Broadway, y sus trenes parten de la *Union Depot*. En Chicago, su despacho de boletos se encontrará en la calle Clark, N° 248, y sus trenes parten de la estación de pasajeros llamada también *Union Depot*, sita en la calle Canal, entre las de Madison y Adams. En la



COCHE-SALÓN—Ferrocarril de Pennsylvania.

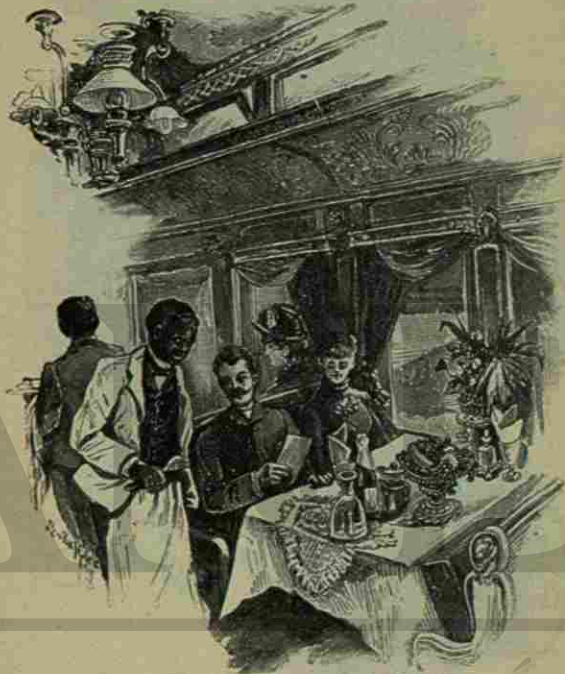
página 199 de esta guía se encontrarán precios de pasajes y otros informes referentes á esta línea, los cuales son de utilidad para el viajero.

Pocos son los que tienen idea clara del inmenso y complicadísimo mecanismo—que se nos perdone si no podemos encontrar otro medio mejor de expresarnos—que se tiene que poner en juego para poder conducir con perfección y buen éxito los negocios de una empresa de tal magnitud y poner en operación un sistema ferroviario tan extenso como el que nos ocupa. Es indudable que ésto no podría ser posible sino figuraran á su frente personas de grandes aptitudes financieras, y de una habilidad ejecutiva á toda prueba.

Un ferrocarril que en el espacio de solo un año ha podido trasportar arriba de 137,000,000 de toneladas de flete y come 85,000,000 de pasajeros por

medio de sus diferentes líneas ó ramificaciones, obteniendo una utilidad total de más de \$132,500,000, debe ser por cierto un ferrocarril de alguna consideración.

Y no se puede pensar en la enormidad de tal movimiento de carga y pasajeros sin comprender que para llevarlo á efecto ha de haber sido preciso

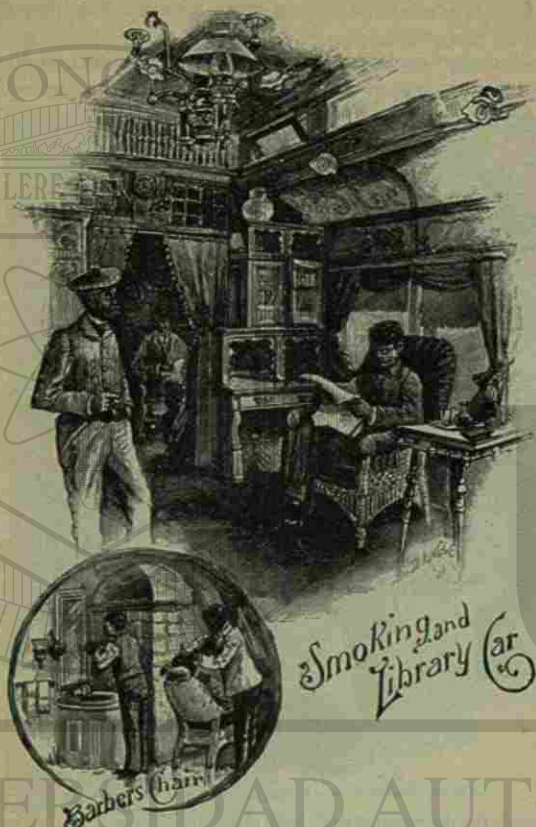


COCHE COMEDOR—Ferrocarril de Pennsylvania.

un verdadero ejército de empleados: esto nos conduce á una nueva consideración sobre los benéficos resultados que acarrea una empresa como la que nos ocupa; pues no solo es ella de grande y positivo bien para el comerciante, por las muchas facilidades que posee para traer y llevar efectos á cortas y á largas distancias sin demora, ni lo es tampoco solamente para el viajero, que por la velocidad de sus trenes hace gran ahorro de tiempo y por su lujo, elegancia y excelente servicio puede viajar con toda clase de comodidades, sino que es así mismo una bendición para tantos padres é hijos de familia, en cuyos hogares reina la alegría y la abundancia, merced al constante y lucrativo empleo que obtienen al servicio de esta poderosa empresa.

La organización de este gran ferrocarril es perfecta en todos sus pormenores. Cada uno de sus departamentos está conducido sistemáticamente y

cada empleado es personalmente responsable ante su superior por el fiel des-



Smoking and
Library Car

COCHE-LIBRERIA Y DE FUMAR—Ferrocarril de Pennsylvania.

empeño de los deberes que le han sido asignados. Así, todo camina con orden más perfecto y el despacho de sus enormes negocios se efectúa sin dificultades ni retrasos.

Las oficinas generales de este ferrocarril se hallan en Filadelfia, y en el solo gran edificio que ocupan hay más de 1,000 empleados, y como 2,000 en los departamentos y estaciones de pasajeros y fletes en la misma ciudad, ascendiendo á nada menos que á 50,000, el número de las personas que se ocupan en aquellas de sus líneas que solamente quedan al Este de las ciudades de Pittsburg y Erie, y cuyos nombres se hallan inscritos en la lista mensual de pagos; personas escogidas todas, pues han tenido que pasar por un exá-

men sobre sus aptitudes mentales y físicas antes de poder ingresar al servicio.



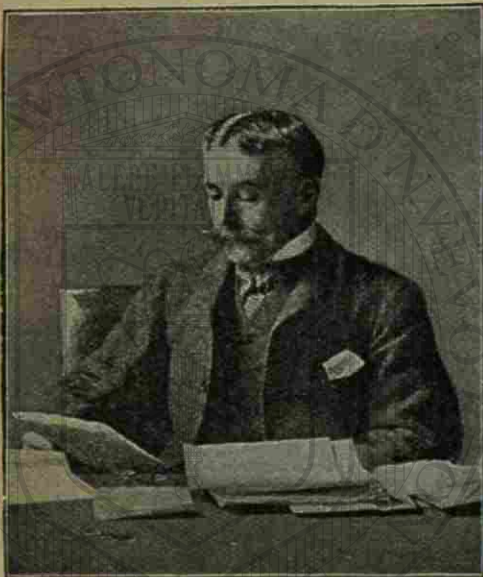
Observation
Car

COCHE-OBSERVATORIO—Ferrocarril de Pennsylvania.

La empresa tiene siempre en cuenta los hábitos individuales de cuantos admite á su servicio; y para ocupar aquellos puestos que ponen al empleado directamente en contacto con el público es cuando más particularmente exige que éste sea de buenas maneras, ayudando no poco al aspirante en tales casos el tener una buena presencia. Así se explica esa finura y galantería que se nota á primera vista en todos aquellos que ocupan los aludidos puestos, muy particularmente cuando tratan con señoras, y ese esmerado cuidado y solicitud en atender á los niños y personas ancianas: todo ello forma parte de los deberes que tienen que cumplir.

Les estimula así mismo en gran manera la convicción que tienen de que

la compañía sabe apreciar siempre sus servicios en lo que valen, y que el fiel



SR. FRANK THOMPSON—Primer vice-Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania.

tán desempeñando. Tan alhagüenos resultados no pueden menos que encender en el aspirante pecho del empleado un deseo vivo de hacer acopio de méritos para poder escalar iguales puestos, y esto es lo que ha servido de base, no hay que dudarlo, al notable feliz éxito que en su organización ha podido alcanzar la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania.

Su primer vice-presidente lo es el Sr. Frank Thompson, cuyo retrato tenemos el gusto de incluir aquí y quien se halla aun, bien puede decirse, en la primavera de su vida.

Ya que hemos citado el nombre de este distinguido caballero nos es igualmente grato reproducir los siguientes párrafos de un artículo que referente á su persona encontramos, no hace mucho, en un número del FRANK LESLIE'S ILLUSTRATED NEWSPAPER, el cual ve la luz pública en Nueva York y que es uno de los principales, más influyentes y mejor escritos semanarios ilustrados de los Estados Unidos.

“El Sr. Frank Thompson, primer vice-presidente del Ferrocarril de Pennsylvania, es sin ninguna duda uno de los directores de ferro-carriles más hábiles en todo el país.

Desde temprana edad se dedicó al estudio práctico de la línea en la que hoy ocupa puesto tan elevado. Habiendo concluido sus estudios en los cole-

desempeño de sus deberes es el único que puede influir á su ascenso ó elevación en su empleo. Una prueba elocuentísima de esto la tienen en el presidente mismo de esta poderosa corporación, quien supo elevarse paso á paso ó grado por grado, desde el humilde puesto que ocupaba en uno de los cuerpos de ingenieros hasta la distinguida posición que hoy ocupa. Otras pruebas tienen también en muchos de los que en la actualidad son altos empleados en el servicio de la empresa, quienes comenzaron al pié de la escalera que les ha conducido hasta los envidiables puestos que hoy están desempeñando.



SR. GEORGE B. ROBERTS,

PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA

gios de Franklin y Marshal, de Pensilvania, cuando contaba apenas 18 años de edad, pasó luego á los talleres que tiene la compañía en Altoona, donde pudo adquirir despues de varios años los conocimientos prácticos necesarios para la construcción de locomotoras y coches de ferro-carril y para manejarlos una vez se ponian en activo servicio. Con el rico caudal de conocimientos y experiencia adquirida aquí, no pudo menos que encontrarse en perfecta aptitud para comenzar la brillante carrera que el porvenir le tenia reservada. Sus ascensos fueron rápidos. De superintendente de division subió á superintendente de fuerza motriz, á director general, y de segundo vicepresidente á primer vicepresidente, que es el grado ó puesto que hoy ocupa.

Durante todo este tiempo no solo ha podido el presenciar el desarrollo del sistema ferroviario de América, sino que con su sagacidad, su juicio y clara inteligencia ha contribuido tanto como el que más á su desarrollo y á ese alto grado de eficacia á que ya hoy ha llegado.

El Sr. Thompson ha sabido distinguirse en los diferentes puestos que ha ocupado en el Ferrocarril de Pennsylvania, dando siempre pruebas plenas de su gran habilidad. El introdujo importantes reformas en la dirección, en la administración y conservación de la vía, las cuales han colocado al Pennsylvania al frente de todos los ferro-carriles americanos. La solidez de la vía y de los puentes; el mantenimiento de toda la línea en la más perfecta condición, lo cual se ha logrado ofreciendo premios por las secciones mejor atendidas; el uso de varios aparatos de seguridad; la construcción de estaciones de pasajeros de grandes atractivos por su estilo arquitectónico, y la excelencia del equipo que tan gran celebridad ha alcanzado á este ferro-carril no son sino unas cuantas de las muchas mejoras debidas á su genio creador. Está dotado de extraordinarias aptitudes administrativas y ejecutivas, y no solo fundó sino que desarrolló también el sistema de disciplina que distingue á la organización del gran cuerpo de empleados que él dirige.

Como primer vicepresidente, el Sr. Thompson tiene á su cargo todos los asuntos que se relacionan con el tráfico de fletes y pasajes, todos los intereses de trasportes de todas descripciones, y también el reglamento de las relaciones que existen entre el Pennsylvania y todos los demás ferro-carriles.

Él está enteramente versado en cuanto pueda relacionarse con los asuntos ferrocarrileros; y sus vastos conocimientos unidos á su tacto, habilidad y energía le hacen completamente apto para el desempeño de sus arduas tareas, para el cumplimiento de los grandes deberes que de él exige el tan elevado como delicado puesto que ha sido llamado á ocupar."

Cuando aun no había en todo el país ni la mitad del número de millas de ferro-carril que hoy comprende el solo Sistema del Pennsylvania, ya la empresa había inaugurado su política de mejoras, á la cual se ha adherido hasta hoy, desarrollándola día tras día en mayor escala hasta alcanzar ese grado de excelencia que hoy se nota en todos sus departamentos. No ha habido ninguna innovación, ningún descubrimiento encaminado á ser de utilidad pública en el servicio de ferro-carriles que ella no haya puesto á prue-



PARADERO DE LOS TRENES.

FACHADA DE LA ESTACION.



VISTA INTERIOR DEL SALON DE ESPERA.

EL SR. FRANK THOMSON, Primer V. P.



EXTERIOR DE LA TORRE DE ESCAPES Y SEÑALES.



VISTA INTERIOR DE LA MISMA TORRE.

GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—En su estación de la calle Broad, Filadelfia.

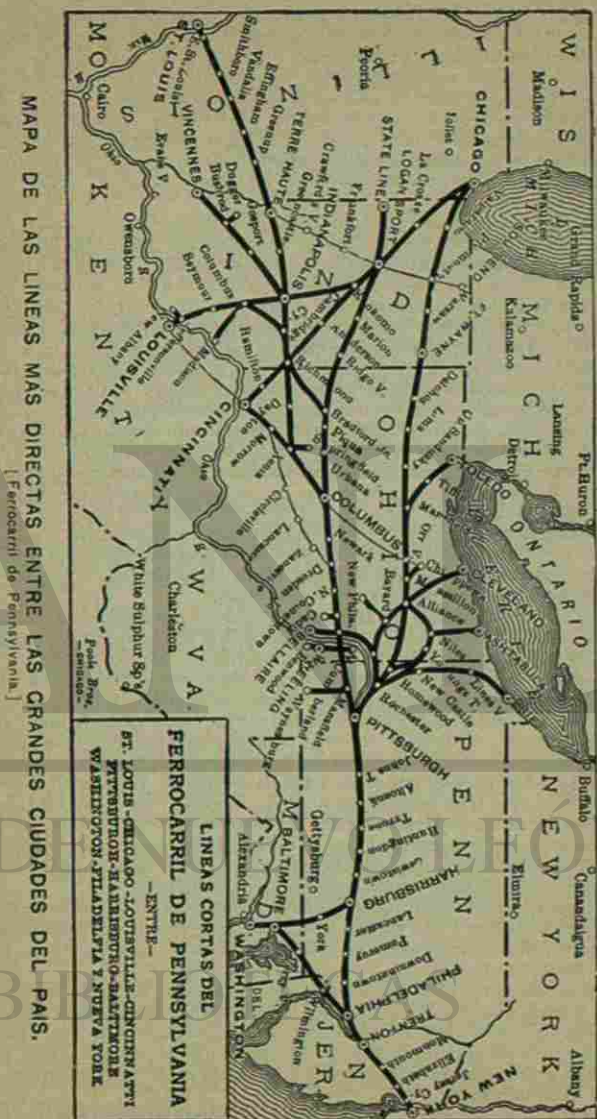
ba, y luego en uso, si es que llenaba el fin que se deseaba.

El sistema de señales, tan valiosísimo para la seguridad del viajero, fué primeramente introducido en el *Ferrocarril de Pennsylvania* y extendido gradualmente hasta que ya hoy no hay una sola milla de su línea troncal que no se halle protegida por ellas. Con esta gran mejora vino la de los escapes automáticos, los cuales han sido tan maravillosamente perfeccionados últimamente. Los tanques colocados en la vía, entre los dos rieles, por medio de los cuales pueden las locomotoras proveerse del agua necesaria para sus calderas sin detener su carrera fueron también primeramente adoptados para su uso permanente por este ferrocarril, y estos mismos tanques han contribuido mucho á mantener esa velocidad que ha hecho célebres á sus trenes expresos. Los frenos de aire comprimido fueron también adoptados por el *Pennsylvania* tan luego como se expidió su privilegio de patente, añadiendo así á sus trenes un elemento más de seguridad, pues por medio de ellos se pone el manejo de todo el tren en poder del maquinista, que es el más competente para asumir la responsabilidad de su buen uso ó acción.

Tendríamos que extendernos demasiado si fuéramos á citar una á una todas las grandes mejoras introducidas en el moderno modo de viajar por la empresa del *Ferrocarril de Pennsylvania*, y así nos conformaremos con solo decir que ella ha sabido aprovecharse de cuantas mejoras se han inventado hasta el día en este país y en Europa con el fin de contribuir á la comodidad del público que viaja; diremos que el *Pennsylvania* no sigue, sino que se halla á la cabeza, que guía á todos los demás ferrocarriles tanto por la seguridad y velocidad como por el lujo y elegancia de sus trenes.

Uno hay entre todos ellos, entre todos estos trenes, sin embargo, que llama más particularmente la atención: el llamado *PENNSYLVANIA LIMITED*. Es éste un verdadero palacio rodante. Está compuesto de coches-salones y coches-dormitorios de Pullman, un coche-comedor y un coche-observatorio. Todos ellos pueden tomarse como modelos para ilustrar hasta qué grado de adelanto han llevado las artes que profesan el ingeniero mecánico, el maquinista, el labrador de maderas, el decorador y el tapicero. Todos los coches están unidos unos con otros por medio de los renombrados Vestíbulos de Seguridad de Pullman, y de tal manera que un tren compuesto de siete ó ocho coches no parece debido á este estilo de comunicacion tan conveniente sino un solo coche alargado. Las señoras, ancianos y niños pueden pasar de un extremo al otro del tren sin el menor peligro, sin dificultad ninguna y sin exponerse á la temperatura exterior: con la misma facilidad que pudieran recorrer en cualquier dirección su propio coche.

El interior del *Pennsylvania Limited* tiene para los pasajeros en general un conjunto de elegancia y atractivos, y el coche de fumar es para los hombres un verdadero pequeño Eden. En este último hay lujosas sillas, divanes, mesas y escritorios; los periódicos del día y una magnífica librería, todo á su disposición. Si el viajero necesita refrescos, puros etc., solo tiene necesidad de tocar un boton eléctrico para ver satisfecho su deseo; si quiere



saber el estado que guardan los principales mercados del mundo solo tiene que dirigir la mirada hacia un lado del coche, donde hay un pizarrón en el que se inscriben las últimas cotizaciones, y también las principales noticias comerciales, financieras y generales del día, las cuales se obtienen para el efecto frescas, por telegrafo, en cada una de las estaciones donde se detiene el tren; pudiendo así efectuar por telegrafo, si lo desea, algunas transacciones comerciales mientras el tren continúa su veloz carrera. Al lado del salón de fumar está la peluquería, tan completa y bien arreglada como puede estarlo el mejor de los establecimientos de su clase, la cual tiene también un cuarto para baños.

Los coches-dormitorios son los más hermosos de su clase. Están divididos en doce secciones con camas dobles cada una y gabinetes en cada extremo, siendo verdaderamente notable su lujosa tapicería y exquisito decorado. En uno de los coches-dormitorios de cada tren hay un baño para señoras, provisto de todos los necesarios útiles de tocador, y también una atenta camarista para recibir y cumplir las órdenes de las señoras pasajeras.

El coche-observatorio es una de las más atractivas adiciones que se han hecho al aludido Tren Limitado. En su lujo y elegancia es igual á los otros de sus coches, pero es diferente su construcción y tiene ventanas amplias, mucho más grandes que las de los demás coches, permitiendo así que se recree la vista en dilatados, extensos horizontes. Pero como si esto no fuera lo suficiente para satisfacer al más descontentadizo, se le ha añadido en su extremo que forma la cola del tren un magnífico balcón ó plataforma, á semejanza de la popa en algunas embarcaciones, la cual está rodeada de una barandilla níquelada y que puede dar cabida á 15 personas. De pie en este observatorio, ó cómodamente sentado en alguno de los banquillos ó sillas que allí hay para el efecto, pueden admirarse más ventajosamente los cuadros de hermosura incomparable con que la Naturaleza ha adornado muchos de los terrenos que recorre el *Ferrocarril de Pennsylvania*.

En este coche hay también un taquígrafo, que es empleado de la compañía del ferro-carril, á quien se le pueden dictar los telegramas y cartas que se deseen, las cuales trascribirá él en su máquina de escribir, encargándose al mismo tiempo de ponerlas en el correo al detenerse el tren en su siguiente estación. Estos son servicios gratuitos que se extienden al viajero.

Todas estas comodidades no pueden menos que ser valiosísimas para el hombre de negocios y el turista en estos tiempos de gran actividad á que hemos llegado, y mucho dicen en favor de la empresa ferrocarrilera que las ha establecido todas para el beneficio exclusivo de sus favorecedores. Bajo el largo techo de este tren encuentra el viajero todas las comodidades del hogar. ¡Y pensar que mientras así puede disfrutar de todas ellas camina, ó vuela deberíamos decir mejor, al través de inmensas llanuras, de populosas ciudades, sobre caudalosos ríos en magníficos puentes y por entre intrincados laberintos de montañas a razón de 40 millas por hora!

Verdaderamente, no habrá nadie que sea conocedor de la materia que aquí tratamos y que desee ser justo en sus apreciaciones, que no convenga con nosotros en que no tiene su igual en el mundo el TREN LIMITADO DEL FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA.

El Agente General de Pasajeros de este gran sistema ferroviario lo es el distinguido y muy estimable caballero J. R. WOOD, á quien descamos manifestar en estas líneas nuestros más sinceros agradecimientos, por las atenciones que tuvo la amabilidad de dispensarnos cuando visitamos en Filadelfia las oficinas generales de la poderosa compañía que tan acertada como dignamente representa.

Á los viajeros que parten de San Luis les recomendaremos los trenes N^o 20 y N^o 6, uno de los cuales parte por la mañana y el otro por la noche.

El TREN N^o 20 parte de San Luis todos los días á las 8:10 de la mañana (Tiempo Central) y llega á Pittsburgh á las 2:20 A. M., á Altoona á las 6:55 A. M., á Harrisburg á las 10:30 A. M., á Filadelfia á las 1:25 P. M. y á Nueva York á las 4:00 P. M. del día siguiente, haciendo la carrera entre todos estos puntos en 30 horas y 50 minutos. La distancia entre San Luis y Nueva York por la ruta que sigue este tren es de 1065 millas. El tren N^o 20 corre via Xenia, Pittsburgh y Filadelfia, y está compuesto de Coches-Dormitorios Vestibulados de Pullman, Coche-Comedor, Coche-Salón y para fumar, y lleva solamente pasajeros de primera clase.

El TREN N^o 6 parte de San Luis todos los días á las 9:00 P. M. y hace el viaje via Piqua, Harrisburg y Washington. Está compuesto de Coches-Dormitorios Vestibulados de Pullman, Coche-Comedor y coches corrientes de pasajeros. Este es un buen tren pero no corre con igual velocidad que el primero.

Á los viajeros que parten de Chicago les recomendaremos el Tren N^o 2, que es el PENNSYLVANIA LIMITED que ya conocen nuestros lectores, y el Tren N^o 22, conocido con el nombre de THE KEYSTONE EXPRESS.

El PENNSYLVANIA LIMITED parte de Chicago todos los días á las 5:00 P. M. (Tiempo Central) y al día siguiente llega á Pittsburgh á las 6:00 A. M., á Harrisburg á las 1:55 P. M., á Baltimore á las 4:40 P. M., á Washington á las 5:55 P. M., á Filadelfia á las 4:45 P. M. y á Nueva York á las 7:00 P. M. Estas horas son segun el *Tiempo Central* hasta Pittsburgh y de allí adelante segun el *Tiempo del Este*.

Este tren es el más veloz de cuantos corren entre Chicago y Nueva York. Se detiene en solo tres estaciones entre Pittsburgh y Nueva York, las cuales están separadas por una distancia de 444 millas, haciendo carreras entre las demás estaciones citadas, sin detenerse, de 117, 152, 105 y 3 millas respectivamente. Ya el lector conoce las comodidades que ofrece este tren.

En este tren solo pueden viajar las personas que tienen boletos de primera clase, ya sean ellos limitados ó ilimitados, debiéndose pagar además del precio del boleto por el uso de una cama doble en Coche-Dormitorio una de las cantidades siguientes: De Chicago á Pittsburgh, \$4.50; á Altoona, \$5.75; á Harrisburg, \$6.50; á Baltimore, \$7.50; á Washington, \$7.50; á Filadelfia, \$8.00; á Nueva York, \$8.00; á Boston, \$10.00.—Cada comida en el Coche-Comedor cuesta \$1.00.

El KEYSTONE EXPRESS parte de Chicago todos los días á las 10:45 A. M. (Tiempo Central hasta Pittsburg) y llega al día siguiente á Pittsburgh á las 12:05 A. M., á Harrisburg á las 8:25 A. M., á Baltimore á las 11:15 A. M., á Washington á las 12:20 P. M., á Filadelfia á las 11:25 A. M. y á Nueva York á las 2:00 P. M.

Este tren se compone de Coches-Dormitorios Vestibulados de Pullman, Coche-Comedor y Coches de Pasajeros desde Chicago á Nueva York, y Coches-Dormitorios de Pullman á Baltimore y Washington.

Los precios que se cobran en los Coches-Dormitorios de Pullman en este tren son: De Chicago á Pittsburg, \$2.50; á Harrisburg, \$4.00; á Filadelfia, \$5.00; á Nueva York, \$5.00.

Ya que conocemos algunas de las mil comodidades de que puede disfrutar todo aquel que viaja por el *Ferrocarril de Pennsylvania*, sepamos ahora algo sobre las principales ciudades que cruza, que son las que aparecen en el encabezado del presente capítulo. De San Luis y Chicago nada añadiremos á lo que ya hemos dicho en capítulos anteriores, solamente, que lo mismo en la una que en la otra pueden tomarse los trenes del ferro-carril que nos ocupa para cualquiera de las poblaciones del Este, como ya se ha visto.

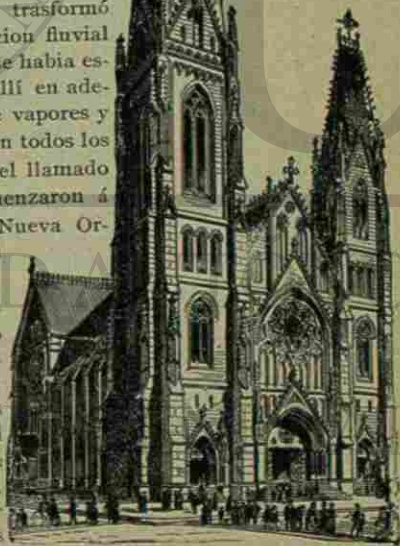
En la ruta que para esta guía hemos trazado, la primera gran ciudad que encontramos es

Cincinnati, la *Ciudad Reina*, como también se le llama, está situada en las riberas del caudaloso Ohio, á los $39^{\circ} 6' 30''$ latitud Norte y $84^{\circ} 26'$ longitud Oeste, en el centro de una fértil y alta planicie que tiene 12 millas de circunferencia y la cual divide en dos partes casi iguales el mencionado Río Ohio. Se fundó en el año de 1788 y sus progresos fueron al principio muy lentos, debido á los indios que habitaban estas regiones: tan pronto como al comenzar el presente siglo la población apenas con 750 habitantes quienes vivían en de madera. Durante los primeros 15 años del los medios que había de comunicación entre Pittsburg y otras de las poblaciones vecinas impidiendo así su desarrollo. En 1816, sin embargo, Cincinnati construyó su primer vapor, hecho que reportancia trascendental, no solo para la ciudad sino también para las otras ciudades situadas Ohio y del caudaloso Misisipí; pues transformó completamente el orden de navegación fluvial que entre las referidas poblaciones se había establecido. Cincinnati continuó de allí en adelante con empeño la construcción de vapores y estableció relaciones comerciales con todos los puntos de alguna importancia en el llamado Valle del Misisipí. Sus vapores comenzaron á surcar las aguas del Misisipí hasta Nueva Orleans, las aguas del Missouri y sus afluentes y las aguas, igualmente, del Ohio, convirtiendo al fin á la ciudad en el centro comercial y punto de distribución de una vasta extensión de territorio.

La Fuente Tyler Davidson, Cincinnati.

En la actualidad es una de las principales ciudades del país, con una población de 296,309 almas. Su primer ferrocarril (Little Miami R. R.) se construyó en el año de 1850 y hoy forman una red las líneas férreas que allí convergen. Su aspecto general es simplemente hermoso; sus calles aseadas, bien empedradas y rectas

la hostilidad de habitaban estas lentos fueron zar el presente cion contaba toscas casuchas presente siglo Cincinnati, eran pésimos, bargo, Cincinnati ser de im- que nos ocupa en las vegas del



Iglesia de San Francisco de Sales—Cincinnati.

forman cuadras rectangulares y lucen en su parte más activa tan sólidos y lujosos edificios como cualquier otra gran ciudad del país. Sus negocios se halla en estado floreciente y la industria manufacturera forma su principal elemento de riqueza. Se fabrican aquí en grande escala botas, zapatos, ropa, muebles, carruajes, whiskey, cerveza, maquinaria y embarcaciones. El empaque de carnes de puerco es otra de las grandes industrias con que cuenta esta ciudad. Tiene un excelente sistema de tranvías eléctricas, de cable y movidas por caballos y su alumbrado público es de gas y eléctrico también. Tiene así mismo amenos alrededores y abundantes sitios de recreo.

Entre sus calles principales dedicadas á los negocios, citaremos la calle



FOUNTAIN SQUARE—Cincinnati, Ohio.

Fourth, donde se encuentran los principales establecimientos comerciales al por menor: ésta es la calle más lujosa de todas y son magníficos los edificios que en largas hileras se levantan en ambos de sus lados; la calle Pearl, de la cual parecen haberse hecho cargo todos los comercios de al por mayor, y la calle Third, donde se encuentran las casas bancarias, oficinas de seguros y de ferrocarriles.

Entre sus principales edificios públicos figuran: la Casa de Correos, que ocupa toda la cuadra comprendida entre las calles Main, Walnut, 5ª y 6ª. Es un elegante edificio de granito, de 6 pisos de alto, 354 pies de longitud y 164 pies de fondo; la Cámara del Comercio, de bella arquitectura, en la esquina de las calles 4ª y Vine; el edificio del Tribunal de Justicia del Condado, en la calle Main cerca de la calle de la Corte; la Casa del Ayuntamiento, en la calle Plum entre la 8ª y 9ª; los Edificios de la Exposición, de grandes dimensiones, situados en la calle Elm frente al Parque de Washington, y la Librería Pública, en la

calla Vine, entre la 6ª y la 7ª. Esta, que contiene como 180,000 libras y folletos abre sus puertas todos los días de 8 A. M. á 10 P. M.



Figura Central de la Fuente Tyler-Davidson.

Sus principales teatros y sitios de recreo son los siguientes: *Grand Opera House*, calle Vine, esquina de la de Longworth; *Havelin's Theatre*, en la Avenida Central, entre las calles 4ª y 5ª; *Heuck's New Opera House*, calle Vine, entre las calles 12ª y 13ª; *Cincinnati Music Hall*, esquina de las calles 14ª y Elm. *Eden Park*, el principal de los parques de Cincinnati, situado hacia el Este en una colina, desde donde se obtienen hermosísimas vistas de la ciudad y sus suburbios. Ocupa este parque una área de 216 acres y está arreglado con mucho gusto; en él hay dos grandes represas de agua construidos por la ciudad recientemente para su uso diario, y en él se hallan también el *Museo de Artes*, donde se exhiben obras de pintura y escultura todos los días de la semana, de 10 A. M. á 4 P. M. cobrándose 25 cvos. de admision, y la *Academia de Bellas Artes de Cincinnati*, la cual ocupa un magnífico y espacioso edificio al lado del indicado Museo. Dicha Academia cuenta con un competente cuerpo de maestros costeados por la Municipalidad, siendo así libre de todo costo para el estudiante la instruccion que allí obtiene en los ramos todos de las bellas artes. Los otros parques que merecen particular mencion son: *Lincoln Park*, situado en la calle Freeman, entre las de Betts y Hopkins, el cual contiene 18 acres de terreno, y el *Washington Park*, en la calle 12ª, entre las de Race y Elm, el cual ocupa diez acres de terreno.

En la calle 5ª, entre las de Vine y Walnut, se encuentra la Fuente de Tyler-Davidson, [véanse los grabados] la cual ocupa el centro de una plazuela de forma ovalada que mide 400 pies de largo por 60 pies de ancho y que tiene pavimento de piedra, árboles y cómodos bancos de madera y hierro. En este sitio se levantaba anteriormente un antiquísimo mercado el cual se destruyó, gastando el ayuntamiento la suma de



Uno de los grupos de la Fuente Tyler-Davidson.

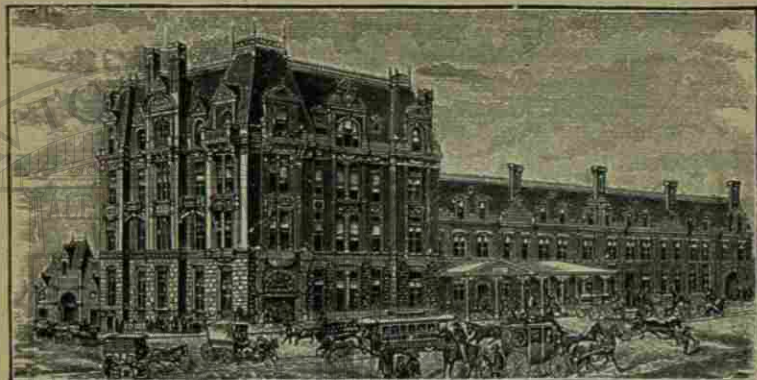
\$75,000 en la formacion y arreglo de la mencionada plazuela, con el fin de colocar en ella la magnífica fuente que nos ocupa, la cual regaló á la ciudad de Cincinnati un señor llamado Tyler Davidson en el año de 1871. La obra es la más artísticamente acabada de todas cuantas de su género hay en el país. Es de bronce, fué fundida en Munich y termina su parte superior con una hermosa figura de mujer que representa el Genio de las Aguas. El número de perforaciones que esta figura tiene en cada una de sus manos es de 190, divididas de la siguiente manera: en el dedo pulgar, 22; en el índice, 46; en el dedo de enmedio ó del corazon, 45; en el anular ó del anillo, 47 y en el meñique 30. El brocal de la fuente es de pórfido y su tazón tiene un diáme-



FAUNTAIN SQUARE, CINCINNATI—Ferrocarril de Pennsylvania.

tro de 40 pies. La base, de pórfido también, que sirve de apoyo á la obra de bronce y la cual tiene en cada uno de sus cuatro lados apropiados bajo-relieves, es de 12 pies en cuadro y 6 pies de espesor. La altura total de la fuente es de 38 pies y su costo fué de \$105,000, sin incluir en esta suma lo que el Ayuntamiento gastó para su propia colocacion en el lugar que ocupa, lo cual bien puede decirse que representa ella un gasto como de 200,000.

Entre los demás puntos dignos de visitarse mencionaremos: la *Catedral de San Pedro*, en la calle Plum entre la 7ª y 8ª, y la *Iglesia de San Xavier*, en la calle Sycamore, entre la 6ª y la 7ª, ambas católicas; el *Colegio de San Xavier*, conducido por jesuitas, en la esquina de las calles de Sycamore y 7ª, cerca de la iglesia del mismo nombre; la *Universidad de Cincinnati*, esquina de las calles Hamilton y Elm; el *Hospital de Cincinnati*, en la calle 12ª, entre la Avenida Central y la calle Plum; el *Asilo de Demente, de Longview*, situado en Carthage, á 10 millas de la ciudad; se puede ir allí en el ferrocarril C. H. & D.



CENTRAL UNION STATION—Esquina de la calle 3ª y la Avenida Central, Cincinnati.

La población de Cincinnati se compone en una gran parte de alemanes, y es en extremo interesante recorrer el barrio de la ciudad que ellos ocupan, el cual está situado del lado opuesto del *Miami Canal*; debe muy particularmente el turista visitar en este barrio algunos de los grandes establecimientos ó despachos de cerveza, los llamados *Turner's Halls* y los jardines ó sitios cuales abunda la cerveza y la música. Esta clase de paseos ó uno de los cuatro el grabado al fin agradables sitios las risueñas colinas por los vecihijos de Alemania aspirar las frescas dos vasos de su

A la cabeza ó *Plain* está la co-



CATEDRAL DE SAN PEDRO—Cincinnati.

extremo superior del *Mount Auburn Inclined* conocida con el nombre de *Lookout House*, uno de los más antiguos sitios de recreo de la población. Se puede llegar hasta allí tomando los tranvías de la calle Main. Este agradable lugar ocupa unos seis acres de terreno y hay local en él suficiente para cinco mil personas, y magníficos jardines en los cuales se han colocado numerosas mecitas, en las que se sirve cerveza á los parroquianos, ó refrescos y sandwiches,



LA ADUANA Y ADMINISTRACION DE CORREOS—Cincinnati

ó lo que se desee. También hay allí un teatro al que llaman *Lookout Opera House*, donde se dan funciones dramáticas, de variedades y también de circo, pues el edificio está construido de manera que puede arreglarse sin dificultad para espectáculos de esta clase.

Otro de los más importantes *Inclined Planes* (cuatro son los que hay en la población) es el de la *Price's Hill*, el cual queda ó comienza al pié de la calle 8ª. Los tranvías de esta calle llegan hasta allí y son elevados fácilmente hasta la cima de la loma, la cual tiene una altura de 400 piés sobre las aguas del río Ohio que pasa cercano á este lugar. La *Price's Hill House* queda en la cima de la loma y es otro de los lugares favoritos de recreo.

La *Iglesia de San Francisco de Sales*, de la cual aparece un grabado en estas páginas es la más hermosa de cuantas hay en la ciudad. Está situada en Walnut Hills y su costo fué de \$118,000. La *Catedral de San Pedro*, cuyo grabado aparece aquí mismo, y la cual como ya se dijo está situada en la esquina de las calles Plum y 8ª, tiene 200 piés de largo, 91 piés de ancho y su torre se levanta á la altura de 220 piés sobre el pavimento de la calle. Se consagró este templo en 1844 y su costo fué de \$250,000. Al lado de Catedral queda el Palacio Arzobispal.

La *Administración de Correos* está en la cuadra situada entre las calles 5ª y 6ª, Walnut y Main—*Expreso de Wells Fargo y Cia.*, N° 68 calle West Fourth. *Telégrafos de la Western Union Co.*, esquina de las calles 4ª y Vine—*Panhandle Passenger Station*, estación de pasajeros del ferrocarril de *Pennsylvania*, en la esquina de las calles Butler y Pearl. Véase el grabado. De esta estación parten también los trenes del ferrocarril *Louisville & Nashville* y otros—*Cent-*

tral Union Depot, estación de pasajeros situada en la esquina de la calle Tercera y la Central Avenue: de aquí parten los trenes del ferrocarril *Ohio & Mississippi*; del *Queen & Crescent*; del *Baltimore & Ohio*; del *Chesapeake & Ohio* y otros. Véase el grabado al fin de este capítulo—La estación del *Cincinnati Hamilton & Dayton* y del *New York, Lake Erie & Western* está en las calles 5ª y Baymiller.

Los principales hoteles con que cuenta la población son:

GRAND HOTEL, esquina de la calle 4ª y Central Avenue. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5 al día.

BURNET HOUSE, esquina de las calles 3ª y Vine. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5.

ST. NICHOLAS HOTEL, esquina de las calles 4ª y Race. Plan europeo. Precios: cuarto sin baño, de \$1.50 arriba; con baño, de \$2.50 arriba.

GIBSON HOUSE, calle Walnut, entre la 4ª y la 5ª. Plan americano. Precio, \$3 al día.

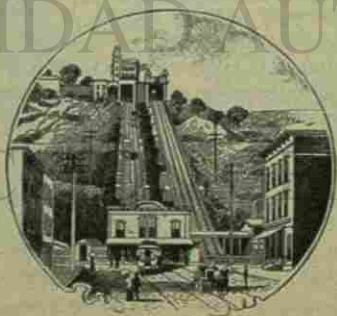
HOTEL EMERY, en la calle Vine, entre la 4ª y la 5ª. Plan europeo. Precios, de \$1 arriba.

HOTEL DENNISON, esquina de las calles Main y 5ª. Plan americano. Precios, \$2 y \$2.50 al día.

PALACE HOTEL, esquina de las calles Vine y 6ª. Plan americano. Precios, de \$2 á \$2.50 al día.

THE STAG, para hombres solamente, en la calle Vine, frente al Hotel Emery. Plan Europeo. Precios, 75 cvos. y \$1 al día.

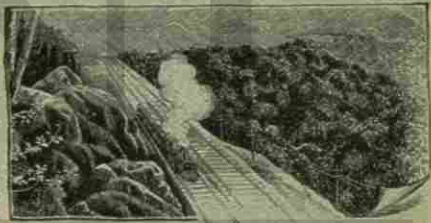
Ya que hemos conocido algo siquiera de lo mucho que encierra de importancia para el turista esta bella ciudad, cuyos habitantes se distinguen á la vez que por su actividad y espíritu emprendedor, por su ilustración y carácter alegre y hospitalario, tomemos de nuevo uno de los rápidos trenes de nuestro ferrocarril favorito, del *Ferrocarril de Pennsylvania*, y continuemos nuestro viaje hasta la hermosa ciudad de Washington, donde podremos admirar de cerca la suntuosidad de sus monumentos y palacios.



De Cincinnati á Washington.

LAS CIUDADES DE COLUMBUS, PITTSBURGH, ALTOONA, HARRISBURG Y WASHINGTON.

Los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* parten de su propia estación, la cual está situada en la esquina de las calles Butler y Pearl, [véase su grabado en la página 406] por la mañana, por la tarde y por la noche. Después de una carrera de 120 millas llegan á



Columbus, capital del Estado de Ohio, cuyo número de habitantes es de 90,398, según el último censo. Está situada la ciudad en las dos orillas del río de Scioto, cerca del punto donde unen sus aguas éste y el río Whetstone. Tiene buenos edificios públicos y particulares, muy buenas comunicaciones ferrocarrileras, magníficos establecimientos fabriles y gran movimiento comercial. Sus principales hoteles son: *The Chittenden*, de \$2.50 á \$4 al día; *Neil House*, \$2.50 á \$3; *United States Hotel* y el *American Hotel*, \$2 al día, por hospedaje completo. Después de Columbus la ciudad más importante es

Alleggheny, cuya población asciende á 104,967 habitantes, situada en la orilla Norte del río Monongahela. Después de cruzar el río, á una milla de distancia de Alleggheny City, se detiene el tren en la estación de

Pittsburgh, que dista 313 millas de Cincinnati y 612 millas de Chicago. Esta interesante ciudad está situada en la confluencia de los ríos Alleggheny y Monongahela, en el centro de una riquísima región carbonífera, y cuenta con una población de 238,473 almas. Posee magníficas vías de comunica-

tral Union Depot, estación de pasajeros situada en la esquina de la calle Tercera y la Central Avenue: de aquí parten los trenes del ferrocarril *Ohio & Mississippi*; del *Queen & Crescent*; del *Baltimore & Ohio*; del *Chesapeake & Ohio* y otros. Véase el grabado al fin de este capítulo—La estación del *Cincinnati Hamilton & Dayton* y del *New York, Lake Erie & Western* está en las calles 5ª y Baymiller.

Los principales hoteles con que cuenta la población son:

GRAND HOTEL, esquina de la calle 4ª y Central Avenue. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5 al día.

BURNET HOUSE, esquina de las calles 3ª y Vine. Plan americano. Precios, de \$3 á \$5.

ST. NICHOLAS HOTEL, esquina de las calles 4ª y Race. Plan europeo. Precios: cuarto sin baño, de \$1.50 arriba; con baño, de \$2.50 arriba.

GIBSON HOUSE, calle Walnut, entre la 4ª y la 5ª. Plan americano. Precio, \$3 al día.

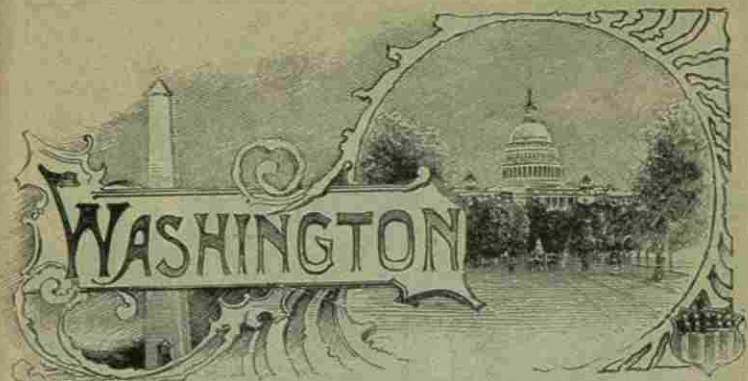
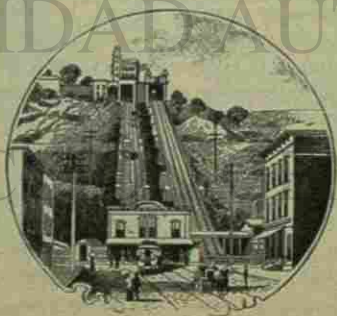
HOTEL EMERY, en la calle Vine, entre la 4ª y la 5ª. Plan europeo. Precios, de \$1 arriba.

HOTEL DENNISON, esquina de las calles Main y 5ª. Plan americano. Precios, \$2 y \$2.50 al día.

PALACE HOTEL, esquina de las calles Vine y 6ª. Plan americano. Precios, de \$2 á \$2.50 al día.

THE STAG, para hombres solamente, en la calle Vine, frente al Hotel Emery. Plan Europeo. Precios, 75 cvos. y \$1 al día.

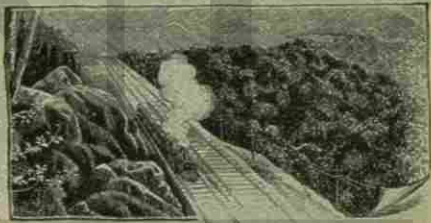
Ya que hemos conocido algo siquiera de lo mucho que encierra de importancia para el turista esta bella ciudad, cuyos habitantes se distinguen á la vez que por su actividad y espíritu emprendedor, por su ilustración y carácter alegre y hospitalario, tomemos de nuevo uno de los rápidos trenes de nuestro ferrocarril favorito, del *Ferrocarril de Pennsylvania*, y continuemos nuestro viaje hasta la hermosa ciudad de Washington, donde podremos admirar de cerca la suntuosidad de sus monumentos y palacios.



De Cincinnati á Washington.

LAS CIUDADES DE COLUMBUS, PITTSBURGH, ALTOONA, HARRISBURG Y WASHINGTON.

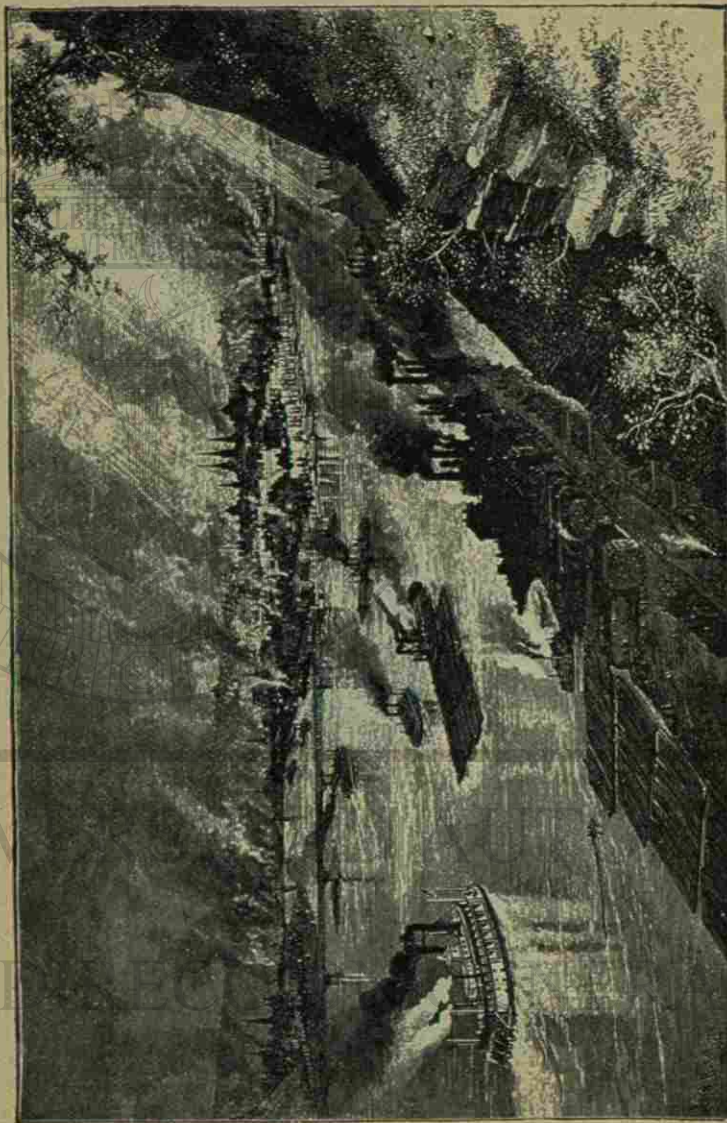
Los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* parten de su propia estación, la cual está situada en la esquina de las calles Butler y Pearl, [véase su grabado en la página 406] por la mañana, por la tarde y por la noche. Después de una carrera de 120 millas llegan á



Columbus, capital del Estado de Ohio, cuyo número de habitantes es de 90,398, según el último censo. Está situada la ciudad en las dos orillas del río de Scioto, cerca del punto donde unen sus aguas éste y el río Whetstone. Tiene buenos edificios públicos y particulares, muy buenas comunicaciones ferrocarrileras, magníficos establecimientos fabriles y gran movimiento comercial. Sus principales hoteles son: *The Chittenden*, de \$2.50 á \$4 al día; *Neil House*, \$2.50 á \$3; *United States Hotel* y el *American Hotel*, \$2 al día, por hospedaje completo. Después de Columbus la ciudad más importante es

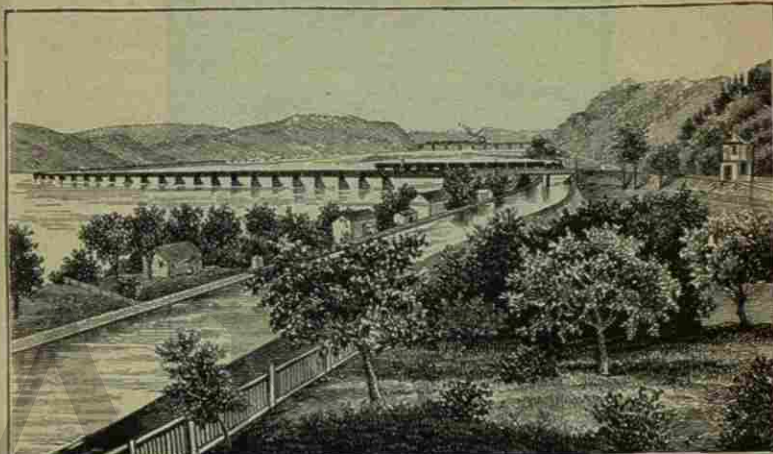
Allegheny, cuya población asciende á 104,967 habitantes, situada en la orilla Norte del río Monongahela. Después de cruzar el río, á una milla de distancia de Allegheny City, se detiene el tren en la estación de

Pittsburgh, que dista 313 millas de Cincinnati y 612 millas de Chicago. Esta interesante ciudad está situada en la confluencia de los ríos Allegheny y Monongahela, en el centro de una riquísima región carbonífera, y cuenta con una población de 238,473 almas. Posee magníficas vías de comunica-



LA CIUDAD DE PITTSBURGH, VISTA DESDE COAL HILL.
[Ferrocarri de Pennsylvania.]

cion, tanto por agua como por tierra, y sus principales industrias y producciones son el hierro y el carbon. Los primeros esfuerzos que se hicieron para poblar esta region parece que daten desde el año de 1748; pero no fué sino hasta el año de 1760 que recibió el nombre que hoy lleva. Tiene numerosos é inmensos establecimientos fabriles y todas las comodidades que



El Ferrocarril de Pennsylvania cruzando el río Susquehanna, 6 millas antes de llegar á Harrisburg.

en este país poseen las ciudades que cuentan sus habitantes por cientos de miles. Pittsburgh merece una descripción más extensa que la que podemos hacer de ella en la presente edición de esta guía; pero el turista debería visitarla de todas maneras. Sus principales hoteles son: *Hotel Anderson*, de \$3 á \$5 al día; *Central Hotel*, de \$2.50 á \$3; *Hotel Albemarle*, de \$2 á \$3; *Monongahela House*, de \$3 á \$6; *Hotel Duquesne*, bajo el plan europeo, precios especiales, y el *Hotel Schlosser*, plan europeo también, de \$1 arriba.

Á las 117 millas de Pittsburgh se llega á la estación de **Altoona**, donde se hallan los principales talleres del *Ferrocarril de Pennsylvania*. Altoona no solo debe su existencia, sino también la rapidez de sus progresos y la prosperidad de que actualmente disfruta á este ferrocarril, con motivo de los grandes negocios que ha concentrado aquí. La empresa eligió este lugar para el establecimiento de sus hoy inmensos talleres en 1849. Su actual población es de 30,269 habitantes.

Ciento veintiseis millas adelante de Altoona cruza el *Ferrocarril de Pennsylvania* el anchuroso río Susquehanna [véase el grabado] para llegar, después de recorrer 6 millas más, á

Harrisburg, que es la siguiente importante ciudad que se encuentra en la ruta que vamos siguiendo. Es capital del Estado de Pensilvania y está muy ventajosa y pintorescamente situada en las márgenes del río Susquehanna,

96 millas al Oeste de Filadelfia. Fué fundada en 1725 por John Harris, natural de Yorkshire, Inglaterra, y su población actual es de 45,000 habitantes.

Hacia el Norte de la población se extiende el valle de Lebanon, que abarca una inmensa área de terreno ricamente cultivado, y en el cual hay tam-



En la estación de pasajeros del Ferrocarril de Pennsylvania—Washington.

bien diseminados grandes y numerosos establecimientos fabriles; y hacia el Sur queda el valle de Cumberland, afamado por lo pintoresco y fértil de todos sus terrenos. Como se verá en el mapa, aquí se separan los trenes que van para Nueva York y los que se dirigen á

Washington, hermosa y culta capital que trataremos de describir aquí. Al bajar del tren en la estación de esta ciudad lo que primeramente llama la atención del viajero, si pasa por la SALA DE ESPERA PARA SEÑORAS, es una lápida de marmol [véase el grabado] que aparece en uno de sus blancos muros; ella señala el sitio donde cayó herido de muerte por el asesino Gitteau, el Presidente James Abram Garfield en 1881.

Los principales teatros son; *Albough's Grand Opera House*, en la calle 15ª, al Sur de la Avenida de Pensilvania; *New National Theatre*, en la calle E, entre las calles 14ª y 15ª; *Bijou Theatre*, calle 9ª y C.

La Administración de Correos está situada en la Avenida de Lousiana, entre las calles 6ª y 7ª. Hay Oficinas Telegráficas de la Western Union en la esquina de la calle 15ª O. y calle F N. O., y tambien en la esquina de la calle 14ª y de la Avenida de Pensilvania. Los Coches de Sitio cobran, de las 5 A. M. á las 12:30 P. M. por un ó dos pasajeros, por la primera hora 75 cvos. y 20 cvos. por cada cuarto de hora adicional; por tres ó cuatro pasajeros, por la primer

hora \$1, y 25 cvos. por cada cuarto de hora adicional. Estos precios se aumentan de las 12:30 P. M. á las 5 A. M. de la manera siguiente: Por uno ó dos pasajeros, por la primer hora \$1, y 25 cvos. por cada cuarto de hora adicional; por tres ó cuatro pasajeros, por la primer hora \$1.25, y 35 cvos. por cada cuarto de hora adicional. Los coches de dos caballos pueden cobrar hasta \$1.50 por cuatro personas por la primer hora y 25 cvos. por cada cuarto de hora adicional. Por viajes de 15 cuadras cobran generalmente 25 cvos. y 10 cvos. por cada 10 cuadras adicionales.

Para visitar el Cementerio de Arlington, el asilo de Dementes y otros puntos cercanos á la Capital hay precios fijos tambien; pero conviene siempre arreglarse antes con los cocheros.

Washington posee excelentes y elegantes hoteles. Entre los principales deben mencionarse los siguientes:

ARLINGTON, en la esquina de la avenida Vermont y las calles H y I. Plan americano. Precios, de \$4 á \$5 al dia.

THE EBBITT HOUSE, esquina de las calles 14ª y F. Plan americano. Precio, \$4 al dia.

THE SHOREHAM, esquina de las calles 15ª y H. Plan europeo y americano. Precios: plan americano \$5 al dia, y \$5.50 con baño; plan europeo, cuarto sin baño, por cada persona, \$2.50, y \$3 con baño.

THE COCHRAN, calles 14ª y K. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, \$5 con baño; plan europeo, de \$2 arriba, y 50 cvos. por cada baño.

HOTEL NORMANDIE, esquina de las calles 15ª y J. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, \$5; plan europeo, de \$2 á \$7.50 al dia.

RIGGS HOUSE, esquina de las calles 15ª y G., frente al Departamento del Tesoro. Plan americano. Precios, de \$4 á \$5 al dia.

WILLARD'S HOTEL, esquina de la calle 14ª y la Avenida de Pensilvania. Plan americano. Precios, de \$3.50 á \$4.50 al dia.

THE WORMLEY HOTEL, esquina de las calles H. y 15ª. Plan americano. Precios, de \$4 á \$5 al dia.

THE RANDALL, esquina de la Avenida de Pensilvania y la calle 15ª. Plan americano. Precios, \$3 á \$4 al dia.

NATIONAL HOTEL, esquina de la Avenida de Pensilvania y la calle 6ª. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, \$2.50, \$3 y \$4; plan europeo, de \$1 á \$3 al dia.

ST. JAMES, frente al último, en la esquina de la Avenida de Pensilvania y la calle 6ª. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$3 al dia.

HOTEL JOHNSON, esquina de las calles 13ª y E. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$3.

METROPOLITAN HOTEL, en la Avenida de Pensilvania, entre las calles 6ª y 7ª. Plan americano. Precios, de \$2.50 á \$4 al dia.

THE BELVEDERE, esquina de la Avenida de Pensilvania y la calle 3ª. Plan europeo y americano. Precios: plan americano, de \$2 á \$3 al dia; plan europeo, de \$1 arriba.

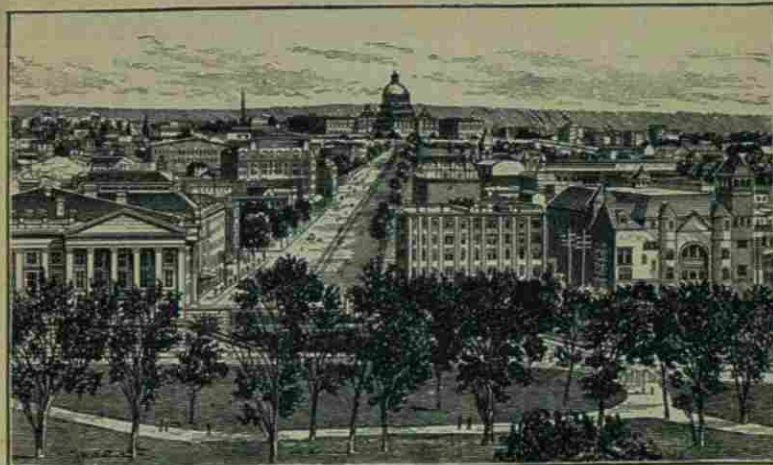
Washington, está situada en la márgen Oriental del Río Potomac, á los 38° 53' 38" latitud Norte y 77° 3' 1" longitud Occidental del Meridiano de Greenwich. Los límites de la municipalidad abarcan una extensión territorial de 6,110 acres, y la área de todo el Distrito de Colombia se compone de 65 millas cuadradas.

Hasta el 9 de Julio de 1790, fecha en que el Congreso expidió un decreto (el cual recibió la firma del Presidente Jorge Washington en Julio 16 de 1790) autorizando se estableciese la cabecera del Gobierno de la Union de una manera permanente en las riberas del Río Potomac, decreto que constituía al mismo tiempo á Filadelfia en capital del país hasta el año de 1800, en el cual debía efectuarse al lugar designado la traslación de los Poderes, el Congreso de la nueva República, por diferentes causas, habíase visto en la necesidad de cambiar muchas veces de ciudad para celebrar sus sesiones. En la ciudad de Nueva York fué donde se reunió el Primer Congreso Federal y se contaron los votos electorales del Primer Presidente de la nación, y en dicha ciudad, en el local que actualmente ocupa la Tesorería en la calle Wall fué, como ya dijimos al ocuparnos de Nueva York, donde se verificó la inauguración del General Washington como Presidente de los Estados Unidos del Norte, en Abril 30 de 1789.

Jorge Washington colocó el mismo la primera piedra del Capitolio en Setiembre 18 de 1793 y 7 años despues se trasladó de Filadelfia á Washington el Gobierno Federal. Washington deseaba que se le diese á la capital de la nación el nombre de *Federal City*; pero al fin en Setiembre 9 de 1791 se le dió el título que tiene y se elevó al rango de ciudad en Mayo 3 de 1802. En la siguiente tabla pueden verse los progresos que ha hecho su población desde 1810 hasta la presente fecha:

AÑOS	POBLACION.
1810.....	8,208
1820.....	13,247
1830.....	18,826
1840.....	23,364
1850.....	40,001
1860.....	61,122
1870.....	109,199
1880.....	147,307
1890.....	229,796

El plano de la ciudad fué hecho por un ingeniero francés llamado Pierre C. L'Enfant quien vino á este país en 1777 á tomar parte en la guerra de independencia. Washington conoció á L'Enfant y le comisionó para que formase un plano para la nueva Capital, el cual fué posteriormente aprobado. Llama particularmente la atención de cuantos visitan esta ciudad la desusada anchura de sus calles y avenidas; pues tienen las primeras de 90 á 130 piés y las segundas 160 piés, mientras que la anchura de las banquetas varía de 10 á 20 piés. Las calles se extienden de Norte á Sur y de Este á Oes-



VISTA DE LA AVENIDA DE PENNSILVANIA—Washington.

te formando cuadras rectangulares, y hay además una serie de avenidas que atravesando estas calles diagonalmente convergen todas al Capitolio así como los rayos de una rueda al punto que forma su centro. Esta combinación produce un agradable efecto; pero hace también que parezcan algo confusas las calles al forastero que no está familiarizado con el plano de la ciudad. Comenzando en el Capitolio, las calles que corren de Norte á Sur están designadas por números, y las que se extienden de Este á Oeste por letras. Los nombres de todas están duplicados, pues las que de un lado del Capitolio se llaman calles A, B, C, etc. Norte, del otro lado se llaman A, B, C Sur; y, lo mismo, las que de un lado del Capitolio se llaman 1ª, 2ª, 3ª etc. del Este, se llaman del lado contrario 1ª, 2ª y 3ª del Oeste.

La principal de las avenidas es la *Pennsylvania Avenue*, que constituye la parte más activa de la ciudad en toda su extensión desde el Capitolio hasta la *White House*, (Casa Blanca, ó sea la residencia ordinaria del Ejecutivo de la Union) extensión que puede medir como una milla, más ó menos. En ella é inmediatos á ella se encuentran los hoteles y restaurantes principales, los teatros y las más importantes casas de comercio. De todas las calles la principal es la *Seventh Street*, (Calle Séptima) que atraviesa la Avenida de Pensilvania como á mitad de la distancia entre el Capitolio y el *Departamento del Tesoro*.

El tiempo mejor para visitar esta ciudad es durante el tiempo en que el Congreso está en sesión y también en la Primavera, en los meses de Mayo y Junio. Las sesiones del Congreso comienzan en el primer lunes de Diciembre y duran hasta el 4 de Marzo, pudiendo el público asistir á ellas desde las galerías. Dichas sesiones, tanto las del Senado como las de la

Cámara de Representantes se abren al mediodía y duran generalmente hasta la puesta del sol; aunque suelen muchas veces prolongarse hasta las altas horas de la noche. En estas ocasiones da de ello aviso al público con sus brillantes resplandores una gran linterna que hay colocada en la cúpula del Capitolio. Y durante el día, cuando una bandera aparece izada en el alero Norte del Capitolio significa que el Senado se halla reunido en sesión, y cuando aparece en el alero del lado Sur, que la Cámara de Representantes es la que se halla en sesión.

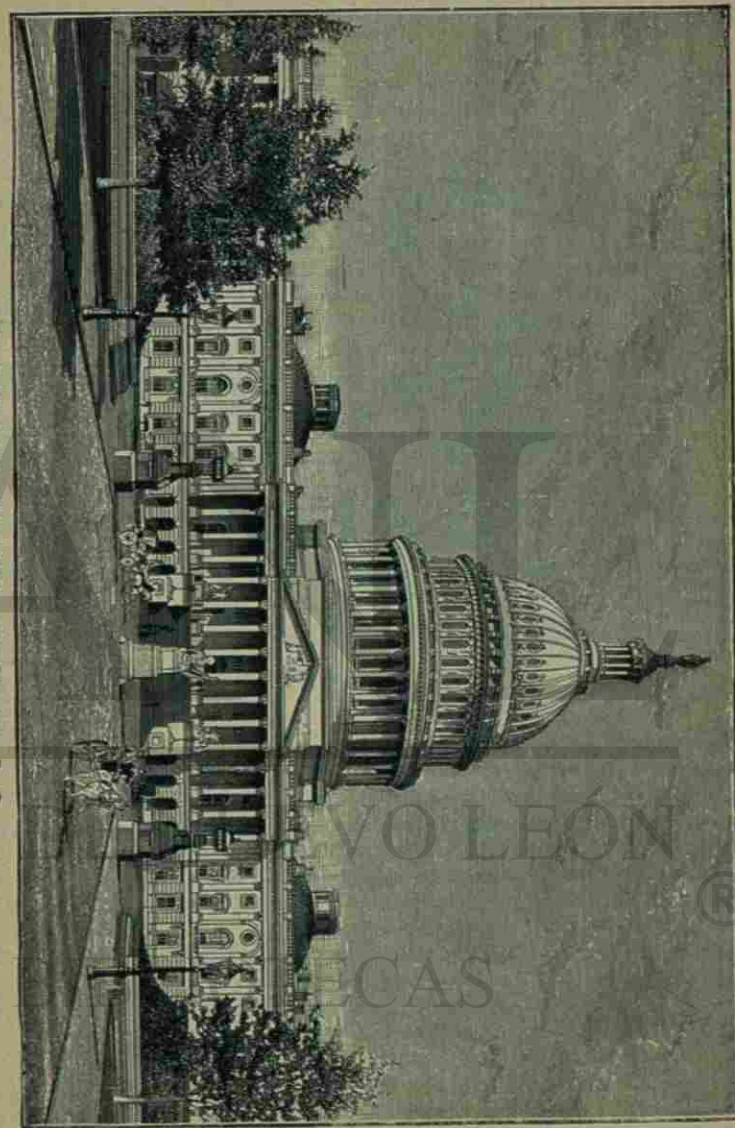
Al Sur de la Avenida de Pensilvania y extendiéndose desde el Capitolio



Estatua de Jorge Washington, por Greenough.
[Ferrocarril de Pensilvania.]

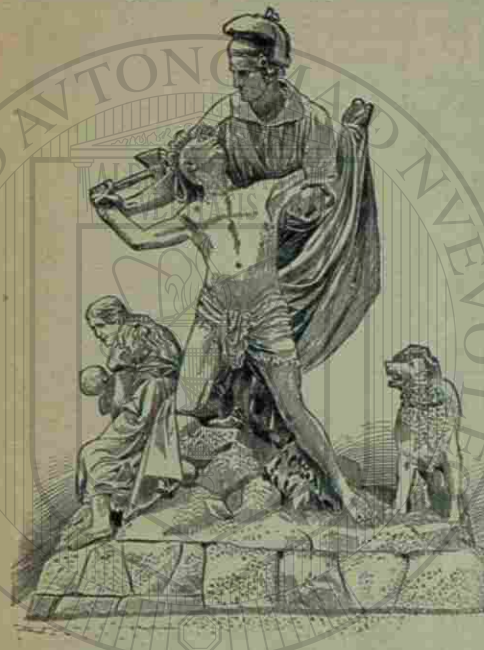
hasta la Casa Blanca hay una gran reservacion de terreno en el cual están situados el Museo Nacional, el Instituto Smithsoniano, el Departamento de Agricultura, el colosal Monumento de Washington y el Jardin Botánico, de todos los cuales nos ocuparemos brevemente despues. Pasemos primero á visitar el gran Capitolio de la nacion.

El Capitolio descansa sobre una risueña colina que la Naturaleza quiso colocar allí, en medio de la extensa planicie que abarca el Distrito de Colombia, para que sobre ella flameara el pabellon de la primera nacion que supo conquistar su independencia en todo el Americano Continente. La superficie del terreno sobre el cual se levanta tiene una elevacion de 90 pies sobre el nivel de las aguas del Río Potomac; y el terreno comprendido en el Parque que le circunda se compone de 51 ½ acres, terreno cuidado con esmero, adornado con árboles, cespéd y plantas raras. Un gran terrado de marmol y unas escaleras espaciosas y de fácil ascenso, cuya blancura resalta sobre las alfombras de verdor que se extienden á ambos lados, ayudan mucho á realzar la hermosura de una de sus cuatro fachadas. El edificio tiene 751 pies de longitud por 324 pies de latitud, incluyendo en estas dimensiones las de sus pórticos, y se han gastado en él hasta la presente fecha más de \$17,000,000. La parte central del edificio, que es la que constituia el antiguo ó primer capitolio, es



EL CAPITOLIO NACIONAL - Washington, D. C.
[Ferrocarril de Pensilvania.]

de cantera pintada de blanco, y los aleros ó adiciones que se han construido



LA COLONIZACION DE AMERICA.—Washington.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

después son de mármol de Lee, Estado de Massachusetts. La cúpula es de hierro, pintado también de blanco como el resto del edificio, y termina con una magnífica estatua de bronce que simboliza la Libertad y que tiene 19½ pies de altura. El extremo del penacho de plumas que tiene esta estatua queda á 287 pies y 11 pulgadas del pie del edificio; y como la colina sobre la cual se asienta tiene, como ya dijimos, 90 pies de altura, resulta que el punto más elevado de la citada estatua queda á 377 pies sobre el nivel de las aguas del río.

La principal de las cuatro fachadas del Capitolio es la que mira al Este. La proyección de su gran pórtico es de 65 pies, incluyendo la escalera, y su extensión es de 160 pies, adornado con 24 columnas y 12 pilastras, con un remate triangular de grandes proporciones en cuyo centro aparecen tres figuras alegóricas: el *Génio de América*, la *Esperanza* y la *Justicia*. La figura que representa el Génio aparece en el centro coronada con una estrella y apoyada en un escudo de armas en el cual pueden verse estas tres letras U. S. A. El escudo descansa á su vez sobre un altar que tiene en su frente una corona en el centro de la cual se halla inscrita esta fecha, JULIO 4, 1776. A los pies del Génio se posa una águila, detrás de él hay una lanza y mientras se fija en la Esperanza, que aparece á su izquierda en ademán suplicante, él le señala con la mano á la Justicia, que se halla de pie á su derecha con la Constitución del país en la mano.

Antes de penetrar al edificio fijémonos un momento en una colosal estatua de Washington que hay colocada frente al citado pórtico central. La estatua es obra de Horacio Greenough y fué ejecutada en Italia en 1840. El artista recibió por ella \$30,435,85 y su transporte desde Italia costó \$13,000 más. La silla sobre la cual aparece sentado Washington está adornada con hojas de acanto y cabezas de león; su respaldar finge apoyarse sobre dos pe-

queñas figuras que representan una á Colon y la otra á un Jefe indígena; en sus lados derecho é izquierdo hay magníficos bajo-relieves y en el pedestal aparecen estas inscripciones: EL PRIMERO EN LA GUERRA—EL PRIMERO EN LA PAZ—EL PRIMERO EN LOS CORAZONES DE SUS CONCIUDADANOS. Magestuosísima es la figura que representa al Primer Presidente, sentado en la silla con su cuerpo descubierto hasta la cintura, en su mano izquierda una espada desnuda y señalando con su derecha al cielo.

Subiendo ahora la escalera del pórtico principal ó central, encontraremos grupos de magníficas estatuas, obras por Greenough y Persico, entre las cuales figuran dos de estatua colosal que representan la *Paz* y la *Guerra*; un grupo de mármol que representa la *Colonización de América*, (por Greenough) erigido en 1842 y cuyo costo fué de \$24,000, y una estatua de Colon que representa el *Descubrimiento de América*, (por Persico) la cual se erigió en 1846 y cuyo costo fué también de \$24,000. La entrada principal está adornada en su parte superior con un bajo relieve en el cual aparecen la Fama y la Paz ciñendo las sienes de Washington con una corona de laureles.

Antes de pasar adelante fijémonos en las *Puertas de Bronce de Rogers* que dan paso á la Rotunda. Fueron fundidas en Munich; las dos hojas miden 17 pies de alto y 9 pies de ancho, siendo su peso de 20,000 libras y su costo de \$30,000. Esta obra cuyo dibujo fué hecho por Randolph Rogers, representa en sus alto-relieves pasajes interesantes que se relacionan con la vida de Colon y con el descubrimiento de América.

La Rotunda tiene una circunferencia de 300 pies; una elevación de 180 y un diámetro de 96 pies. En sus circulares paredes hay colocadas 8 magníficas pinturas ejecutadas todas por artistas de la nación, siendo el tamaño de cada una de ellas de 18x12 pies. Representan estos cuadros: el *Desembarco de Colon en San Salvador*, en 1492; costó



EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA.—Washington.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

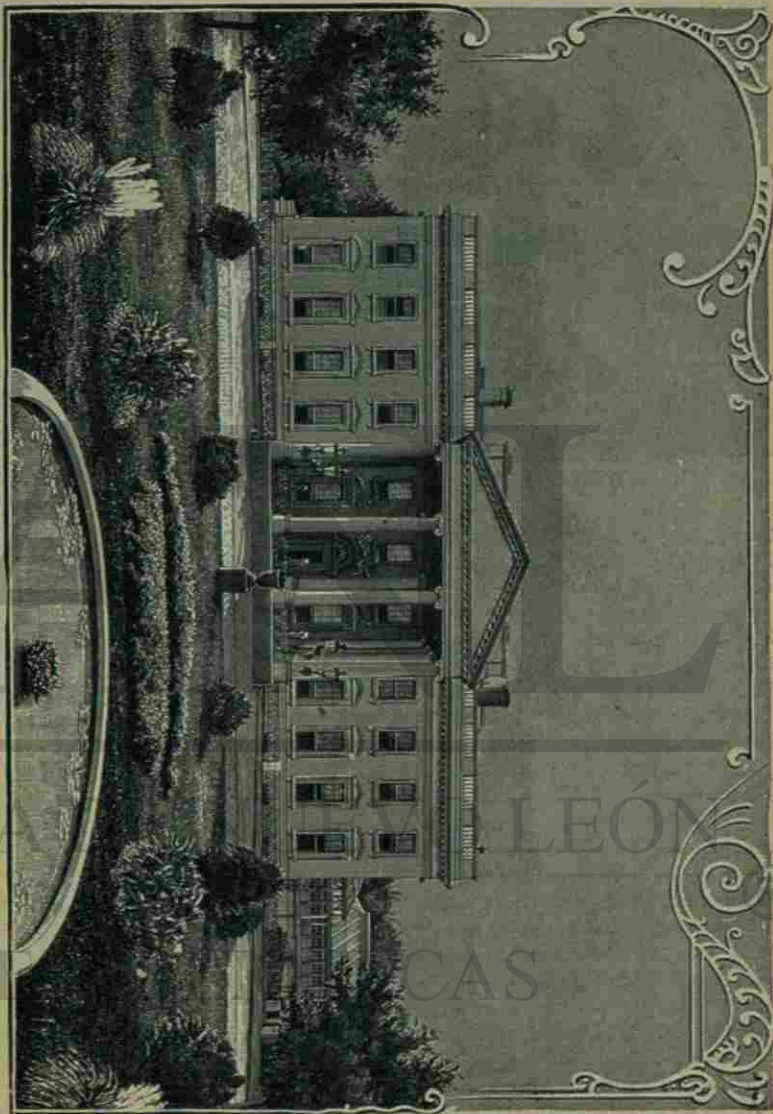


MITAD DEL FRESCO ALEGÓRICO DE BRUMIDI—Washington.
[Ferrocarri de Pennsylvania.]

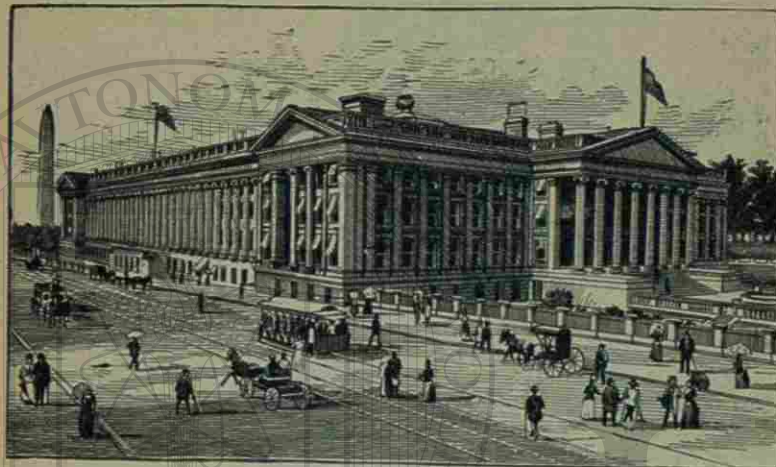
este \$12,000; el *Descubrimiento del Misisipi*, por de Soto, en 1541, costó \$15,000; el *Embarco de los peregrinos en Delft-Haven, Holanda*, en Julio 21 de 1620, costó \$10,000; el *Bautismo de Pocahontas*, en 1613, costó \$10,000; la *Declaracion de Independencia*, en 1776; la *Rendicion del General Burgoyne*, en Saratoga, Octubre 17 de 1777; la *Rendicion de Lord Cornwallis*, en Yorktown, Octubre 19 de 1781, y la *Renuncia del General Washington*, en Annapolis, el 23 de Diciembre de 1783. Estas últimas cuatro pinturas costaron al Gobierno la suma de \$32,000.

Sobre las cuatro puertas de la rotunda hay magníficos alto-relieves sobre piedra, y dando vuelta por las paredes de la misma rotunda á una elevacion de 170 piés y formando un anillo ó faja de una anchura de 9 piés, hay pinturas al fresco de gran mérito artístico que representan interesantes episodios de la historia americana. La bóveda de la *Cúpula* la cual se levanta sobre la rotunda queda á 220 piés de altura sobre el piso, tiene un diámetro de 50 piés y en ella hay alegóricas pinturas, al fresco tambien, debidas al hábil pincel de Brumidi. En la *Apoteosis de Washington*, que es lo que representa el grupo central, aparece Washington sentado magestuosamente entre la Diosa de la Libertad que se halla á su derecha y una alada figura que simboliza la Victoria y la Fama, sonando una trompeta y con la palma de la victoria en la mano. Formando un círculo en derredor de este grupo aparecen trece bellas figuras de mujer que representan los trece primeros Estados que formaron la Union Norte-Americana, coronada cada una de ellas con una estrella y suspendiendo en el aire un gran liston ó insignia en la cual se lee esta inscripcion, E PLURIBUS UNUM.

En los extremos de la bóveda hay otros seis grupos que representan la



LA CASA BLANCA—Washington, D. C.
[Ferrocarri de Pennsylvania.]



DEPARTAMENTO DEL TESORO.—Washington.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

Guerra, la Mecánica, el Comercio, la Agricultura, la Marina, las Artes y Ciencias. El espacio que todas estas pinturas ocupan es de 4,664 piés cuadrados y su ejecución produjo al artista Bramidi la suma de \$39,500.

Ninguno de cuantos visiten la ciudad de Washington debe dejar de ascender por las escaleras de forma espiral que conducen hasta la cúpula, para gozar en su más elevada balaustrada del panorama que desde allí ofrece la ciudad. Además, al pasar por las altas galerías de la rotunda podrán admirarse de cerca las valiosas pinturas de las cuales hemos tratado de dar una idea á nuestros lectores.

En el Capitolio debe visitarse la Antigua Cámara de Representantes, convertida ahora en Salon Nacional de Esculturas. En 1864 se destinó este salon para el efecto y se solicitó de todos los Estados de la Union que remitiesen estatuas de dos de sus hombres más ilustres. Varios de los Estados han cumplido ya con la solicitud; pero el número de los bustos y estatuas aumenta lentamente. Deben visitarse así mismo la nueva Cámara de Representantes, el Salon del Comitê de Agricultura, la Cámara del Senado, el Marble Room (Cuarto de Marmol, en el cual solo se puede penetrar yendo acompañado por algún miembro del Senado) el Supremo Tribunal de Justicia y la Librería del Congreso, que es la mayor que hay en el país, pues contiene 600,000 volúmenes y 200,000 folletos. La librería está abierta todos los días de 9 A. M. á 4 P. M. y los que visiten el lugar pueden leer allí los libros que deseen pero les es prohibido sacar ninguno de ellos fuera del local.

Antes de alejarse del Capitolio deben visitarse los magníficos monumentos que se levantan en sus cercanías en distantes direcciones.

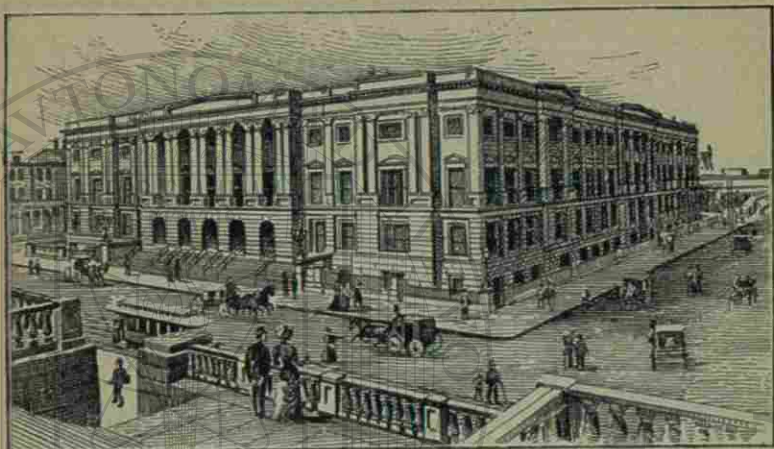


DEPARTAMENTO DE GUERRA Y MARINA.—Washington.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

El Departamento del Tesoro se halla á una distancia como de $1\frac{1}{4}$ millas del Capitolio. Sigase del Capitolio por la Avenida de Pensilvania hasta la calle 15ª, una de cuyas esquinas ocupa. Es este un sólido y magnífico edificio de estilo jónico que mide, incluyendo sus pórticos, 582 piés de largo por 300 piés de ancho y tres pisos de alto, además del inferior. Su costo de construcción ascendió á \$6,837,722.28. Contiene 195 cuartos, sin contar los que hay en el piso bajo, siendo el más hermoso de todos ellos el Cash-Room.

Las cajas que guardan los valores son de acero, de un tamaño de 15x20 piés y el local que ocupan queda en la parte Nordeste de la Tesorería, y hay también dos de ellas en el piso inferior. El Gold Room, (Cuarto del Oro) en el cual hay muchos millones en moneda de oro sellada, puede verse con permiso del Tesorero. Se admiten visitas de 10 A. M. á 2 P. M. El Departamento de Grabado é Imprenta, que forma en efecto parte del Departamento del Tesoro, está situado en la esquina de las calles 14ª y B. Todos los billetes y bonos del Gobierno se graban é imprimen aquí. Se permiten visitas de 9 A. M. á 2 P. M.

La Casa Blanca, residencia del Ejecutivo, está situada como á $1\frac{1}{2}$ millas del Capitolio, entre las calles 15ª y 17ª, frente á la Plaza Lafayette, en la Avenida de Pensilvania. Es de cantera pintada de blanco, de dos pisos de alto, con un frente de 86 y un fondo 170 piés. En su entrada ó fachada principal hay un pórtico sostenido por 8 columnas de órden jónico, y la parte de atrás del edificio, ó sea su lado Sur, termina con una columnata semi-circular de estilo jónico también. La primera piedra de este edificio se colocó en 1792 y fué el Presidente Adams el primero que lo ocupó en 1800. Ocupa el

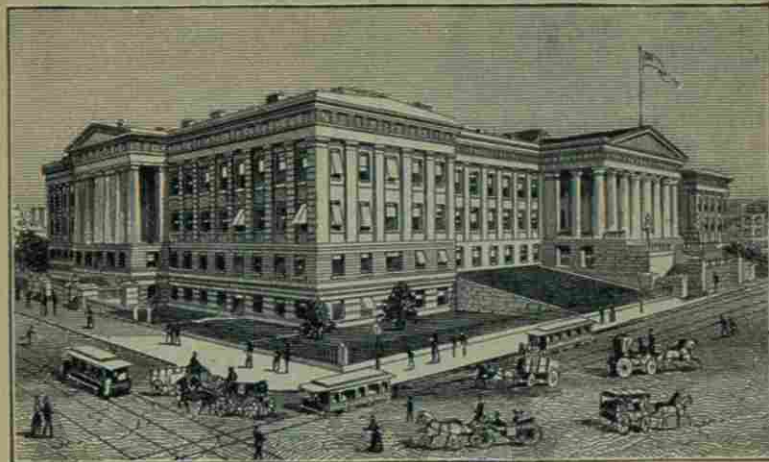


ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS—Washington
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

centro de un terreno de 20 acres, sembrado de árboles, variadas plantas y flores, y es cuidado con esmero. Su arreglo interior es exquisito y suntuoso. El llamado *Cuarto del Este*, por ocupar el lado Este del edificio, es de 80×40 pies y su alto cielo se halla adornado artísticamente. La gran araña de luces que pende de él, el mueblaje, los tapices y espejos, todo es de lo más elegante. Contiguo á éste se halla el *Cuarto Verde*, llamado así por el color de sus muebles y tapices; sus dimensiones son 30×20 pies. Del *Cuarto Verde* sigue el *Cuarto Azul*, de forma ovalada; mide 40×30 pies y el color de sus muebles y adornos se halla en conformidad con el nombre que lleva. Aquí es donde el Presidente recibe á sus visitas. El que se sigue á éste es el *Cuarto Rojo*, destinado más particularmente al servicio de la familia del Presidente. El segundo piso del edificio está ocupado, en su lado del Este, por las oficinas del Ejecutivo y el despacho particular del Presidente, en el cual se reúne también su Gabinete, é inmediata á éste se halla la Librería. Las habitaciones ocupadas por la familia quedan en el mismo segundo piso, en los lados del Sur y del Poniente. Está abierta de 10 A. M. á 2 P. M. El Presidente generalmente recibe los Lunes, Miércoles y Sábados, á la 1 P. M.

Frente á la Casa Blanca está la *Plaza de Lafayette*, la cual ocupa 7 acres de terreno. En su centro hay una magnífica estatua ecuestre de Andrew Jackson que pesa 15 toneladas y cuyo costo fué de \$50,000. En la misma plaza, en su ángulo Sudeste puede verse otra hermosa estatua: es la de Lafayette, erigida en 1890 y cuyo costo fué también de \$50,000. Contribuyen al adorno de esta plaza dos grandes jarrones de bronce, de 7 pies de alto.

Los Departamentos de Estado, Guerra y Marina ocupan un grandioso palacio de granito que queda hácia el Oeste de la Casa Blanca, esquina de la Ave-



DEPARTAMENTO DE PATENTES—Washington.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

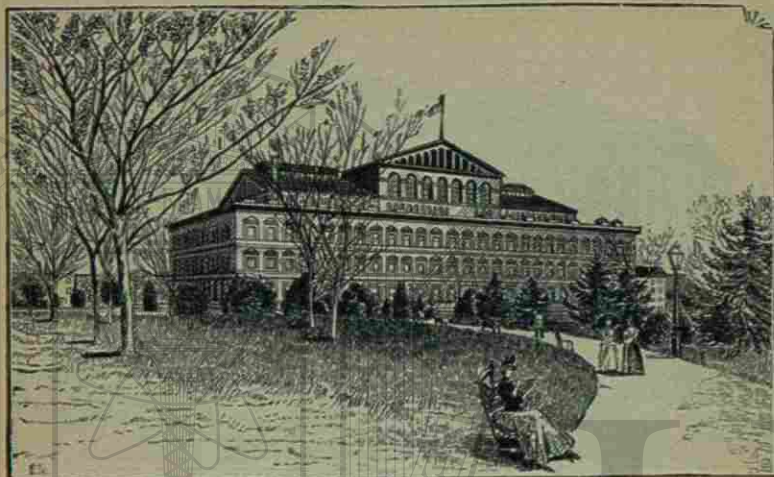
nida de Pensilvania y de la calle 17ª. Su estilo arquitectónico pertenece al del renacimiento italiano y sus dimensiones son: 567 pies de largo, 342 pies de ancho y cuatro pisos de altura. Permanecen abiertos de 9 A. M. á 2 P. M.

El Departamento del Interior, conocido también como Departamento de Patentes, ocupa un inmenso edificio de mármol y granito, de estilo dórico, situado entre las calles 7ª, 9ª, F, y G. Sus dimensiones son 453 pies de largo, 331 de ancho y 75 de alto. Contiene 191 cuartos arreglados todos con una elegancia difícil de igualarse, llamando particularmente la atención el Museo de los Modelos, en el cual hay más de 200,000 modelos de invenciones americanas y extranjeras. Su construcción costó \$3,000,000. Se permiten visitas de 9 A. M. á 2 P. M.

El Departamento de Correos está situado en la calle F, frente al Departamento de Patentes. Es este otro magnífico edificio de mármol blanco y de estilo corintio. Su primera piedra se colocó en 1793 y su costo fué de \$1,700,000.

El Edificio de Pensiones ocupa la cuadra situada entre las calles F, G, y 4ª y 5ª. Tiene 400 pies de longitud, 200 de latitud y 75 pies de altura. Su fachada principal ocupa todo un lado de la plaza llamada *Judiciary Square*, y su costo fué de \$700,000. Llamaban particularmente la atención en la ornamentación exterior de este edificio los cornisamentos y medallones de barro cocido y una faja del mismo material, de tres pies de ancho, que rodea el edificio á la altura del segundo piso y que tiene una longitud de 1,200 pies. Fué ejecutada esta obra por una compañía de Boston, y su parte escultural representa un ejército en campaña. Abierto de 9 A. M. á 2 P. M.

El Instituto Smithsonian posee un elegante edificio de cantera, de 447 pies



DEPARTAMENTO DE PENSIONES—Washington.

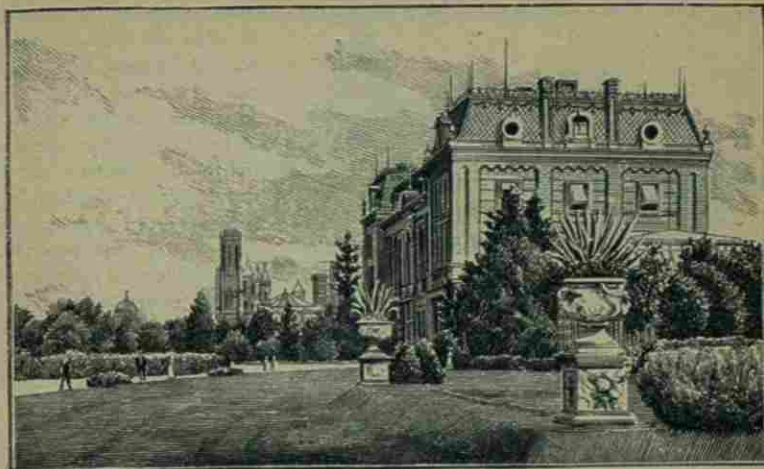
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

de largo por 150 piés de ancho, levantándose sobre su techado 9 torres de variado gusto arquitectónico. Está situado en el centro de un magnífico parque y se llega á él siguiendo de la Avenida de Pensilvania por la calle 7ª. Fue fundado este célebre instituto por un caballero inglés llamado James Smithson, hijo que fue del Duque de Northumberland. No habiéndose casado nunca consagró su vida entera al estudio de las ciencias. Murió dejando una gran fortuna á un sobrino suyo para que de ella disfrutara durante su vida, despues de lo cual la misma debía emplearse para la fundacion en Washington, con el nombre de *Instituto Smithsonian*, de un establecimiento cuyos fines habian de ser los de "aumentar y propagar el saber entre los hombres." El costo de este edificio fue de \$450,000 y el Instituto gasta anualmente una suma de \$70,000 en diversas investigaciones, las cuales son dirigidas por un cuerpo de hombres científicos. Abierto de las 9:30 á las 4:30.

Deben visitarse igualmente el *Museo Nacional*, situado unos cuantos pasos al Este del Instituto Smithsonia-



Galería Corcoran de Artes—Washington.



DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA—Washington.

[Ferrocarril de Pennsylvania.]

no y el cual está abierto tambien de las 9:30 á las 4:30; el *Museo Méjico*, en la esquina de las calles B y 7ª, abierto de 9 á 4:30; el *Departamento de Agricultura*, cerca del Museo Nacional, abierto de 9 á 4; la *Galería Corcoran de Artes*, esquina de la Avenida de Pensilvania y de la calle 17ª, abierta de 9 á 4; el *Jardin Botánico*, abierto de 8 A. M. á 5 P. M.; la *Imprenta del Gobierno*, esquina de la calle Norte del Capitolio y la calle H., abierta de 10 á 2; el *Arsenal Nacional*, en la calle 8ª, abierto de 8 á 5; el *Parque Zoológico*, en la avenida de Massachusetts; el *Observatorio Naval*, en la calle 17ª, abierto de 10 á 2; el *Asilo Nacional de Dementes*, en Anacosta Heights, se permiten visitas los miércoles, y el *Monumento de Washington*. La primera piedra de este soberbio obelisco se colocó el 4 de Julio de 1848. La cantidad que hasta esta fecha se habia colectado para su ereccion ascendia á \$230,000; pero antes del rompimiento de la guerra civil ésta se habia gastado ya y los trabajos se habian paralizado. Restablecido que se hubo la paz en el país, el Congreso hizo nuevas apropiaciones de fondos para la continuacion de su obra, quedando ella terminada al fin en Diciembre 6 de 1884. Los cimientos del monumento miden 80 piés en cuadro y tienen una profundidad de 36 piés bajo el nivel del terreno. Su elevacion es mayor que la de ningun otro monumento levantado por la mano del hombre, pues mide 555 piés hasta su cúspide, y su costo total fue de \$1,300,000. De las ventanas que hay abiertas en los muros del monumento á la altura de 500 piés se vé la capital de la americana nacion tendida á su pié, y el Río Potomac parece un hilo de plata que serpenteando va á perderse entre distantes y desiertas llanuras. Puede subirse hasta este lugar de observacion todos los dias de la semana de 9 A. M. á 5 P. M.

por medio de una escalera de hierro compuesta de 900 peldaños, necesi-



Instituto Smithsonian—Washington.

tan- dose en éste caso 20 minutos de tiempo para efectuar el ascenso, ó por medio de un elevador que hay allí para el libre servicio del público: tanto el elevador como las aludidas escaleras están construidas dentro del monumento. Como todos los Estados de la Union y tambien todos los países del mundo quisieran contribuir con una piedra para la formacion de este colosal monumento, véanse éstas colocadas con apropiadas inscripciones en el lado interior de sus paredes, al lado de los numerosos descausos de las larguissimas escaleras. El elevador corre de las 9 á las 12 A. M. y de la 1 á las 5 P. M.

Entre los lugares de interés cercanos á la capital debe incluirse el *Arlington National Cemetery*, (Cementerio Nacional de Arlington). Tómense los tranvías de Washington y Georgetown hasta el punto donde termina la línea; allí se encontrarán carruajes que conducen pasajeros hasta el Cementerio, cobrando 50 cvos. por el viaje redondo. Los coches de sitio cobran \$5.00 por hacer lo mismo.

En este cementerio está la casa que habitó el Gral. Robert E. Lee, Gefede las Fuerzas Confederadas durante la última guerra civil, 1861 á 1865, y en él hay sepultados 16,000 soldados. Entre los monumentos se ve una gran tumba ó sarcófago de granito [véase el grabado] que llama particularmente la atencion: su inscripcion dice que reposan allí los restos de 2,111 soldados recogidos en los campos de batalla, los cuales no pudieron ser identificados.

En la fachada de la *Casa del Gral. Lee*, como tambien llaman á la aludida casa en que él residió y la cual mira hacia el río Potomac, hay 8 gruesas columnas [véase el grabado] pintadas de amarillo, como todo el resto del edificio; la rodean hermosos jardines poblados de aromáticas plantas y flores, y es bellísima la vista que desde este punto se obtiene de la ciudad de Washington, con sus suntuosos palacios y grandioso obelisco.

La puerta principal da paso á un cuarto ó saloncito en el cual se conserva un registro para que inscriban sus nombres los que visiten este hermoso é histórico lugar, siempre que así lo deseen, pues á nadie se le exige hacerlo. El número de



Museo Nacional—Washington.



EL MONUMENTO DE WASHINGTON—Washington, D. C.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

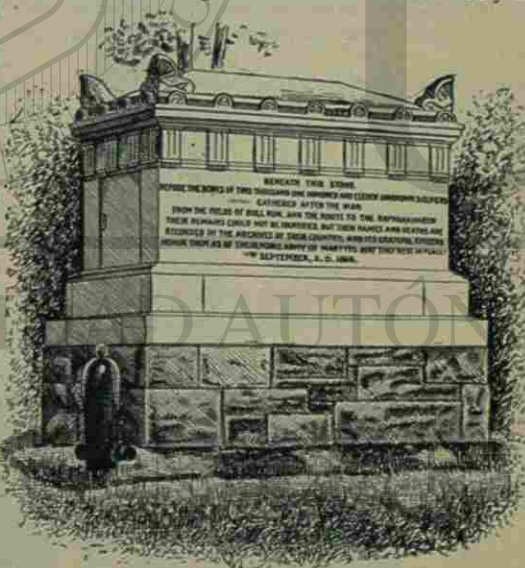
los nombre que ya habia en él cuando inscribimos el nuestro era de 273,574.



Casa que habitó el Gral. Lee—Arlington, Virginia.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

dos despues de su muerte en la citada última guerra, una estufa de hierro que presta muy buenos servicios en la rigurosa estación del Invierno y un viejo reloj que pende de uno de los muros de la habitación. Todo se conserva con escrupuloso aseo. Cerca de la fachada de la casa, hacia el lado derecho, hay una tumba de granito pulido: allí descansan las cenizas del General Sheridan.

Finalmente, no debe dejar de visitarse *Mount Vernon*, situado en la ribera Occidental del Río Potomac, como á 16 millas de la ciudad en que nos encontramos. Se puede ir á este interesante lugar cualquier día de la semana tomando uno de los vapores que parten del muelle al pié de la calle 7^a á las 10 A. M., y regresar el mismo día á las 3:30 P. M. Cuesta el pasa-



Tumba ó sepulcro de los soldados—Arlington, Virginia.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

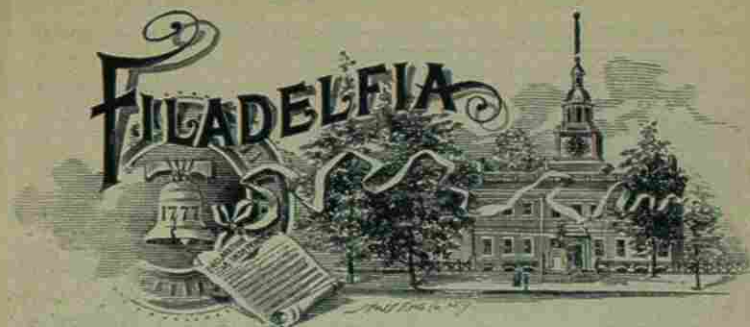
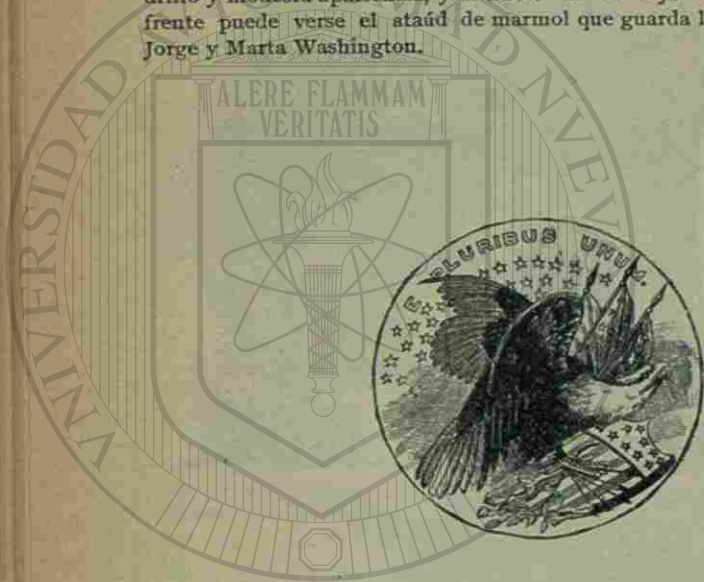
de México á Chicago y Nueva York.

Las habitaciones de la casa se conservan vacías, á excepción de las que ocupa el guardián del cementerio. En el cuarto del registro hay un escritorio, algunas sillas y bancos rústicos, mapas de los campos de batalla y del cementerio, listas de nombres de aquellos soldados que fueron identifica-



Sepulcro de Jorge Washington y la Casa que habitó en Mount Vernon.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]

je \$1.00. En Mount Vernon se pueden ver la casa que habitó Jorge Washington y en ella muchos objetos que le pertenecieron y que hoy se conservan con veneracion. Á corta distancia de la casa se halla una tumba de ladrillo y modesta aparicion, y al través de la reja de hierro que hay á su frente puede verse el ataúd de marmol que guarda los preciosos restos de Jorge y Marta Washington.



De Washington á Nueva York.

BALTIMORE—WILMINGTON—FILADELPHIA—INDEPENDENCE HALL—SITIOS HISTORICOS.

Terminada nuestra visita á la *Capital de los Palacios*, tomemos nuevamente uno de los veloces trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* y continuemos nuestro viaje. En la ruta que nos hemos trazado,

Baltimore es la siguiente ciudad de importancia que encontramos. Sus principales hoteles son los siguientes:

IMPERIAL HOTEL, en *Monument Square*, frente á la Administracion de Correos, conducido bajo el plan europeo. Precios, de \$1.00 arriba.

HOTEL RENNERT, en la esquina de las calles Liberty y Saratoga. Plan europeo. Precios, de \$1.50 arriba.

THE CARROLLTON, en la esquina que forman las calles Baltimore, Light y German. Plan americano. Precios, de \$3 á \$4 al dia.

ST. JAMES, en la esquina de las calles Charles y Centre. Plan europeo. Precios, \$1 y \$1.50 al dia.

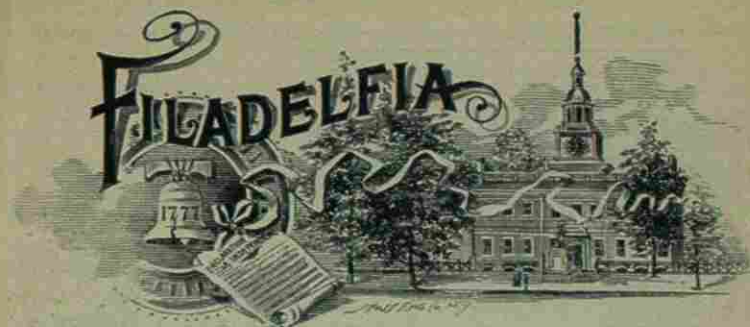
Entre sus mejores restaurantes pueden citarse el *Rennert Restaurant*, perteneciente al hotel del mismo nombre ya citado, y el situado en el N° 20, esquina de las calles South Calvert y German; el *Tierney's Restaurant*, en el N° 205, calle North Calvert y tambien los pertenecientes á los demás mencionados hoteles conducidos bajo el plan europeo.

Baltimore es una de las grandes ciudades del Este, pues su poblacion segun el último censo aciende á 433,547 habitantes, y su comercio es muy importante y activo. Posee un buen puerto, edificios sólidos, de atractivas fachadas; calles bien em-



El Monumento de Washington-Baltimore.

je \$1.00. En Mount Vernon se pueden ver la casa que habitó Jorge Washington y en ella muchos objetos que le pertenecieron y que hoy se conservan con veneracion. Á corta distancia de la casa se halla una tumba de ladrillo y modesta aparicion, y al través de la reja de hierro que hay á su frente puede verse el ataúd de marmol que guarda los preciosos restos de Jorge y Marta Washington.



De Washington á Nueva York.

BALTIMORE—WILMINGTON—FILADELFA—INDEPENDENCE HALL—SITIOS HISTORICOS.

Terminada nuestra visita á la *Capital de los Palacios*, tomemos nuevamente uno de los veloces trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* y continuemos nuestro viaje. En la ruta que nos hemos trazado,

Baltimore es la siguiente ciudad de importancia que encontramos. Sus principales hoteles son los siguientes:

IMPERIAL HOTEL, en *Monument Square*, frente á la Administracion de Correos, conducido bajo el plan europeo. Precios, de \$1.00 arriba.

HOTEL RENNERT, en la esquina de las calles Liberty y Saratoga. Plan europeo. Precios, de \$1.50 arriba.

THE CARROLLTON, en la esquina que forman las calles Baltimore, Light y German. Plan americano. Precios, de \$3 á \$4 al dia.

ST. JAMES, en la esquina de las calles Charles y Centre. Plan europeo. Precios, \$1 y \$1.50 al dia.

Entre sus mejores restaurantes pueden citarse el *Rennert Restaurant*, perteneciente al hotel del mismo nombre ya citado, y el situado en el N° 20, esquina de las calles South Calvert y German; el *Tierney's Restaurant*, en el N° 205, calle North Calvert y tambien los pertenecientes á los demás mencionados hoteles conducidos bajo el plan europeo.

Baltimore es una de las grandes ciudades del Este, pues su poblacion segun el último censo aciende á 433,547 habitantes, y su comercio es muy importante y activo. Posee un buen puerto, edificios sólidos, de atractivas fachadas; calles bien em-



El Monumento de Washington-Baltimore.

pedradas; alumbrado de gas y eléctrico; obras hidráulicas de gran capacidad;

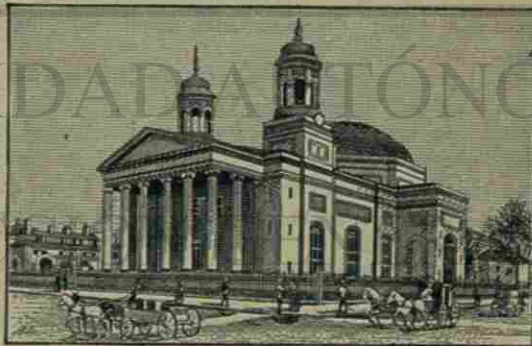


"Union Depot," al pie de la calle Charles, Baltimore—De aquí parten los trenes del F. C. de Pennsylvania.

Washington. La separa del Océano Atlántico una distancia de 204 millas, y dista de Nueva York 184 millas; de Filadelfia 97 y de Washington 39 millas. Se fundó en el año de 1729 y se le dió el nombre que lleva en honor de Lord Baltimore, propietario que fué de Maryland en virtud de una concesion que le hizo Carlos I de Inglaterra en 1632. Lord Baltimore dió á todos los terrenos obtenidos por esta concesion el nombre de *Maryland*, compuesto de las palabras *Marry*, (María) y *land* (tierra) significando juntas *tierra de María*, en honor de su esposa Enriqueta María.

Parten los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* de la "Union Depot", situada al pie de la calle Charles, [véase el grabado] y volviendo á cruzar el caudaloso río Susquehanna á las 79 milles de Washington sobre un larguísimo puente que comienza en la estacion de *Havre-de-Grace* y termina en la de *Perryville*, salen poco despues del Estado de Marilanda para entrar al de Pensilvania y llegan, á las 113 millas de Washington á la ciudad de

Wilmington que es, con sus 50,000 habitantes, la ciudad más importante del Estado de Delaware. Aquí hay grandes astilleros donde se hacen embarcaciones de todas descripciones é igualmente grandes establecimientos dedicados exclusivamente á la construcción de carros ó wa-



LA CATEDRAL—Baltimore.

gones para ferro-carriles y tranvías; fábricas de tejidos de lana y de algodón;

magníficos monumentos, parques y otros sitios de recreo.

La ciudad se halla pintorescamente situada en las márgenes del brazo Norte del Río Patapsco, distante 14 millas de su desembocadura en la bahía de Chesapeake, á los 39° 17' 23" latitud Norte, y 24' al Este del Meridiano de



LOCUST POINT BALTIMORE—Vista tomada de Federal Hill.

fábricas de zapatos, una de pólvora llamada de Dupont y numerosos molinos de harina. Sus principales hoteles son: la *Clayton House*, precio \$2.50 al día; el *Central Hotel* y el *Hotel Kirkwood*, que cobran \$2 al día.

Se detiene el tren aquí dos ó tres minutos, y emprendiendo luego su veloz carrera al través de ricas comarcas agricultureras, cruzando ríos de rápidas corrientes sobre magníficos puentes y viaductos de madera y hierro y dejando aquí y allá paisajes hermosísimos, llega al fin á la populosa y atractiva ciudad de William Penn, á

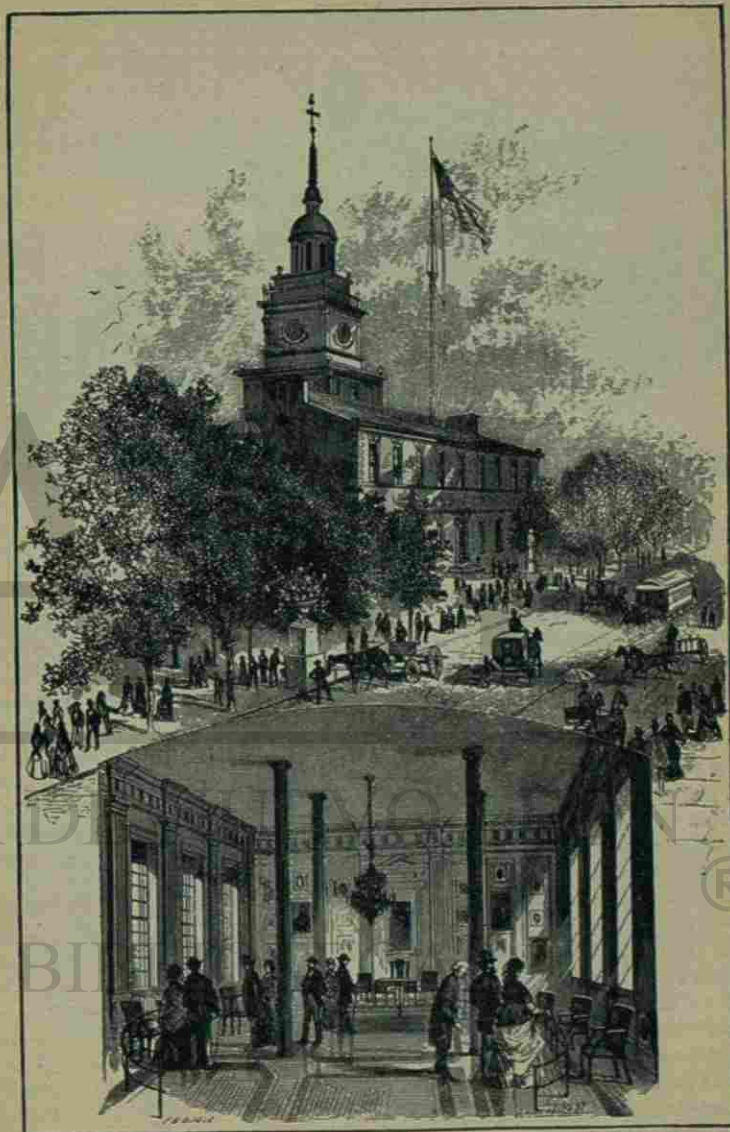
Filadelfia, que es por el número de sus habitantes la tercera en importancia en todo el país. Se levanta su inmenso caserío sobre la margen Occidental del Río Delaware, á los 39° 57' latitud Norte y 75° 10' longitud Occidental del Meridiano de Greenwich. Su fundacion data de 1682, año en que William Penn habiendo llegado de Inglaterra acompañado de una colonia de Suecos compró á los indios el sitio que hoy ocupa la ciudad y procedió á la construcción de las primeras casas. Rápidos fueron los progresos que hizo la nueva colonia, pues dos años más tarde el número de sus habitantes habia ascendido á 2,500. La poblacion recibió título de ciudad en 1701, y en 1854 la Legislatura del Estado dispuso que se uniesen ó formasen parte de la misma Municipalidad los pequeños pueblos á ella inmediatos; así es que la extensión territorial de Filadelfia mide en la actualidad 23 millas de longitud con una latitud media de 5½ millas, ó sean 129 millas cuadradas de terreno. El número de sus habitantes se estima en 1,046,252.

Ninguna ciudad ha figurado más prominentemente que Filadelfia en la historia de este país. Fué aquí, en el edificio conocido con el nombre de

Independence Hall, el cual queda en la calle Chestnut, entre las calles 5ª y 6ª, donde los norte-americanos del siglo pasado arrojando á un lado el velo que encubria su descontento, se revelaron abiertamente contra sus opresores. En uno de sus salones, en el que queda del lado izquierdo despues de pasar por la entrada principal, se reunió el Congreso en sesion secreta, formuló y firmó el Acta de Independencia la memorable noche del 4 de Julio de 1776, la cual se leyó el dia 8 del mismo mes al pueblo que se había congregado en grandes números en el patio del mismo edificio, sitio conocido en la actualidad con el nombre de *Independence Square*, (Plaza de la Independencia) y que ocupa 4 acres de terreno plantado de árboles. Tiene el salon aludido la misma apariencia que tenia en aquella época. Véanse allí las mismas sillas que ocuparon los miembros del segundo Congreso Continental; el mismo escritorio sobre el cual se escribió y firmó el Acta que debía convertir en libre y poderoso al esclavizado pueblo americano de aquellos tiempos; y en sus paredes numerosos cuadros y retratos, llamando más la atención uno que representa á William Penn, fundador de la ciudad, celebrando su tratado con los indios.

Frente á este salon hay otro en el que se conservan muchos de los antiguos muebles, armas y prendas de vestir que pertenecieron á los libertadores del país, juntamente con muchas otras reliquias del tiempo de la Revolución. En el mismo edificio y suspendida del techo sobre las escaleras que guían al piso superior está la *Liberty Bell*, (Campana de la Libertad) la primera que se echó á vuelo despues de la Proclamacion de la Independencia. En ella puede leerse esta inscripcion: *Proclamad la libertad por todo el país y á todos sus habitantes*. En el salon del Congreso, el cual queda en el segundo piso, pronunció Washington su discurso de despedida. La entrada es libre para todos desde las 9 de la mañana hasta las 4 de la tarde. Frente al edificio hay una estatua de Washington cincelada en marmol de Carrara. Fue tambien en Filadelfia donde se reunió, en 1787, la convencion que formó la Constitucion de la República.

Tiene la ciudad hermosas y aseadas calles que ostentan elevados y suntuosos edificios, así públicos como particulares, distinguiéndose especialmente entre los primeros el *City Hall*, (Palacio Municipal) situado en la conocida como *Plaza de Penn*, punto donde se unen las calles Broad y Market y que se considera á la vez como el centro de la ciudad. Las dimensiones de este soberbio edificio cuya construcción se comenzó el 10 de Agosto de 1871 son: 486½ piés de longitud, 470 piés de latitud y cuatro pisos de altura, sobre los cuales se levanta una elevadísima torre que deberá tener una vez terminada 537 piés sobre el nivel de la calle, y la cual rematará con una estatua de William Penn [véase el grabado] cuyo tamaño será de 36 piés. El exterior de las paredes de este edificio es todo de marmol y el cuerpo de ellas de ladrillo, y las de su piso inferior ó basamento son de piedra de granito y de un gran espesor. El edificio contiene 520 cuartos amplios, lujosos y propios para los fines á que están destinados y un gran patio interior que



La antigua casa del Estado y el llamado Salon de la Independencia, Filadelfia.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]



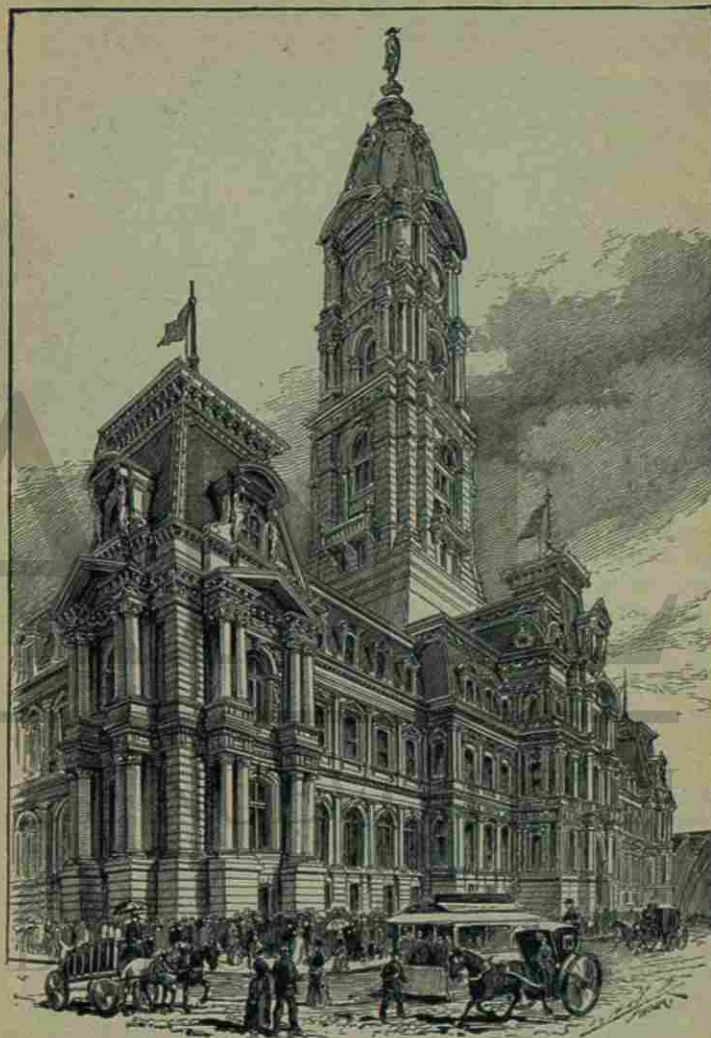
LA CARCEL MOYAMENSING—Filadelfia, Pa.

mide 200 piés en cuadro. Su costo, una vez terminado del todo, habrá ascendido á poco más de \$15,000,000.

Hacia el Este del Palacio Municipal y distante de él cinco cuadras, en la esquina de las calles Chestnut y 9ª se levanta otro de los magníficos edificios públicos con que cuenta esta gran ciudad. Nos referimos á la Casa de Correos, construida de piedra de granito, de cuatro pisos de alto, con un frente en la calle Novena donde están sus principales entradas, de 484 piés con otro frente de 175 piés en la calle Chestnut y una hermosa cúpula que tiene 170 piés de elevación. Á ambos extremos del edificio hay cómodas escaleras y ascensores que conducen á los pisos superiores, los cuales están ocupados por otras oficinas ó departamentos del gobierno federal. La construcción de este edificio se comenzó en Octubre 11 de 1873 y su costo ascendió á \$8,000,000, incluyéndose en ésta la cantidad que el Gobierno tuvo que pagar por el terreno que ocupa y que fué de \$1,491,200.

Entre los demás edificios públicos debemos mencionar la *Casa de Moneda* [véase el grabado] construida en 1833 con un costo de \$150,000; está situada en la calle Chestnut, al Este de la de Broad, y se reciben visitas por la mañana de 9 á 12. La *Aduana*, de sólida construcción, cuyas fachadas dan á las calles Chestnut y Library. La *Penitenciaría* del Estado, situada en la Avenida Fairmount, adelante de la calle 21ª, que ocupa 10 acres de terreno, uno de los establecimientos de su clase mejor conducidos en el mundo. Se obtienen permisos para visitar este lugar acudiendo al despacho del periódico intitulado el *Ledger*.

La llamada *Moyamensing Prison*, en las calles 10ª y Dickenson, [véase el

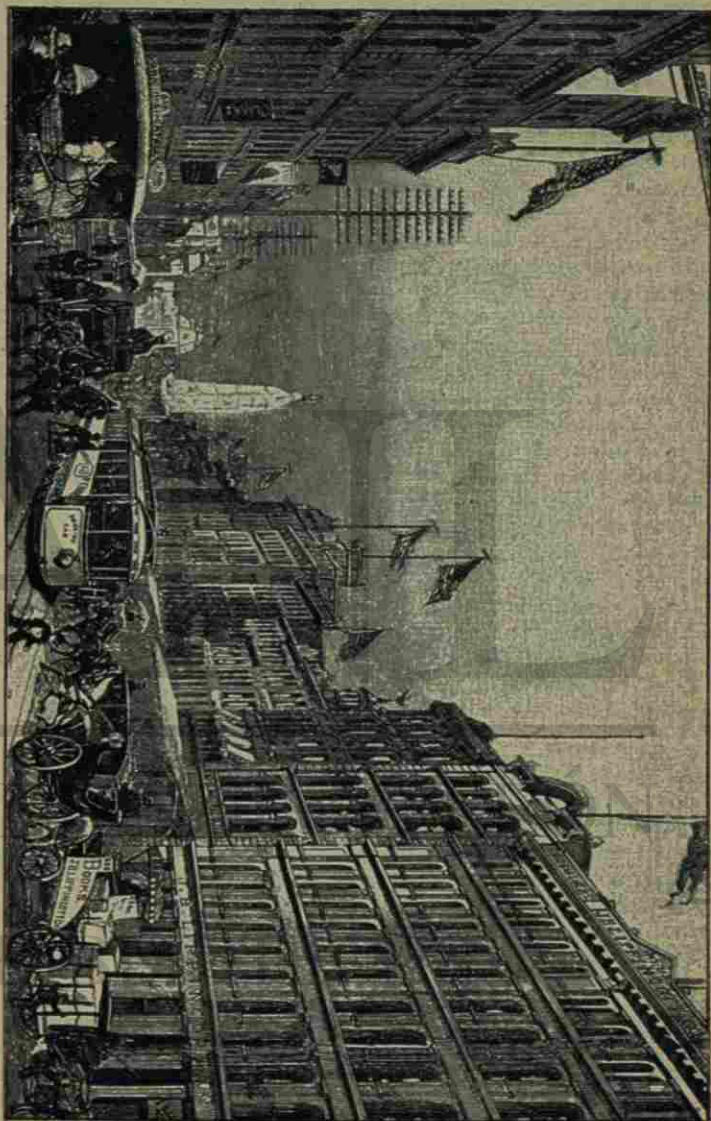
CASA DEL AYUNTAMIENTO—Filadelfia, Pa.
[Ferrocarril de Pennsylvania.]



MEMORIAL HALL—Filadelfia, Pa.

grabado] que es la cárcel del condado, donde se encierran á los malhechores que tienen juicio pendiente y á los sentenciados por términos cortos de tiempo. Es una sólida construcción de granito con 400 celdas para hombres y 100 para mujeres. Acudiendo á la oficina del Mayor de la ciudad puede obtenerse permiso para visitar esta cárcel, frente á la cual pasan los tranvías de la calle 10ª.

Entre los demás sitios de importancia y que merecen visitarse mencionaremos: *La Academia de Bellas Artes*, cerca del City Hall, esquina de las calles Broad y Cherry: la entrada es libre los domingos y lunes, cobrándose 25 cvos. en los otros días de la semana. *La Catedral de San Pedro y San Pablo*, (católica) con frente en la Plaza de Logan, esquina de las calles Race y 18ª. Está construida de cantera roja y su estilo de arquitectura pertenece al corintio; sus dimensiones son 136x216 pies, con una cúpula de 210 pies de elevación. *La Academia de Ciencias Naturales*, con frente también en la Plaza de Logan, cuyo museo contiene valiosas colecciones: está abierto el museo todos los días y se cobran 10 cvos. de admisión. *El Merchants Exchange*, (la Bolsa) esquina de las calles 3ª y Walnut, hermoso edificio de mármol. *El Sepulcro de Franklin*, esquina de las calles 5ª y Arch; al través de una reja de hierro que da á la calle se ve una losa de sencilla apariencia y echura, sobre la cual pueden leerse los nombres de *Benjamin Franklin y Deborah*, su esposa. Los Mercados, uno en las calles 5ª y Merchant y otro en la calle Market, entre las calles 11ª y 12ª. *La Plaza de Rittenhouse*, calles 18ª y Walnut, rodeada de costosas y elegantes residencias. *El Asilo de Ciegos*, esquina de las

VISTA DE LA CALLE MARKET—Filadelfia.
[Ferrocaril de Pennsylvania.]

calles Race y 20ª. El *Colegio Girard*, Avenida Ridge, adelante de la calle 19ª. La *Biblioteca Mercantil*, calle 10ª adelante de la de Chestnut; tiene 150,000 volúmenes, y espaciosos salones de lectura: abierta todos los días de 9 A. M. á 10 P. M. La *Universidad de Pensilvania*, calles 34ª y Pine. El *Cementerio Laurel Hill*, uno de los más notables de América por la elegancia de sus monumentos: tómense para ir á él los tranvías de la Avenida Ridge. *Fairmount Park*, parque hermosísimo y de vastas dimensiones, pues se extiende por más de 7 millas á ambos lados del Río Schuylkill y contiene 3,000 acres de terreno. Sus entradas principales quedan en las calles Green y 25ª; llegan á este parque los tranvías de la calle Arch, los de las calles Vine y Callowhill, los de la Avenida Girard y otras. Aquí pueden verse también la *Casa que habitó William Penn*, las famosas *Obras Hidráulicas de Fairmount* y los dos bellos edificios, el *Horticultural Hall* y el *Memorial Hall*, que se dejaron en pie para recordación de la gran Exposición de 1876. El *Jardín Zoológico*, que contiene la más completa y valiosa colección de animales que hay en todo el continente: tómense los tranvías de la Avenida Girard.

Los principales teatros con que cuenta la ciudad son: la *Academy of music*, esquina de las calles Broad y Locust, cuya capacidad es de 3,000 personas; el *Chestnut Street Theatre*, calle Chestnut, adelante de la calle 12ª; la nueva *Opera House*, esquina de la calle Broad y la Avenida Montgomery; el *Broad Street Theatre*, calle Broad, cerca de la de Locust, y la *Chestnut Street Opera House*, calle Chestnut, adelante de la calle 12ª. Hay varios otros de importancia también.

Los siguientes son los principales hoteles de la ciudad. Bajo el encabezado de **HOSPEDAJE COMPLETO** aparecen los que están conducidos bajo el *plan americano*: no rentan cuartos solos; los que están conducidos bajo el *plan europeo* aparecen en la siguiente lista: rentan cuartos solos y las comidas pueden tomarse *à la carte* allí mismo ó en otra parte.

—HOSPEDAJE COMPLETO.—

COLLONADE—\$3.50 á \$4.50 al día	Esquina de Chestnut y 15ª.
CONTINENTAL—\$3 á \$4	Esquina de Chestnut y 9ª.
ALDINE—\$3.50 á \$5	Chestnut, arriba de la calle 19ª.
LAFAYETTE—\$3 á \$4	Esquina de Broad y Chestnut.
GIRARD HOUSE—\$3	Esquina de Chestnut y 9ª.
BINGHAM HOUSE—\$2.50	Esquina de las calles 11ª y Market.
WASHINGTON HOTEL—\$2.50	Esquina de Chestnut y 9ª.

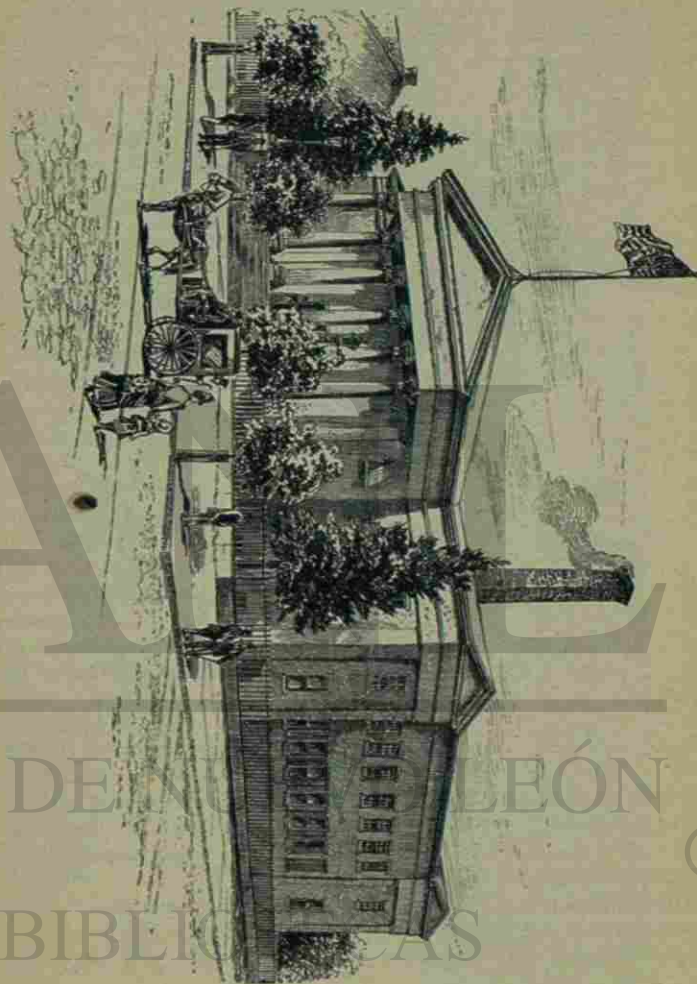
En estos hoteles no se rentan cuartos solos, exceptuando el hotel Lafayette.

CUARTOS SOLOS:

LAFAYETTE—de \$1 á \$2	Esquina de Broad y Chestnut.
STRATFORD—\$2 á \$5	Esquina de Broad y Walnut.
GREEN'S—\$1 á \$1.50—Para hombres solamente	Esquina de 8ª y Chestnut.

Los principales restaurantes de la ciudad son los que pertenecen á los hoteles, montados "à la europeo".

CASA DE MONEDA—Filadelfia, Pensilvania.
[Fotografía de Pennsylvania.]



Una vez que el viajero llega á cualquiera de las ciudades del Este, puede facilmente visitar las pequeñas pero alegres y pintorescas poblaciones que hay en las costas de Nueva York, de Nueva Jersey y Pensilvania, adonde en números de muchos miles emigran las familias durante la propia estacion del año. Muchos de estos lugares hay en los tres Estados que hemos citado, pero los más importantes y más próximos á la ciudad en que nos hallamos son

Cape May y Atlantic City. Son

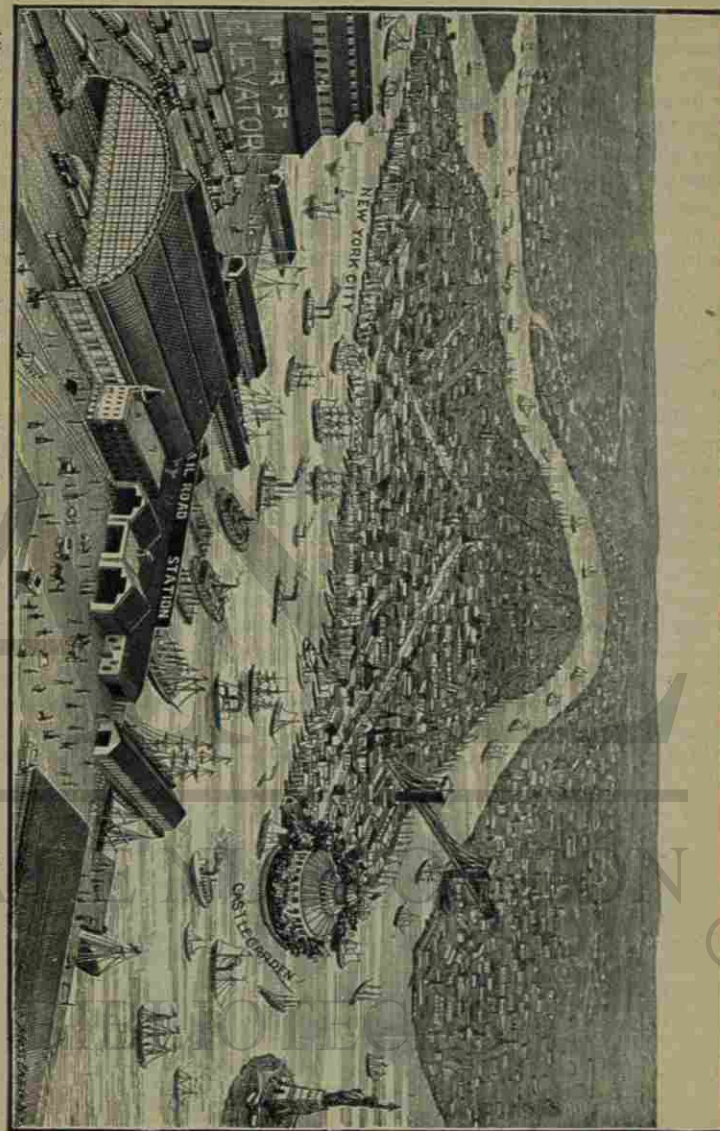
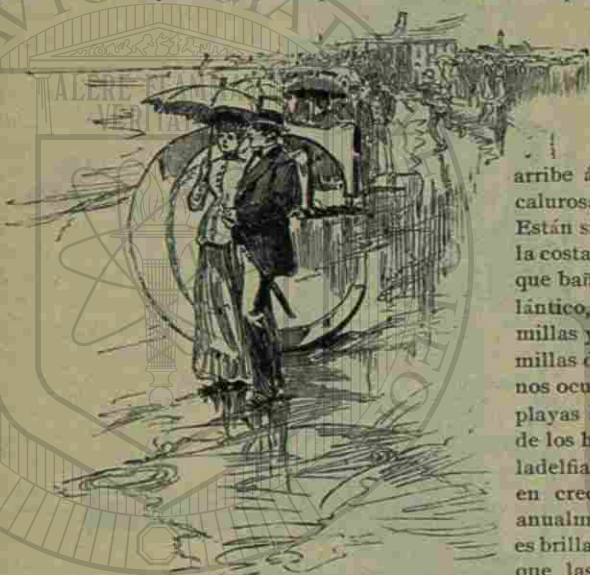
dos deliciosos sitios estos que no debe dejar de visitar nadie que arribe á Filadelfia en la calurosa estacion del año. Están situados ambos en la costa de Nueva Jersey que baña el Océano Atlántico, el primero á 81 millas y el segundo á 60 millas de la ciudad que nos ocupa. Estas tibias playas son las favoritas de los habitantes de Filadelfia: á ellas emigran en crecidos números anualmente á *veranear*, y es brillante el espectáculo que las mismas ofrecen

durante las horas dedicadas á los baños, que son de las 11 A. M. á 1 P. M.

Para ir de Filadelfia á Cape May tómese el *West Jersey R. R.*, pero primeramente el *ferry* al pié de la calle Market. El pasaje cuesta \$2.50 y se emplean 2½ horas de tiempo en el viaje. Para ir de Filadelfia á Atlantic City tómese el *West Jersey R. R.* ó el *Camden & Atlantic R. R.* El pasaje cuesta \$1 y se emplean 1½ horas de tiempo en el viaje.

Dirigiéndonos ahora á la estacion ó paradero del *Pennsylvania R. R.*, que está situado frente al suntuoso Palacio Municipal, tomaremos de nuevo el tren y abandonaremos esta interesante y simpática ciudad para llegar una vez más á Nueva York.

Trenton, capital del Estado de Nueva Jersey es la ciudad de más importancia que atraviesa este ferrocarril antes de llegar á Nueva York, de la cual dista 56 millas. Tiene, segun el último censo, 58,488 habitantes y todas las



Vista de la gran estacion del Ferrocarril de Pennsylvania en Jersey City y de sus "Ferris" que conducen á los pasajeros á Nueva York.

Trenton, capital del Estado de Nueva Jersey, es la primera ciudad de más importancia que se encuentra despues de partir de Filadelfia. Tiene, segun el último censo, 58,488 habitantes. Dista 174 millas de Washington, 35 millas de Filadelfia y 56 millas de Nueva York. Fué fundada en 1680 por un inglés llamado Israel Pemberton; se le dió el nombre que tiene en 1720 y fué erigida en capital del Estado en 1790.

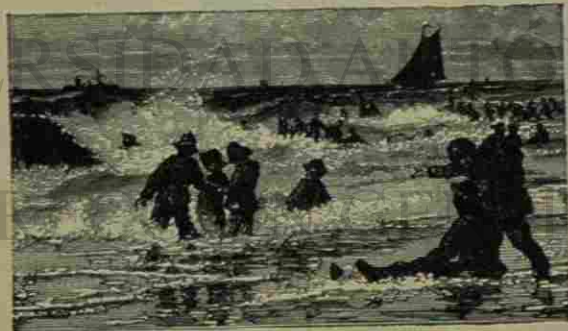
Newark, es el nombre de la principal de las ciudades de Nueva Jersey por su poblacion y la importancia de su industria fabril. Tiene 181,518 habitantes; dista 222 millas de Washington y 8 millas de Nueva York. Unos diez minutos despues de su salida de Newark se detienen los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* en su nueva y grandiosa estacion de

Jersey City, segunda ciudad del mismo Estado, que cuenta ya hoy con una poblacion de 163,987 almas. La separa de Nueva York el caudaloso río Hudson, que poco más delante vierte sus aguas en la hermosa bahía de Nueva York.

La aludida nueva estacion erigida aquí por la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania, un magnífico grabado de la cual aparece en la gárgina 439, es junto con el embarcadero de sus *ferries* ó vaporcitos la más grande del mundo, pues mide 912 pies de longitud por 485 pies de latitud y cubre 12 vias de ferro-carril. La gran estacion de *St. Pancras* en Londres se sigue á ésta en dimensiones.

En la estacion de Jersey City es donde el viajero deja su tren para tomar uno de los vaporcitos de la misma compañía ferrocarrilera para cruzar el río y llegar pocos minutos despues á la gran metrópoli de Nueva York, cuya descripcion se encontrará en la primera parte de esta guía.

Con nuestro nuevo arribo á esta bella ciudad, punto objetivo de las diferentes rutas que venimos trazando entre México y los Estados Unidos queda terminada la RUTA N° 3 de esta guía, ruta que no dudamos llegará á ser una de las más favoritas de nuestro público para viajar entre los dos vecinos países.



En la Playa de Atlantic City.—Ferrocarril de Pennsylvania.

CUARTA PARTE.

RUTA NUMERO 4.

FERROCARRILES: SOUTHERN PACIFIC—ILLINOIS CENTRAL—RICHMOND & DANVILLE.

Trenton, capital del Estado de Nueva Jersey, es la primera ciudad de más importancia que se encuentra despues de partir de Filadelfia. Tiene, segun el último censo, 58,488 habitantes. Dista 174 millas de Washington, 35 millas de Filadelfia y 56 millas de Nueva York. Fué fundada en 1680 por un inglés llamado Israel Pemberton; se le dió el nombre que tiene en 1720 y fué erigida en capital del Estado en 1790.

Newark, es el nombre de la principal de las ciudades de Nueva Jersey por su poblacion y la importancia de su industria fabril. Tiene 181,518 habitantes; dista 222 millas de Washington y 8 millas de Nueva York. Unos diez minutos despues de su salida de Newark se detienen los trenes del *Ferrocarril de Pennsylvania* en su nueva y grandiosa estacion de

Jersey City, segunda ciudad del mismo Estado, que cuenta ya hoy con una poblacion de 163,987 almas. La separa de Nueva York el caudaloso río Hudson, que poco más delante vierte sus aguas en la hermosa bahía de Nueva York.

La aludida nueva estacion erigida aquí por la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania, un magnífico grabado de la cual aparece en la gárgina 439, es junto con el embarcadero de sus *ferries* ó vaporcitos la más grande del mundo, pues mide 912 pies de longitud por 485 pies de latitud y cubre 12 vias de ferro-carril. La gran estacion de *St. Pancras* en Londres se sigue á ésta en dimensiones.

En la estacion de Jersey City es donde el viajero deja su tren para tomar uno de los vaporcitos de la misma compañía ferrocarrilera para cruzar el río y llegar pocos minutos despues á la gran metrópoli de Nueva York, cuya descripcion se encontrará en la primera parte de esta guía.

Con nuestro nuevo arribo á esta bella ciudad, punto objetivo de las diferentes rutas que venimos trazando entre México y los Estados Unidos queda terminada la RUTA N° 3 de esta guía, ruta que no dudamos llegará á ser una de las más favoritas de nuestro público para viajar entre los dos vecinos países.

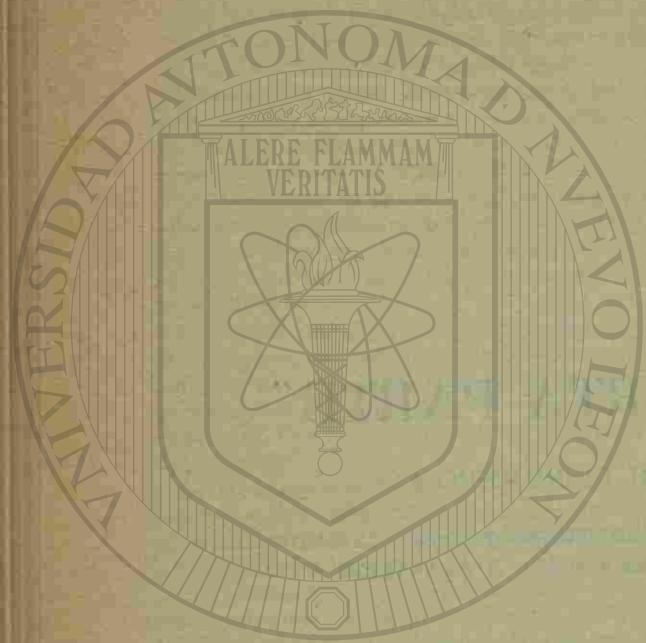


En la Playa de Atlantic City.—Ferrocarril de Pennsylvania.

CUARTA PARTE.

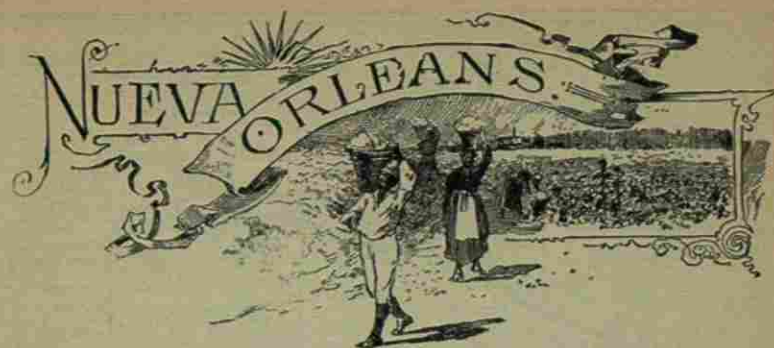
RUTA NUMERO 4.

FERROCARRILES: SOUTHERN PACIFIC—ILLINOIS CENTRAL—RICHMOND & DANVILLE.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE



De el Paso á Nueva Orleans.

EL SOUTHERN PACIFIC—EL PASO Y SAN ANTONIO—UNA CIUDAD SIMPATICA—HERMOSAS MUJERES.

Al concluir, en la página 144 de esta guía de viajeros, nuestra ligera reseña descriptiva de las principales ciudades que con su construcción dejaron ligadas el interesante *Ferrocarril Central Mexicano*, ofrecemos volvernos á ocupar de El Paso, y ya es tiempo de cumplir nuestra promesa.

Antes, sin embargo, de que dediquemos nuestra atención á esta fronteriza ciudad, conviene sepamos algo sobre el más extenso sistema ferroviario de cuantos hay en todo el Continente Americano, ó en todo el mundo, deberíamos quizá decir; pues no sabemos de ninguna otra empresa ferroviaria que opere y tenga bajo su inmediata dirección más miles de millas de ferro-carril que la que nos ocupa: aludimos á la del *Southern Pacific*, que fué también, junto con la del *Central Mexicano*, la primera que dejó unidas con sus cintas de acero á las dos Repúblicas vecinas, á México y los Estados Unidos, contribuyendo así á ensanchar el campo de sus operaciones mercantiles y á afianzar más las amistosas relaciones entre ambos países.

Desde poco después de la admisión de California á la Union Norte-Americana se hablaba ya de construir un ferro-carril trascontinental, para unir más estrechamente á esta apartada entidad federativa con los demás Estados. El Congreso, comprendiendo la importancia de esta medida recomendó la apropiación de \$340,000 para las medidas preliminares de la ruta; pero nada importante resultó de todo ello. No fué sino hasta después del



Algunos productos de Nueva Orleans.



UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Southern Pacific
 DE EL PASO A NUEVA ORLEANS.

Tiempo Central
 W. C. WATSON—Agente General de Pasajes, Nueva Orleans, La.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
0	El Paso	3:10 pm	884	Londo	11:15 am
12	Yaleta	3:44 pm	891	Dunlap	11:32 am
15	Rivera	3:50 pm	639	Lacoste	11:56 am
21	San Elizario	4:02 pm	634	*SAN ANTONIO—Sale	1:23 pm
29	Rio Grande	4:35 pm	646	Converse	1:25 pm
33	Ft. Hancock	5:00 pm	658	Marion	2:39 pm
63	Madden	5:21 pm	668	Seguin	2:51 pm
71	Einlay	5:40 pm	678	Kimsburg	2:54 pm
88	Malone	6:00 pm	689	Luling	3:02 pm
88	Etholen	6:20 pm	699	Horwood	3:26 pm
92	*SIERRA BLANCA	6:27 pm	704	Sandy Fork	4:00 pm
102	Greyton	6:57 pm	711	Waelder	4:18 pm
111	Tobert	7:11 pm	718	Pierson	4:24 pm
129	Pay	7:50 pm	723	Flatonla	4:48 pm
145	Chispa	8:04 pm	729	Engle	5:02 pm
145	Wendell	8:15 pm	735	*SHULENBURG	5:15 pm
153	Valentine	8:35 pm	744	Weimar	5:47 pm
177	Ryan	9:01 pm	749	Borden	5:57 pm
187	Aragón	9:19 pm	755	Glidden	6:20 pm
196	Marfa	9:35 pm	758	Columbus	6:26 pm
210	Paisano	10:08 pm	762	Alleyton	6:34 pm
218	Toronto	10:26 pm	769	Ramsey	6:47 pm
223	Alpine	10:39 pm	776	Eagle Lake	6:57 pm
231	Strobel	10:55 pm	781	New Philadelphia	7:08 pm
246	Lenox	11:26 pm	791	East Bernard	7:29 pm
250	Marathon	11:43 pm	802	Randon	7:49 pm
264	Warwick	12:01 am	807	Rosenberg	8:15 pm
271	Haymond	12:17 am	814	Richmond	8:22 pm
277	Taber	12:35 am	817	Walker	8:34 pm
283	Maxon	12:45 am	823	Stafford	8:48 pm
291	Rosenfeld	12:58 am	834	Stella	9:11 pm
299	Longfellow	1:12 am	844	*HOUSTON—Sale	10:00 pm
307	Emerson	1:25 am	860	Sheldon	10:40 pm
316	Sanderson	1:50 am	864	Crosby	10:50 pm
323	Feodora	2:03 am	878	Dayton	11:13 pm
330	Eldridge	2:17 am	884	Liberty	11:25 pm
337	Dryden	2:32 am	898	Devers	11:50 pm
344	Thurston	2:45 am	908	Sour Lake	12:10 am
352	Watkins	3:02 am	928	Beaumont	12:50 am
360	Lozier	3:20 am	949	Orange	1:30 am
369	Samuels	3:38 am	970	Edgerly	2:09 am
378	Osman	3:58 am	985	Westlake	2:37 am
388	Langtry	4:23 am	987	Lake Charles	2:47 am
400	Shunda	4:50 am	1010	Welsh	3:34 am
419	Vladict	5:10 am	1021	Jennings	3:56 am
429	Comstock	5:30 am	1026	Mermontau	4:53 am
439	Feely	5:50 am	1040	Crowley	4:59 am
450	Devil's River	6:23 am	1046	Rayne	5:00 am
456	Mc Kees	6:48 am	1056	Scott	5:10 am
464	*DEL RIO	7:05 am	1062	Lafayette—Llega	5:10 am
473	Johnstone	7:46 am	1062	Lafayette—Sale	5:20 am
487	Amanda	8:00 am	1080	New Iberia	5:38 am
494	Kinney	8:25 am	1101	Baldwin	6:43 am
501	*SPOFFORD	8:40 am	1105	Franklin	6:52 am
524	Cline	9:20 am	1128	*Morgan City	7:37 am
541	Uvalde	9:55 am	1132	Boutte	9:39 am
563	Sabinal	10:37 am	1206	Algiers	10:31 am
576	D'Hanis	11:00 am	1206	NEW ORLEANS	10:55 am

—ITINERARIO DEL—
Ferrocarril Southern Pacific
 DE EL PASO A NUEVA ORLEANS.

Tiempo Central.
 W. C. WATSON—Agente General de Pasajes, Nueva Orleans, La.

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

La ciudad de El Paso es donde termina el sistema ó division del Atlántico del Ferrocarril Southern Pacific y donde comienza su Division del Pacifico, la cual termina en San Francisco, California. En El Paso forma empalme con el Ferrocarril Central Mexicano para la ciudad de México y sus estaciones intermedias, y con el Atchison, Topeka & Santa Fé para Denver, Kansas City, Chicago, etc.

La estación de SPOFFORD marcada con una crucecita es donde se separa el ramal del Southern Pacific que va á formar empalme con el Ferrocarril Internacional Mexicano en EAGLE PASS y CIUDAD PORFIRIO DIAZ, para Torreon y la ciudad de México.

La distancia entre Eagle Pass y Spofford es de 35 millas, la cual recorren los trenes en una hora y diez minutos. Los trenes salen de Spofford á las 3:20 P.M., llegan á la única estación intermedia, que es Darling, á las 3:45 y á Eagle Pass á las 4:30 P.M.—De Eagle Pass salen á las 11:00 A.M., llegan á Darling á las 11:45 A.M. y á Spofford á las 12:10 P.M.

Los crucecitas marcan la estación de San Antonio, donde el Southern Pacific forma empalme con el International & Great Northern para Laredo, y de allí para puntos de México por medio del Ferrocarril Nacional Mexicano.

Los trenes de este ferrocarril corren por Tiempo Central entre El Paso y Nueva Orleans, y por Tiempo del Pacifico entre El Paso y San Francisco. El Tiempo Central se adelanta dos horas sobre el Tiempo del Pacifico.

Se permiten 150 libras de equipaje, libras de costo, con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras por cada 1/2 pasaje. Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra 1/2 pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

El Southern Pacific forma empalme en Nueva Orleans con todos los trenes directos y veloces que de allí parten para las grandes ciudades del Norte y del Este.

COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.

Precios que en ellos se cobran.

ENTRE LAS CIUDADES DE	CAMA DOBLE	SECCION	GABINETE
El Paso y Nueva Orleans	\$7.50	\$15.00	\$28.00
Nueva Orleans y Nueva York	9.00	18.00	34.00
El Paso y San Francisco	7.00	14.00	26.00
Nueva Orleans y San Francisco	13.00	26.00	50.00
Nueva Orleans y St. Louis	5.00	10.00	
Nueva Orleans y Chicago	6.00	12.00	

Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.

PRINCIPALES AGENCIAS.

- E. HAWLEY, Ayudante General de Tráfico. N° 349 calle Broadway, N. Y.
- L. H. NETTING, Agente de Pasajes para los EE. UU. del Este. N° 343, calle Broadway, N. Y.
- E. E. CURRIER, Agente en Boston, N° 192 calle Washington.
- E. J. SMITH, Agente en Filadelfia, N° 49, calle South Third.
- W. G. NEIMYER, Agente General para los EE. UU. del Oeste. N° 204 calle Clark, Chicago.
- G. W. FLETCHER, Agente de Boleto. N° 613 calle Market, San Francisco, Cal.
- W. E. HALM, Agente General. N° 18 calle East First South, Salt Lake City, Utah.
- C. H. MORILL, Agente Comercial. Cuarto 607, Edificio Lousier, St. Louis, Mo.
- WM. MACKENZIE, Agente Comercial para la República de México, Ciudad Porfirio Diaz, México.
- H. N. GIBSON, Agente Comercial. Primera de San Francisco, N° 12, México.
- C. K. DUNLAP, Agente Comercial. Antigua Casa de Correos, Monterey, México.
- O. W. HOLE, Agente Comercial. El Paso, Texas.

RUDOLPH FALCK.

AGENTE GENERAL DE PASAJES PARA EUROPA.

- N° 2 Deichthor Strasse, Hamburg, Alemania—N° 49 Ladenhall Street, Londres, Inglaterra.
- N° 7 India Buildings, Liverpool, Inglaterra—N° 7 Bierhaven, Rotterdam, Netherlands—N° 1 Rue au Sucre, Antwerp, Bélgica.

rompimiento de la guerra civil cuando el Congreso Federal comprendió la necesidad de tomar medidas más activas en este sentido, para poder proteger así al rico Estado de California; pues de la citada guerra podrían renacer complicaciones que hiciesen perder al país esta lejana porción de su territorio. Los Sres. Stanford, Crocker, Huntington y Hopkins se habían unido en sociedad para construir la parte de la deseada línea férrea de Ogden al Oeste, y el Senador Sargent recomendaba urgentemente los proyectos de los ferro-carriles *Central Pacific* y *Union Pacific*. Finalmente, un decreto por medio del cual se hacían las necesarias concesiones para el efecto pasó las dos cámaras del Congreso, y recibió la aprobación del Presidente Lincoln el 1.º de Julio de 1862.

Era pues éste, como se ve, más que un asunto de interés particular ó personal, un asunto del Gobierno, el cual tenía por fin principal la protección de todo su territorio al Oeste del Río Misisipi. Pero si bien es cierto que el Gobierno estimaba la construcción del ferro-carril trascontinental como una necesaria medida militar, comprendía á la vez que por medio del citado ferro-carril se poblarían las apartadas regiones del país y que se desarrollarían su agricultura y su minería, contribuyendo así á aumentar el poderío y la riqueza de la nación.

Se dió al fin principio á esta obra, magna y peligrosa, si se tienen en cuenta las grandes dificultades que habían que vencerse para tender los rieles en una distancia mayor que 2,000 millas al través de inmensos desiertos, de casi inaccesibles montañas y cruzando regiones habitadas solo por indios bárbaros cuya hostilidad se tenía que vencer también á cada paso.

El *Central Pacific* fué el tronco del cual brotaron despues nuevas compañías y nuevos ferro-carriles, y aunque los principales dueños ó accionistas en todas estas nuevas compañías y ferro-carriles eran los mismos que figuraban á la cabeza del *Central Pacific*, cada uno de ellos era dirigido y operado separadamente de los otros. Para su mayor armonía y para que todos pudiesen estar bajo una sola dirección se formó, pues, de los miembros más prominentes de éstas, en Marzo 17 de 1884, la hoy conocida con el nombre de *Southern Pacific Company*. Ella comprende todas las diferentes empresas ferrocarrileras antes aludidas. Véase el mapa para formarse una idea de su gran importancia y extensión.

El Paso es ciudad que cuenta con unos 12,000 habitantes y es de agradable aspecto. Aunque en su infancia aun, tiene calles amplias, rectas y limpias, con costosos edificios aquí y allá de tres y cuatro pisos.

Su temperatura (salvo alguno que otro día en el año) no es ni muy cálida ni muy fría y la salubridad de su clima es notoria. De todas partes del país, pero muy particularmente de los Estados del Este, afluyen á El Paso personas que sufren de afecciones pulmonares; pues la sequedad y pureza del aire que aquí se respira dicen que mucho influye para aliviar y prolongar la vida de aquellos en cuyo organismo la terrible enfermedad ha hecho ya grandes estragos, y que ha salvado á muchísimos que acudieron á dicho lu-

gar en tiempo oportuno, cuando la tisis se hallaba aun en su primer grado.

El Paso fué la primera puerta internacional que los ferro-carriles abrieron entre los dos vecinos países para que por allí pudiesen ellos efectuar su rápida comunicación y cambio de efectos; y ese tráfico que se inauguró con la conclusión del *Southern Pacific* y el *Central Mexicano* ha ido en continuo aumento, contribuyendo muy eficazmente al desarrollo de la fronteriza ciudad.

Diez años pasados, el lugar que nos ocupa contaba apenas con 200 habitantes, los cuales vivían en ruinosas casuchas de adobe, separados del resto del mundo por inmensos desiertos, sin escuchar nunca el alegre silbar de la locomotora; y para comunicarse con cualquier ciudad de importancia tenían que emprender larguísimas y peligrosas jornadas.

Pero no estaba ya por entonces lejano el día en que debían verificarse cambios notables en el aletargado pueblito.

En el año de 1880 cuatro importantes ferro-carriles activaban á la vez sus trabajos con dirección á El Paso: eran estos el *Southern Pacific*, el *Atchison Topeka & Santa Fe*, el *Texas & Pacific* y el *Galveston Harrisburgh & San Antonio R. R.* El primero de estos se acercaba por el Oeste; el segundo por el Norte y el tercero y el cuarto por el Este.

Aunque á la sazón se hallaba aun cada uno de estos ferro-carriles á más de cien millas de El Paso, ya el público fijaba su atención en esta sección del país y poco tardó la insignificante aldea en sacudirse el polvo acumulado sobre ella en el trascurso de tantos años. Gentes especuladoras comenzaron á llegar en grandes números de todas partes; se establecieron diversas clases de negocios, segun las exigencias del momento; la subdivision de terrenos en solares y la construcción de casas se inauguró en seguida y, entre tanto, los ferro-carriles indicados redoblaban sus esfuerzos para anticipar su llegada á la de sus antagonistas.

El que se llevó la palma, como vulgarmente se dice, fué el *Southern Pacific*. Verificó su entrada en El Paso el día 13 de Mayo de 1881. Pocos días despues la primera locomotora del *Atchison Topeka & Santa Fe* con sus sonoros silbidos hacia subir de punto el entusiasmo de los vecinos de la ya entonces activa comarca; unos cuantos meses despues arribó el primer tren del *Texas & Pacific* y otros cuantos meses más tarde quedó también concluido el ferro-carril de *Galveston Harrisburgh & San Antonio*. Entre tanto la construcción del *Central Mexicano* se seguía con toda actividad, como ya lo demostramos en el primer capítulo de este libro, quedando al fin terminado desde la ciudad de México hasta El Paso el día 8 de Marzo de 1884.

Ya hoy, pues, la decoración se ha cambiado por completo. Aquellas vi-



St. Charles Hotel—El Paso.

viendas de antidiluviana arquitectura se han trocado en elegantes edificios; los 200 aislados habitantes háense aumentado á unos 12,000 y cinco diferentes líneas férreas forman un acarreo constante y continuo de pasajeros y de efectos entre México y los Estados Unidos del Norte, poniendo á la ciudad al mismo tiempo en comunicación directa con los principales centros mercantiles de ambos países.

Los valores de las mercancías exportadas de México á los Estados Unidos del Norte por medio de la Aduana de El Paso, Texas, durante los últimos cinco años son los siguientes:

AÑO	QUE PAGARON DERECHOS	LIBRES DE DERECHOS
1885	\$149,803.78	\$1,296,788.00
1886	210,439.47	2,507,426.00
1887	170,528.00	3,547,947.00
1888	172,492.75	4,558,333.00
1889	237,999.87	4,727,447.00
1890		
1891		
1892		
Total	Total	

No solo se han hecho notables mejoras en el estilo de los edificios destinados al comercio últimamente; también los edificios públicos y las residencias de particulares han recibido su correspondiente atención. Actualmente se halla próximo á concluirse uno elegante, de ladrillo, piedra y hierro destinado á servir de Aduana y Administración de Correos.

El edificio de la Corte, cuyo costo de construcción ascendió á \$110,000 y la nueva Aduana aludida, la cual habrá costado una vez terminada la obra \$250,000 harían honor á una ciudad de 50,000 almas. Su alumbrado público consiste de gas y luz eléctrica de arco, y sus calles principales dedicadas al comercio son la de El Paso y la de San Antonio.

Durante los últimos dos ó tres años no ha habido aquí mayor actividad en los negocios; pero los comerciantes de El Paso tienen gran fé en el porvenir de su ciudad: y bien pueden tenerla, pues por su situación geográfica, por la salubridad de su clima, por la circunstancia de haberse convertido en centro de ferro-carriles, los cuales la han de acarrear siempre un tráfico que ha de ir en constante aumento; por ser el punto ó puerta internacional por donde se abastece á una gran porción del territorio mexicano; por hallarse en el centro de una región donde abunda toda clase de minerales y por estar inmediata á ricas comarcas agricultureras, no cabe duda ninguna que está destinada á alcanzar andando el tiempo una gran importancia comercial.

El *Southern Pacific* forma empalme en esta ciudad con el *Central Mexicano* para todas las principales poblaciones de México; así es que los pasajeros del último citado país que deseen visitar las ciudades de Los Angeles, Santa

Barbara, San Francisco ó Sacramento, en California, y hasta Portland, en el Oregon; así como las ciudades de San Antonio, Houston, Galveston y Nueva Orleans, no tienen que hacer más que un solo cambio de trenes siguiendo por esta ruta. En Spofford Junction forma empalme el *Southern Pacific*, por medio de un pequeño ramal que tiene hasta Eagle Pass, con el *Ferrocarril Internacional Mexicano* para Torreon, y la capital de México; en San Antonio, con el



EL SOUTHERN PACIFIC EN GRAND CAÑON—Texas, Nacional Mexicano, por medio del *International & Great Northern* para Laredo, Monterey, San Luis Potosí, Tampico y México, y en Nueva Orleans con todos los grandes ferro-carriles que de allí parten para St. Louis, Chicago,

Cincinnati, Cleveland, Niágara, Buffalo, Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington y demás grandes ciudades del Norte y del Este de la nación.

La parte del gran *Ferrocarril Southern Pacific* que queda entre las ciudades de El Paso y San Francisco es conocida como su "Sistema del Pacífico," y la comprendida entre El Paso y Nueva Orleans como su "Sistema del Atlántico."

El tren expreso para Nueva Orleans parte de El Paso á la hora indicada en el itinerario que acompaña este capítulo. La bien balastrada via del ferrocarril se extiende desde este punto adelante hácia el Sudeste, y sus elegantes trenes se deslizan veloces sobre ella, atravesando las inmensas llanuras del Estado de Texas.



SAN JOSÉ. MISIÓN.

MISIÓN DE SAN JOSÉ—San Antonio, Texas.

Pronto se pasan las estaciones de Isleta y San Elizario, muy propias para la agricultura por la riqueza de sus terrenos y donde se dan, además de muchas otras clases de frutas, unos duraznos grandes y dulcísimos que los muchachos de estos lugares se apresuran en vender á los pasajeros durante la propia estación del año, en los cortos momentos que en ellos se detiene el tren.

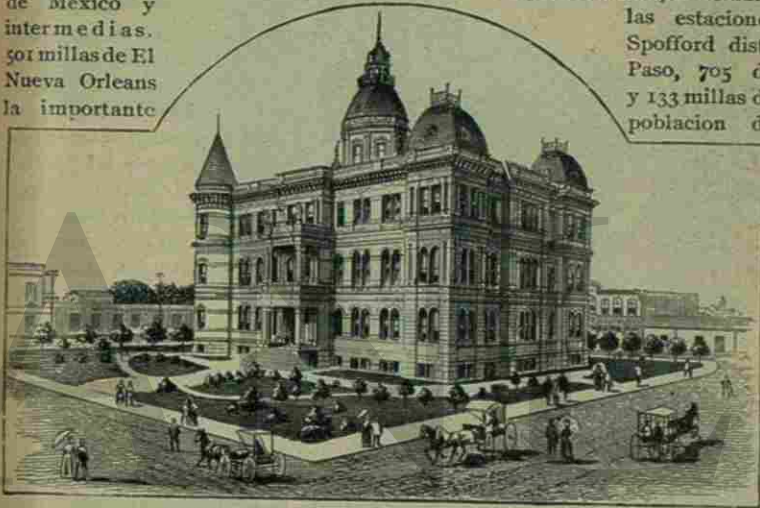
Sierra Blanca, adonde llega el tren á las 6:27 de la tarde y que dista 92 millas de El Paso es la estación de la cena. Nada hay aquí que pueda llamar particularmente la atención del viajero; la estación, sin embargo, es un verdadero oasis en medio del desierto, y su servicio de mesa es bueno. Una vez han restablecido los pasajeros sus desfallecidas fuerzas estomacales el tren se pone de nuevo en movimiento, y mientras dura la luz incierta del crepúsculo no se ve al través de los cristales del tren otra cosa que dilatadas planicies interrumpidas aquí y allá por algunas lomas de poca altura, desnudas las unas y las otras de gruesa vegetación, pero no escasas de nutritivo pasto. Pero no se desanime el viajero si hasta el punto á que hemos llegado no ha encontrado aun paisajes extraordinariamente hermosos ó atractivos, que "de todo hay en la tierra del Señor." Lo difícil sería, sí, no encontrar nada digno de llamar la atención en una zona tan extensa como la que recorre el *Ferrocarril Southern Pacific*.

Temprano, á la mañana siguiente, entra el tren al Gran Cañon del Río Grande, y poco despues se vuelven á ver las turbias aguas del río al cual debe su nombre y que sirve de línea divisoria entre los Estados Unidos y México.

Esta parte del camino, [véase el grabado] ofrece perspectivas magníficas y que á la vez impresionan fuertemente. A las 7:05 de la mañana se detiene el tren en

Dos Rios, estación del almuerzo, y despues de permanecer allí el tiempo de costumbre continúa adelante para llegar á

Spofford á las 8:40 A. M. Esta es la estación de donde parte un corto ramal del *Southern Pacific* [véanse el mapa é itinerario] para formar empalme en Eagle Pass con el *Ferrocarril Internacional Mexicano*, para Torreón, la ciudad de México y las estaciones intermedias. Spofford dista 501 millas de El Paso, 705 de Nueva Orleans y 133 millas de la importante población de



PALACIO MUNICIPAL—San Antonio, Texas.

San Antonio, que es la primera ó principal ciudad del Estado de Tejas. El tren llega aquí á las 12:55 del medio día y forma empalme con el *International & Great Northern* para Laredo y de allí para la ciudad de México por el *Nacional Mexicano*.

Sus principales hoteles son los siguientes: *Menger Hotel*, en la Plaza del Alamo; precios, de \$2.50 á \$5 al día; *Southern Hotel*, en la Plaza Principal, \$2.50 al día; *Hotel Maverick*, N° 330 calle Houston del Este; precios, de \$2.50 á \$3; *St. Leonard* y *Central Hotels*, Plaza Principal; precios, de \$1.50 á \$2 al día. Estos hoteles están conducidos todos los más bajo el plan americano.

La Ciudad está situada en el centro del fértil valle del Río de San Antonio, por sobre cuyas cristalinas aguas se puede cruzar varias veces en el centro de la ciudad mismas sobre puentes bien construidos, con sólo recorrer unas cuantas de sus cuadras. Dista 572 millas de Nueva Orleans, 154 millas de la frontera mexicana en Laredo y 634 millas de El Paso. Es una ciudad de 50,000 habitantes, provista de buenos hoteles, tranvías, alumbrado eléctrico

y de toda clase de modernas comodidades. Su clima es de notoria salubridad y su temperatura no podía ser más agradable. Hay aquí interesantes ruinas de antiquísimas misiones, entre las cuales figura más prominentemente la del Alamo, por haber sido aquí donde los tejanos sufrieron una terrible derrota en Marzo 6 de 1836 por las fuerzas del General López de Santa Anna.



UNO DE LOS BAYOUS DE LA LUISIANA.

hacen cada vez más marcados. Ya no se ven con la misma frecuencia aquellas grandes llanuras entre cuyas alfombras de excelente pasto podían encontrarse apenas algunos pequeños matorrales: ya aquí la vegetación es más robusta; tan robusta y tan densa más adelante, cerca de la línea divisoria entre los Estados de Texas y la Luisiana que no parece sino que aún aluz del día se vea en dificultades para penetrar hasta el corazón de aquellas selvas.

A las 5:15 P. M. se llega á *Shulenburg*, donde algo pueden hacer para restablecerse los que sientan desfallecimiento estomacal, así como también en

Houston, adonde se detiene el tren 20 minutos: arriba á las 9:40 y sale á las 10:00 P. M. Houston es en importancia la tercera ciudad de Texas, tanto por su población como por su comercio. Se extiende á ambos lados del llamado *Buffalo Bayou*, el cual desemboca en la Bahía de Galveston. El importante puerto de Galveston solo dista 50 millas de Houston y hay establecidas entre ambas ciudades magníficas vías de comunicación, tanto por agua como por tierra. Los principales hoteles de Houston son el *Capital Hotel*, *Globe Hotel*, *Hutchins House* y *Tremont House*. San Antonio, Houston y Galveston son ciudades que todo aquel turista que pudiese disponer del tiempo para ello haría bien en visitar.

A la 1:30 de la mañana y después de cruzar el Río Sabino en la estación

de notoria salubridad y su temperatura no podía ser más agradable. Hay aquí interesantes ruinas de antiquísimas misiones, entre las cuales figura más prominentemente la del Alamo, por haber sido aquí donde los tejanos sufrieron una terrible derrota en Marzo 6 de 1836 por las fuerzas del General López de Santa Anna.

El tren parte de San Antonio á las 1:20 P. M. y poco después comienza el viajero á notar grandes cambios en los terrenos que recorre, cambios que se

de *Orange* sobre un magnífico puente, se sale de los terrenos del Estado de Texas para entrar á los de la Luisiana. Este punto dista 949 millas de El Paso y 257 millas de Nueva Orleans.

El tren avanza siempre por terrenos fertilísimos, dejando á ambos lados de la vía unas veces extensos cañaverales; otras, plantaciones de algodón ó de arroz; otras, tupidos bosques de árboles gigantes con flecos y cortinajes lar-



en tropel á la llegada del tren á una multitud de muchachas y muchachos descalzos, sin sombrero y de color todos ellos como el del café cuando se ha pasado de tueste; y junto con esta gente menuda acuden también mujeres jóvenes y viejas, con ros-

ALGODÓN, ARROZ, AZUCAR—Productos de Luisiana.
tros teñidos del mismo firme color y en los cuales se comprende que tuvo empeño en imprimir todos los grados de su fealdad una pródiga africana naturaleza. Pero sin embargo de esto, se lee claramente en las tinieblas de su fisonomía la alegría que les proporciona la llegada de cada uno de estos trenes, y causa buen efecto oírles reír estrepitosamente, con toda la boca, y después de poner los ojos en blanco varias veces y de hacer mil visajes, concluir con esa colilla ó lánguido final de risa tan peculiar de las gentes de su raza.

Y así, gozando el pasajero que viaja por este ferrocarril, unas veces por lo extraño y raro de los cuadros que se ofrecen á su vista y otras por su hermosura indescriptible, pasa unas horas tras otras sin percibirse de ello, sin aburrirse ni fatigarse, y llega al fin feliz y contento á

Nueva Orleans, que es la estación terminal en el Sur del Ferrocarril *Southern Pacific* y una de las de mayor importancia en todo el país.



Nueva Orleans tiene buenos hoteles y restaurantes, los que poseen fama de condimentar algunos platillos que por su sazón especial y gusto exquisito no pueden igualarse en ninguna otra ciudad del país. Á continuación publicamos los nombres de los principales de ellos.

PRINCIPALES HOTELES.

ST. CHARLES HOTEL, en la esquina de las calles St. Charles y Common. Plan americano. Precio, \$4 al día.

HOTEL ROYAL, en las calles St. Louis y Royal. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$5 al día. Este hotel permanece abierto 6 meses en el año solamente, de Junio á Noviembre.

*HOTEL DENECHAUD, N° 60 calle Carondelet. Plan europeo y americano. Precios: plan europeo, \$1 y \$1.50; plan americano, \$2.50 y \$3 al día, según la habitación que se elija.

COSMOPOLITAN, en la calle Royal, cerca de la calle Canal, Nos. 13 y 15. Plan europeo. Precios, de \$1.50 á \$4 al día.

HOTEL VONDERBANK, N° 40 calle Magazine. Plan europeo. Precios, de \$1 á \$2 al día.

HOTEL—RESTAURANT DE LA LOUISIANE, N° 107 calle Customhouse.

LAFAYETTE HOTEL, frente á la Plaza de Lafayette. Plan americano. Precio, \$2 al día.

CASSIDY'S HOTEL, N° 40 calle Carondelet. Plan europeo. Precio, \$1 al día.

PRINCIPALES RESTAURANTES

ANTOINE'S RESTAURANT.....Nos. 63, 65 y 67 en la calle St. Louis.

FABACHER'S RESTAURANT.....N° 23 calle Royal.

LEON LAMOTHE'S.....N° 23 calle St. Charles.

MOREAU'S RESTAURANT.....N° 128 calle Canal.

DENECHAUD'S, en el hotel del mismo nombre, calle Carondelet, N° 60.

ROYAL RESTAURANT.....N° 59 calle St. Charles.

VONDERBANK'S.....N° 126 calle Common.

THE GEM.....N° 17 calle Royal.

COSMOPOLITAN.....N° 13 calle Royal.

KUNTZ.....N° 163 calle Canal.

THE ACME.....N° 9 calle Royal.

*El *Denechaud* es un bien conducido hotel bajo ambos planes, el americano y europeo, y en su restaurant se sirve á la *carte* cualquier platillo que se desee, condimentado con gusto especial. Sus precios son cómodos y puede recomendarse con gusto á las familias.

DESPACHOS DE BOLETOS, ESTACIONES DE FERROCARRILES ETC.

SOUTHERN PACIFIC—Despacho de boletos, en la esquina de las calles St. Charles y Canal. Estacion de pasajeros, al pié de la calle Esplanade, frente á la Casa de Moneda. Tómense los tranvías colorados en la calle Bourbon.

QUEEN & CRESCENT—Despacho de boletos, en la calle St. Charles, N° 34.

ILLINOIS CENTRAL—Despacho de Boletos, en la esquina de las calles St. Charles y Common. Su nueva estacion de pasajeros está situada en la esquina de la avenida Howard y la calle Rampart. Tómense los tranvías colorados en la calle Royal, ó los tranvías verdes en la esquina de las calles St. Charles y Canal.

RICHMOND & DANVILLE ó PIEDMONT AIR LINE—Despacho de boletos, en



OTROS DE LOS PRODUCTOS DE NUEVA ORLEANS—Ferrocarril Southern Pacific.

la calle Common, N° 146, bajos del Hotel St. Charles. Sus trenes parten de la estacion de pasajeros del *Louisville & Nashville*.

LOUISVILLE & NASHVILLE—Despacho de boletos, en la esquina de las calles St. Charles y Common, bajos del Hotel St. Charles. Su estacion de pasajeros está situada al pié de la calle Canal.

TEXAS & PACIFIC—Despacho de boletos en la calle St. Charles N° 47, bajos del Hotel St. Charles. Su estacion de pasajeros está situada al pié de la calle Terpsichore, en el dique. Tómense los tranvías color verde en la calle Canal, entre las de Camp y Magazine, y dígame al cochero que se detenga en la calle Terpsichore, para dirigirse á la estacion ó *Depot* del Texas & Pacific. Del lugar donde se deja el tranvía hasta la estacion hay tres cuadras de distancia. Como es natural, puede hacerse el viaje tambien en coche de sitio ó en los ómnibus de la *New Orleans Transfer Co.*, cobrándose en estos últimos 50 cvos. por cada pasajero.

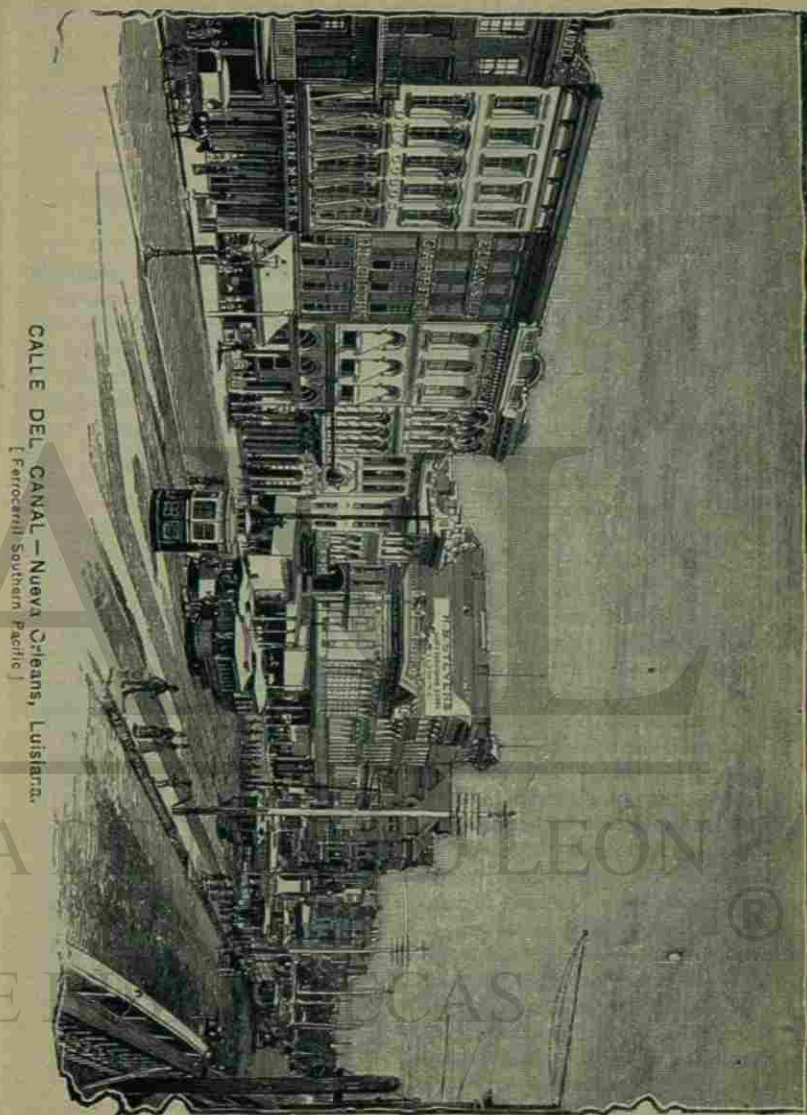
CENTRAL MEXICANO—Despacho, en la calle St. Charles, N° 34.

NACIONAL MEXICANO—Despacho, en la calle St. Charles, N° 45.

La Administración de Correos está situada en la calle Decatur—*Expreso de Wells Fargo y Cia.*, N° 18 calle Union—*Telgrafos de la Western Union*, esquina de las calles Gravier y St. Charles—*American District Telegraph Co.*, No 132 calle Gravier—*Postal Telegraph Co.*, N° 44 calle St. Charles, frente al St. Charles—*New Orleans Transfer Co.*, N° 117 calle Common: cobra por llevar un baúl de cualquier estación de ferro-carril á cualquier hotel 50 cvos., 75 cvos. por 2 baúles y \$1 por 3 ó 4 baúles; por cada asiento en sus ómnibus desde cualquier estación á cualquier hotel, 50 cvos.—*Baños*, los hay buenos en los bajos del Hotel St. Charles, calle Common; en el N° 102 calle Conti; en los principales hoteles y excelentes baños rusos en la calle Barrone N° 48.

Nueva Orleans, la principal de las ciudades del Estado de Luisiana, se halla situada á los 29° 57' latitud Norte y 90° longitud Oeste, á una distancia de 107 millas de la desembocadura del Río Misisipi en el Golfo de México, y aunque los límites de la municipalidad abarcan una extensión mayor de territorio, la parte poblada ocupa una área de 41 millas cuadradas. Se fundó la ciudad en el año de 1718 por Jean Baptiste Lemoine de Bienville, un francés-canadense que era á la sazón Gobernador de la colonia francesa que 19 años antes se había establecido en Biloxi, punto situado algunas millas más al Norte. Bienville eligió el sitio que hoy ocupa la ciudad por hallarse éste á mayor elevación sobre el nivel del río, juzgándole por esto mismo libre de todo peligro de inundación; sin embargo, dos años después de su fundación la pequeña nueva aldea fué totalmente destruida por una gran crecida del río. Este primer desastre hizo comprender la necesidad que había de construir un gran dique que pudiera proteger á la colonia contra nuevas inundaciones. Se atendió, pues, á esto primeramente y después á la reconstrucción de la destruida población, trazándose entonces un plano para el efecto el cual tenía la forma de un paralelogramo de 4,000 piés frente al río por 1,800 piés de fondo, dividido en cuadras que median 300 piés por cualquiera de sus lados. Á la mitad del frente que daba al río se reservaron dos cuadras para plazas públicas, una de las cuales se llamó la Plaza de Armas y que es conocida hoy con el nombre de *Jackson Square*.

Formó Nueva Orleans parte de las posesiones francesas hasta el año de 1762, cuando por medio del conocido como tratado de Fontainebleau la Francia pasó á España todos sus derechos sobre la Luisiana. Este resultado permaneció un secreto para los franceses de Nueva Orleans por espacio de dos años, habiendo subido de punto su indignación al saber que habían sido vendidos á España. Don Antonio de Ulloa, nombrado por España Gobernador de la Luisiana, llegó á Nueva Orleans con dos compañías de soldados españoles en Marzo de 1766 y las cosas marcharon para él satisfactoriamente hasta el 25 de Octubre de 1768, fecha en que una oien urdida conspiración en la cual tomaron parte los principales comerciantes y hacendados más ricos pusieron á Ulloa y sus tropas en fuga, obligándoles á refugiarse en una fragata española que allí había anclada, marchándose enseñada para Cuba.



CALLE DEL CANAL — Nueva Orleans, Luisiana.
[Ferrocaril Southern Pacific]

Libres del dominio español los criollos de la Luisiana trataron de formar una República, solicitando para el efecto la ayuda y union de otras colonias; pero aun no habian madurado sus planes cuando al año siguiente, en Agosto 18 de 1769, llegó al puerto de Nueva Orleans Don Alejandro O'Reilly al frente de 24 barcos que conducian 3,600 soldados españoles y 50 piezas de artillería. Contra tanta fuerza se hizo imposible toda resistencia. Los 12 principales cabecillas de la insurreccion fueron arrestados: se fusilaron 6 de ellos en la Plaza de Armas y los otros 6 fueron remitidos á las prisiones de la Habana. Siguió el dominio de España en la Luisiana hasta 1801, año en que traspasó á la Francia todos los derechos que en ella tenía, y Francia los pasó á su vez á los Estados Unidos del Norte en 1803, fecha en que contaba Nueva Orleans con una poblacion de 10,000 almas, compuesta de criollos en su mayoría. En la actualidad tiene 241,995 habitantes.

En Marzo 24 de 1788 la ciudad sufrió una terrible conflagracion que redujo á cenizas 856 casas las cuales formaban la parte principal de la ciudad, y en Diciembre 8 de 1794 otro incendio destruyó 212 casas más, teniendo gran número de familias que habian quedado sin un techo que las cobijara la necesidad de acampar por largo tiempo en la Plaza de Armas. Como medida preventiva contra tamañas desgracias se adoptó, por disposiciones de las autoridades españolas, el techado de tejas; y así las casas que despues se reedificaron, unas de ladrillo, de adobe otras, con grandes zaguanes y portones, con balcones y rejas, siguiendo el estilo de la arquitectura española, y todas ellas con sus techados de tejas, contribuyen



Teatro Frances de la Ópera—Nueva Orleans.



La Bolsa Algodonera—Nueva Orleans.

la arquitectura española, y todas ellas con sus techados de tejas, contribuyen

hoy á ese conjunto pintoresco que tienen los antiguos barrios de la ciudad, el cual no pueden menos que notar cuantos la visitan.

Nueva Orleans es por su gran comercio con el exterior uno de los principales puertos del país, y como mercado algodonero solo Liverpool la aventaja en el mundo. En las orillas del río y por una larga distancia se ha construido para impedir que se inunde la ciudad un gran dique que tienen 15 piés de



CASA DEL AYUNTAMIENTO—Nueva Orleans.

[Ferrocarril Southern Pacific.]

anchura por 14 piés de alto, el cual forma tambien un agradable paseo. Á lo largo de este inmenso dique pueden verse muy frecuentemente arriba de mil embarcaciones en cuyos palos flamean banderas de todos los países del mundo.

La mayoría de las calles de la ciudad están empedradas; pero sin embargo de esto es difícil cruzarlas en el invierno. Las principales de ellas son la calle del Canal, que tiene una anchura de 140 piés, con dos hileras de árboles en su centro, en la cual se hallan muchas de las principales casas comerciales y muchas de las principales residencias de particulares, y la calle St. Charles. En esta última están los principales hoteles, bancos y despachos de los ferro-carriles. Véanse sus grabados.

Entre sus principales edificios y sitios más dignos de visitarse figuran los siguientes:

Aduana y Administracion de Correos, que ocupa una cuadra entera entre las calles del Canal, Customhouse, Peters y Decatur. Su frente principal, el

cual da á la calle del Canal tiene 334 piés de largo y la altura del edificio es de 82 piés.

Casa del Ayuntamiento, en el punto que sirve de Union á las calles Charles y Lafayette; el edificio es de marmol blanco, su órden de arquitectura es el jónico y una amplia escalinata conduce á su elegante pórtico.

Casa de Moneda, edificio de tres pisos, situado al pié de la calle Esplanade. Es de estilo jónico tambien, con un frente de 282 piés y un fondo de 180. Puede visitarse obteniendo permiso del Superintendente en el mismo edificio. Tómense los mismos tranvías que para ir á la estacion de pasajeros del *Southern Pacific*.

Bolsa Algodonera, precioso edificio construido en la esquina de las calles Carondelet y Gravier.

Mercado Francés, situado en el viejo dique, cerca de la Plaza de Jackson. Las horas mejores para visitar este lugar son de 8 á 11 de la mañana los domingos y á las 6 de la mañana los otros días de la semana. Aquí se reproducen durante las horas indicadas escenas como las que deben haber tenido lugar en la tradicional Torre de Babel.

Teatro Francés de la Opera, situado en la esquina de las calles Bourbon y Toulouse. Es este un sólido edificio construido en el año de 1856. Es elegante en su arreglo interior y su capacidad es de 2,000 espectadores. Costó su construccion \$400,000. En su escenario se han representado las obras operáticas de los mejores autores italianos, franceses y alemanes. La temporada de ópera dura de doce á quince semanas todos los años y su orquesta está compuesta de sesenta de los mejores músicos de la ciudad.—Los otros teatros con que cuenta Nueva Orleans son la *Grand Opera House*, en la calle



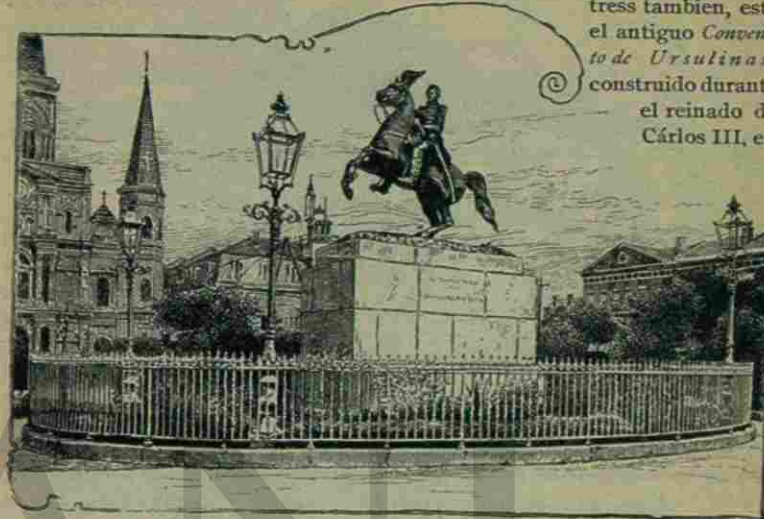
TEATRO FRANCÉS DE LA OPERA—Nueva Orleans.

entre las del Canal y Common, y el de *San Patricio*, en la calle Camp, del

Canal, entre las de Dauphine y Burgundy; el *St. Charles Theatre* y la *Academy of Music*, ambos en la calle St. Charles, entre Commercial Alley y la calle Poydras, y el *People's Theatre*, en la esquina de las calles Washington y Magazine.

La *Catedral de San Luis*, situada en la calle Chartres, frente á la Plaza de Jackson. Hay más de 30 templos católicos en la ciudad, siendo dos de los principales el templo de los Jesuitas llamado de la *Inmaculada Concepcion*, situado en la calle Baronne,

tado Norte de la Plaza Lafayette. Cerca de la Catedral, en la calle Chartres tambien, está el antiguo *Convento de Ursulinas*, construido durante el reinado de Carlos III, en



VISTA EN LA PLAZA DE JACKSON—Nueva Orleans.
[Ferrocarril Southern Pacific.]

1787, el cual es hoy el *Palacio Arzobispal*. El nuevo *Convento de Ursulinas* está situado entre el llamado "Battle Field," del que nos ocuparemos más adelante, y la ciudad, en la orilla del río. Merece visitarse.

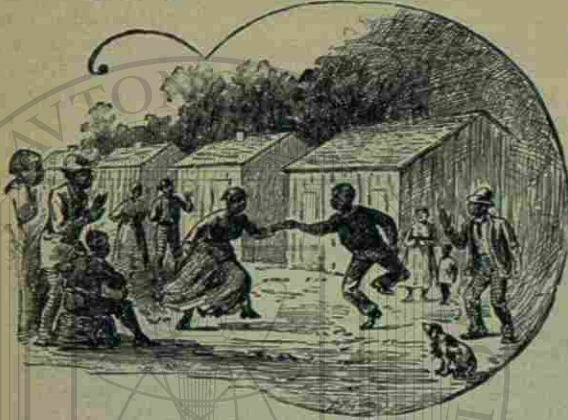
Hospital de la Caridad, (Charity Hospital) fundado en 1784 por Don Andrés de Almonaster, quien contribuyó con \$114,000 para el efecto; está situado en la cuadra rodeada por las calles Canal, Dryades, Baronne y Common.

Los *Cementerios de Metairie* y *Greenwood*, situados á la cabecera de la calle Canal; el antiguo *Cementerio de San Luis*, entre las calles Conti y San Luis, el *Cementerio de Washington*, en la avenida Washington, entre las calles Coliseum y Prytania, y el *Cementerio de Chalmette* 6 de los Estados Unidos, en la parte baja de la ciudad, en la orilla del río.

Los principales parques, plazas y otros sitios de recreo para el público que el turista hará bien en visitar son los siguientes:

Audubon Park, conocido tambien como *Exposition Grounds*, el cual tiene 270 acres de terreno, lagos artificiales, un gran invernadero, hermosas avenidas de corpulentas encinas, etc. Tómense los tranvías de la calle Magazine, los cuales hacen el viaje en unos 45 minutos. Á corta distancia del parque está el *Marine Hospital*, en la orilla del Misisipi. Los tranvías citados pasan á una cuadra de este hospital. Los tranvías de la calle Tchoupitoulas llegan tambien hasta el Audubon Park pero tardan un poco más en el viaje: estos parten de las calles Canal y Camp.

Plaza de Jackson, cerca del Mercado Francés, es la más antigua de cuantas hay en la población. En su centro hay una magnífica estatua ecuestre del Gral. Jackson y está rodeada de grandes y magníficos edificios.

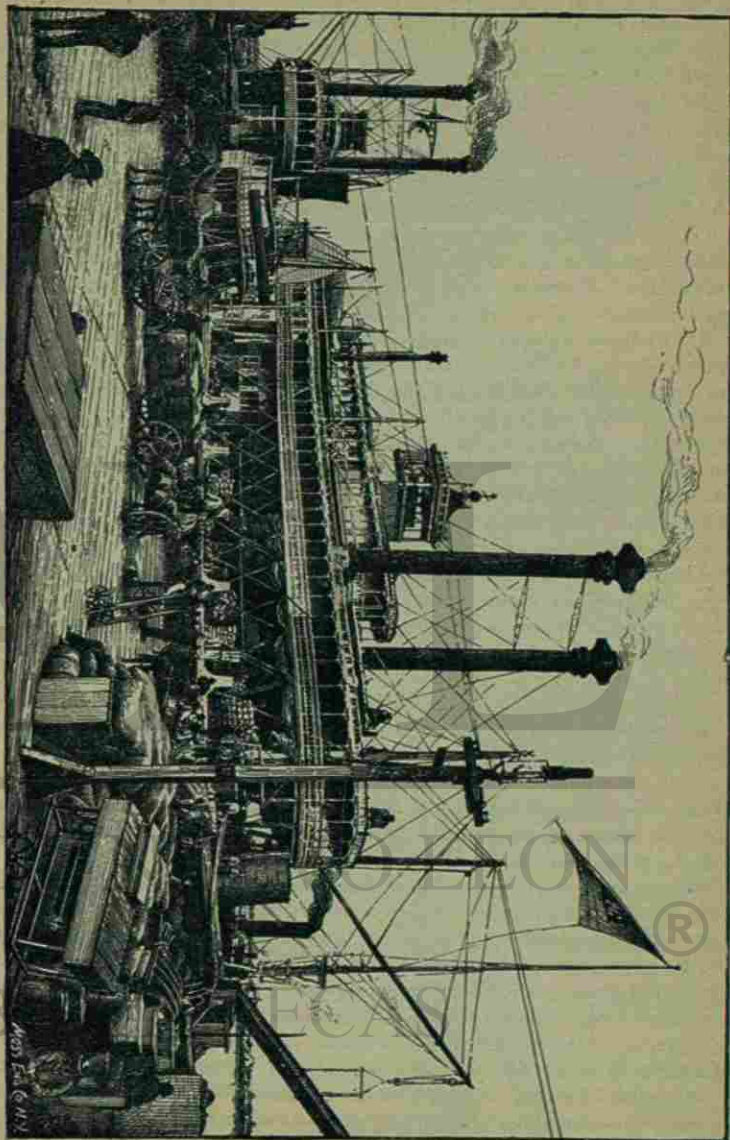


EN EL BARRIO DE LOS NEGROS—Nueva Orleans.

del Misisipi, y allí se ha levantado un monumento que tiene 70 piés de altura en conmemoracion de este hecho de armas: puede irse en los tranvías.

West End, que es el sitio de recreo más delicioso con que cuenta Nueva Orleans, situado como á 6 millas de la ciudad, en las márgenes del *Lago Ponchartraine*, cuyas tersas y limpias aguas se extienden en una longitud de 40 y una anchura de 24 millas. Conduce á este verdaderamente ameno y pintoresco paseo un ferrocarril urbano movido por vapor, en el cual se cobran 15 cvos. por boleto de viaje redondo. Aquí puede el turista encontrar maneras muchas para pasar alegre el día y parte de la noche: hay buenos hoteles; restaurantes magníficos, buenos baños; botes para pasear ó pescar en el lago; salones de baile y para patinar; despachos lujosos provistos de los mejores licores y también numerosos puestecitos de refrescos y dulces. Hay, en fin, una espaciosa explanada con tarima de madera poblada de mesitas circulares y de atentos servidores, en las cuales se sirven licores ó comidas, según el gusto del consumidor, y en el centro de la cual se levanta un bonito kiosko en el que una magnífica banda ejecuta escogidas piezas musicales todos los días en el Verano, desde las 2 de la tarde hasta las 10 de la noche.

La *Plaza Lafayette*, entre las calles St. Charles y Camp; la *Plaza de Washington*, en los Campos Eliseos, entre las calles Royal y Dauphine; el *Monumento de Lee*, en el punto donde se unen las avenidas St. Charles



EN LAS MARGENES DEL RIO MISISIPÍ—Nueva Orleans.

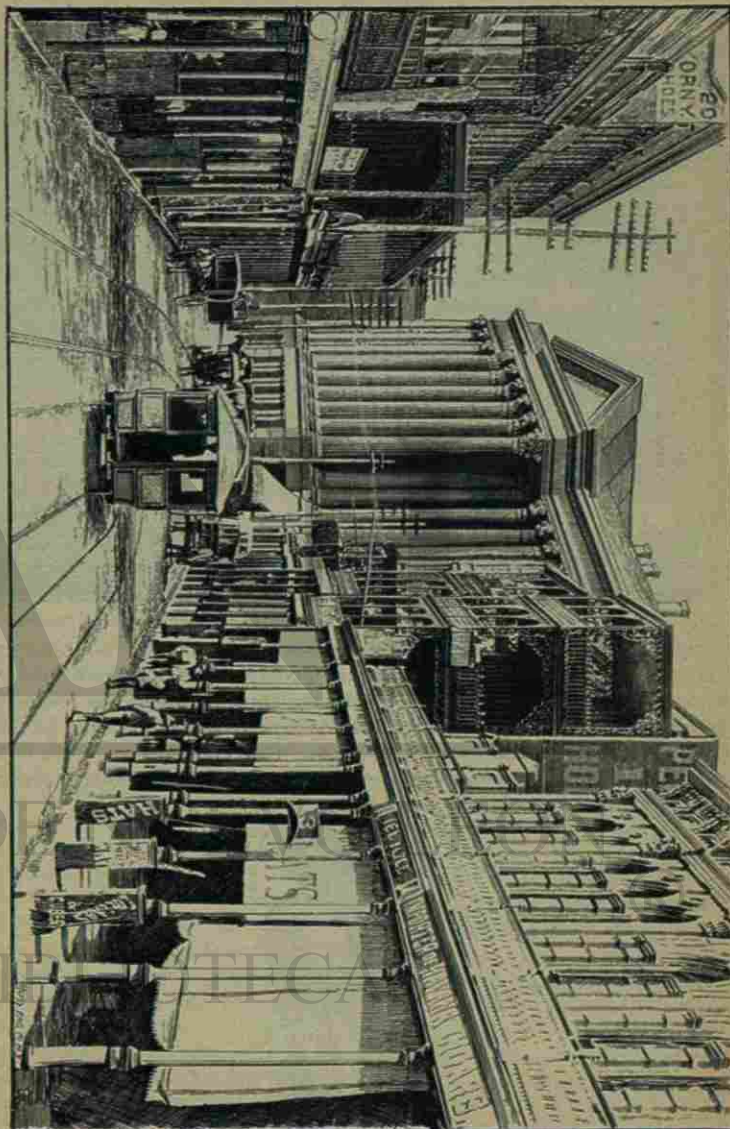
[Ferdinand Southern Pacific.]

y Howard; el *Digue*, cerca del Mercado Francés; el *Hotel Royal*, en cuyo patio se vendieron tan grandes cargamentos de negros en tiempos de la esclavitud, y el *Muelle del Azúcar*, que se extiende desde el pié de la calle Canal hasta el pié de la calle St. Louis, el cual tiene una longitud como de mil piés por una anchura de 400 piés, son sitios que merecen también visitarse.

El mencionado muelle se llama así por ser el lugar donde se desembarcan todos los azúcares y mieles que produce el rico Estado de la Luisiana. Á un lado de este muelle están los extensos cobertizos en los cuales se almacena el azúcar que no se vende en el acto, y del cual se sacan despues para embarcarse por mar y tierra para otras ciudades del país y también para el extranjero. Cercano á estos cobertizos se levanta el magnífico edificio (*Sugar Exchange*) de la *Lonja del Azúcar*.

El turista no debería dejar de visitar tampoco las *Empalizadas* (*Jetties*) construidas más al Sur, en el río, con el fin de aumentar la profundidad de sus aguas. Este viaje se hace con la luz del día enteramente, pues los vaporcitos parten generalmente de los muelles de Nueva Orleans á las 9:30 de la mañana y llegan á las Empalizadas á las 2:30 de la tarde. Hermosísimas son las vistas que ofrecen las márgenes del Río Misisipí en todo el trayecto que media entre Nueva Orleans y las Empalizadas, con sus extensas y ricas plantaciones, con sus pintorescas aldeas de negros y salvaje vegetación.

Nueva Orleans es, verdaderamente, una ciudad que reúne muchos atractivos y que solo necesita poner muy poco de su parte para doblar el gran prestigio que ya hoy tiene como centro comercial. El solo rey de los ríos de Norte-América, á ambos lados del cual se halla tendida la población bastaría para el caso, pues él la acarrea á sus puertas los ricos productos de las distantes regiones que en número de muchos miles de millas recorren sus caudalosas corrientes y las de sus numerosos afluentes; pero además de ésto, la profundidad de las aguas de este mismo río permite á las embarcaciones del mayor calado llegar hasta sus extensos muelles y atracar en ellos, circunstancia que hace desde luego subir de punto su importancia. Añadiendo á esto su proximidad á las aguas del gran Golfo de México y por medio de estas á los importantes mercados de las Repúblicas de México, de Centro y Sud América, se comprenderá fácilmente la ventajosísima situación geográfica de este puerto para el gran desarrollo de su comercio. Además de estas vías de comunicación cuenta con seis grandes sistemas ferroviarios que acarrearán á sus muelles productos del interior del país, para llevarse en cambio los productos traídos hasta aquí por barcos procedentes de todas las naciones del globo, siendo uno de estos grandes sistemas el del *Southern Pacific* ya mencionado, que se extiende al Occidente hasta Portland, en el Estado de Oregon; otro de ellos el *Richmond & Danville*, que se extiende hasta Washington en el Oriente, y el *Illinois Central*, que corre directamente al Norte hasta Chicago. En esta ciudad el comercio florece, y que un comerciante se declare en quiebra es uno de los acontecimientos más sorprendentes que pueda ocurrir. Sus numerosos bancos tienen muchos millones en



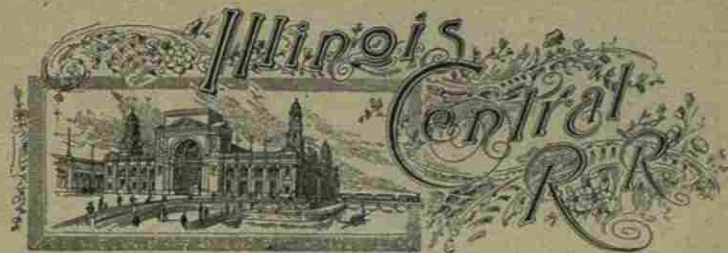
VISTA EN LA CALLE ST. CHARLES — Nueva Orleans.
[Ferrocarril Southern Pacific.]

moneda efectiva desocupados lo cual prueba que sus hombres de negocios



UNA PLANTACION DE ARROZ EN LA LUISIANA—Ferrocarril Southern Pacific.

no sufren apuros financieros, y su industria fabril va tomando de día en día mayor incremento. Lo que más ha venido haciendo falta á esta ciudad ha sido un buen sistema de desagüe y un buen empedrado en sus calles para así asegurar su necesario aseo y salubridad; pero parece que están ya tomándose medidas conducentes á tan loable fin. Esto convertirá á Nueva Orleans en una de las más deliciosas poblaciones del país para invernarse y contribuirá en mucho al aumento de su poblacion.



El Ferrocarril Illinois Central.

A. H. HANSON, AGENTE GENERAL DE PASAJES, CIUDAD DE CHICAGO, ILLINOIS.

Dos ciudades hay en los Estados Unidos que los turistas de México tendrán sin ninguna duda deseo especial de visitar en 1893. Muy natural es que la primera de estas sea Chicago, debido á la gran Exposicion Universal Colombiana, la cual ha venido á dar motivo para que se preparen allí las festividades más grandiosas que hasta la presente fecha hayan tenido lugar en todo el mundo; pero aún sin la Exposicion, Chicago es, hasta cierto punto, ó por muchos conceptos quizá deberíamos decir mejor, la ciudad que puede



tener más de interés para el viajero en el nuevo mundo. Con su poblacion de 1,250,000 almas y una área de 181 millas cuadradas de terreno, constituye ella el centro comercial de todo el territorio que incluye el inmenso y rico valle del Misisipi. Sin embargo, lo que más particularmente llamará aquí la atencion del turista serán sus sólidos, inmensos y elegantes edificios; sus anchurosas y animadas calles; sus hermosos boulevards, extensos parques y numerosos sitios de recreo; sus mil industrias mercantiles; su gran importancia comercial y su sin igual crecimiento ó desarrollo, todo lo cual es la obra de solo unos cuantos años, pues se ha llevado á efecto, bien puede decirse, desde el año de 1871 en que un voraz incendio casi acabó con toda la ciudad. Este maravilloso desarrollo, el grado de adelanto que en todos sentidos ha alcanzado la gran metrópoli que nos ocupa, son prueba tan elocuente como honrosa del espíritu de empresa que caracteriza al pueblo en general de los Estados Unidos, y en particular á los vecinos de la poderosa Chicago.

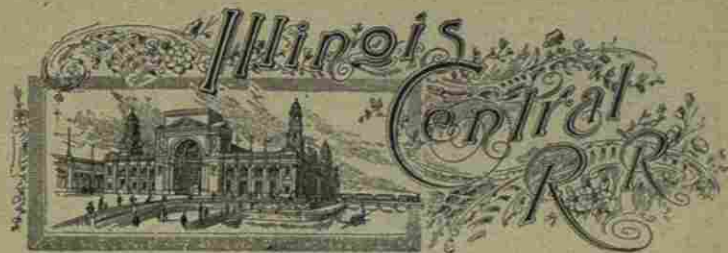
La otra aludida ciudad de interés para el turista, al menos para todo aquel que sea de origen español, es Nueva Orleans, á la cual no se debe dejar de hacer aunque sea una corta visita. En todo el continente su importancia marítima es solo inferior á la de Nueva York, y como prueba de su creciente prosperidad pueden verse flotar sobre sus aguas tupidos bosques de embarcaciones, en cuyos mástiles flamean los colores de todos los países de la tierra; y en sus muelles se ven casi constantemente las mercancías apiladas en grandes mon-

moneda efectiva desocupados lo cual prueba que sus hombres de negocios



UNA PLANTACION DE ARROZ EN LA LUISIANA—Ferrocarril Southern Pacific.

no sufren apuros financieros, y su industria fabril va tomando de día en día mayor incremento. Lo que más ha venido haciendo falta á esta ciudad ha sido un buen sistema de desagüe y un buen empedrado en sus calles para así asegurar su necesario aseo y salubridad; pero parece que están ya tomándose medidas conducentes á tan loable fin. Esto convertirá á Nueva Orleans en una de las más deliciosas poblaciones del país para invernar y contribuirá en mucho al aumento de su poblacion.



El Ferrocarril Illinois Central.

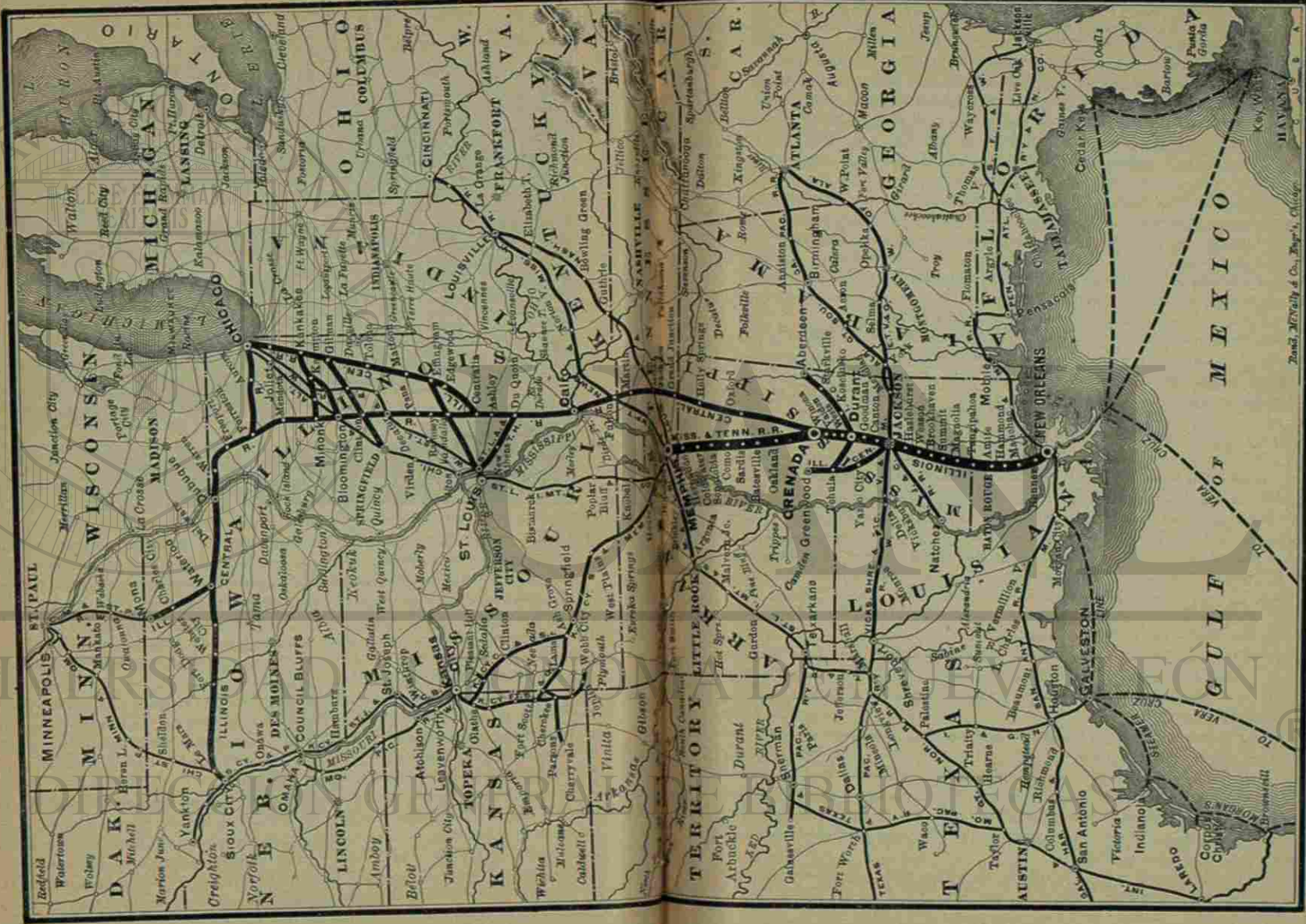
A. H. HANSON, AGENTE GENERAL DE PASAJES, CIUDAD DE CHICAGO, ILLINOIS.

Dos ciudades hay en los Estados Unidos que los turistas de México tendrán sin ninguna duda deseo especial de visitar en 1893. Muy natural es que la primera de estas sea Chicago, debido á la gran Exposicion Universal Colombiana, la cual ha venido á dar motivo para que se preparen allí las festividades más grandiosas que hasta la presente fecha hayan tenido lugar en todo el mundo; pero aún sin la Exposicion, Chicago es, hasta cierto punto, ó por muchos conceptos quizá deberíamos decir mejor, la ciudad que puede



tener más de interés para el viajero en el nuevo mundo. Con su poblacion de 1,250,000 almas y una área de 181 millas cuadradas de terreno, constituye ella el centro comercial de todo el territorio que incluye el inmenso y rico valle del Misisipi. Sin embargo, lo que más particularmente llamará aquí la atencion del turista serán sus sólidos, inmensos y elegantes edificios; sus anchurosas y animadas calles; sus hermosos boulevards, extensos parques y numerosos sitios de recreo; sus mil industrias mercantiles; su gran importancia comercial y su sin igual crecimiento ó desarrollo, todo lo cual es la obra de solo unos cuantos años, pues se ha llevado á efecto, bien puede decirse, desde el año de 1871 en que un voraz incendio casi acabó con toda la ciudad. Este maravilloso desarrollo, el grado de adelanto que en todos sentidos ha alcanzado la gran metrópoli que nos ocupa, son prueba tan elocuente como honrosa del espíritu de empresa que caracteriza al pueblo en general de los Estados Unidos, y en particular á los vecinos de la poderosa Chicago.

La otra aludida ciudad de interés para el turista, al menos para todo aquel que sea de origen español, es Nueva Orleans, á la cual no se debe dejar de hacer aunque sea una corta visita. En todo el continente su importancia marítima es solo inferior á la de Nueva York, y como prueba de su creciente prosperidad pueden verse flotar sobre sus aguas tupidos bosques de embarcaciones, en cuyos mástiles flamean los colores de todos los países de la tierra; y en sus muelles se ven casi constantemente las mercancías apiladas en grandes mon-



UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD

Trans. McNally & Co., Eng'rs., Chicago

tones y un gentío ocupado en embarcarlas ó desembarcarlas y hablando en diferentes idiomas, pues hay allí representadas muchas nacionalidades.

Habiendo formado parte Nueva Orleans desde que se fundó de tres países diferentes, y siendo por varios otros motivos una historia romántica la suya, el viajero no puede menos que encontrar allí mucho de agradable é interesante que recuerda su pasado. El tipo distintivo de las razas; su antiguo barrio francés con su viejo mercado, sus calles estrechas y el raro estilo arquitectónico de sus casas, por una parte; y por la otra, en sus nuevos barrios, sus espaciosas calles con hileras de sólidos y modernos edificios á ambos lados; sus suntuosas casas de familias acomodadas asomándose por entre frescos y perfumados bosques de naranjos y magnolias; sus bien cuidadas plazas, jardines y costosos monumentos; sus magníficos templos, teatros y edificios públicos; la belleza y gracia proverbial de sus mujeres, todo, hasta sus cementerios, tan hermosos que en ellos se le tienen menos temores á la muerte, todo se une para hacer de ella una en extremo pintoresca y atractiva población.

Una vez haya resuelto el turista visitar á Nueva Orleans y Chicago, lo que le conviene en seguida es conocer los mejores medios de comunicación para dirigirse á ellas desde las ciudades de México.

Tomando la capital de la República como punto de partida, el turista puede hacer su viaje por cualquiera de las siguientes rutas:

De la ciudad de México por ferrocarril á Veracruz ó Tampico, y de allí en vapor á Nueva Orleans; ó por ferrocarril desde la ciudad de México á Laredo por el *Nacional Mexicano* ó sea la "Ruta de Laredo," ó por el *Central Mexicano* y el *Internacional Mexicano* via Eagle Pass, ó por el *Central Mexicano* via El Paso. Todas estas rutas se hallan en conexión directa con el ferrocarril *Southern Pacific* ó sea la "Sunset Route," que termina en Nueva Orleans, y de aquí adelante por el ferrocarril ILLINOIS CENTRAL, ó la "Ruta Central," como también se le llama familiarmente, hasta la ciudad de Chicago. Este último es el único que posee su propia línea ferrocarrilera completa desde Nueva Orleans hasta Chicago, y es sobre sus rieles que corre el justamente célebre tren vestibulado conocido con el nombre de NEW ORLEANS & CHICAGO LIMITED.

Este tren "Limitado" es el favorito de todos los turistas para hacer el viaje de Nueva Orleans á Chicago. Parte todos los días de Nueva Orleans, al medio día, *pasa una sola noche en todo el viaje* y llega á Chicago en la tarde del día siguiente al de su partida.

El "New Orleans & Chicago Limited" está provisto de alumbrado de gas y todo su equipo es verdaderamente elegante. Lleva, sin hacer cambio ninguno en el viaje, coches-dormitorios de Pullman, de los últimos y más hermosos modelos, siendo así mismo lujosos todos sus demás coches. Se sirven excelentes *lunches* y comidas en el mismo tren y en todas las propias estaciones de la línea, siendo más particularmente notable por su buen servicio la estación de Jackson, en el Estado de Misisipi.

El siguiente itinerario, el cual demuestra el tiempo que emplea este tren en su carrera, ayudará al lector á formar el plan de su viaje en su propia casa y

mientras se halle rodeado de las comodidades y quietud que ofrece el hogar. Para hacer más fácil ó claro el cálculo que aquí nos proponemos se notará que comenzamos el viaje en lúnes; pero como los trenes de las varias rutas que incluye el itinerario corren todos los días, uno no puede menos que formar el cálculo del tiempo que se emplea en el viaje con la misma exactitud, aunque no sea el lúnes sino cualquier otro el día de la partida.

Debe tenerse presente, sin embargo, que las horas en que salen los trenes están sujetas á cambios, por más que sean correctas las que marca nuestro itinerario á la fecha que entra en prensa esta publicación. No obstante, el aludido itinerario servirá en todo tiempo para hacer cálculos muy aproximados del tiempo que se ha de consumir en el viaje y para conocer las mejores conexiones de este gran ferrocarril con los ferrocarriles mexicanos.

DE MEXICO A NUEVA ORLEANS Y CHICAGO.

—ITINERARIO.—

VIA EL PASO, POR LOS FERROCARRILES CENTRAL MEXICANO, SOUTHERN PACIFIC Y EL ILLINOIS CENTRAL.

Salida de la Ciudad de México.....	8.15 P. M. Lúnes.
Llega á El Paso.....	7.55 A. M. Jueves.
Llega á Nueva Orleans.....	7.30 A. M. Sábado.

FERROCARRIL ILLINOIS CENTRAL.

Salida de Nueva Orleans.....	12.01 P. M. Sábado.
Llega á Chicago.....	4.45 P. M. Domingo.

VIA EAGLE PASS, POR LOS FERROCARRILES CENTRAL MEXICANO, INTERNACIONAL MEXICANO, SOUTHERN PACIFIC Y EL ILLINOIS CENTRAL.

Salida de la Ciudad de México.....	8.15 P. M. Lúnes.
Llega á Torreon.....	7.45 A. M. Miércoles.
Salida de Eagle Pass.....	1.40 A. M. Jueves.
Llega á San Antonio.....	8.15 A. M. Jueves.
Llega á Nueva Orleans.....	7.30 A. M. Viérnes.

FERROCARRIL ILLINOIS CENTRAL:

Salida de Nueva Orleans.....	12.01 P. M. Viérnes.
Llega á Chicago.....	4.45 P. M. Sábado.

VIA LAREDO, POR LOS FERROCARRILES NACIONAL MEXICANO, INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN, SOUTHERN PACIFIC Y EL ILLINOIS CENTRAL.

Salida de la Ciudad de México.....	2.30 P. M. Lúnes.
Salida de Monterey.....	4.55 P. M. Martes.
Llega á Laredo.....	7.00 A. M. Miércoles.
Llega á San Antonio.....	5.35 P. M. Miércoles.
Llega á Houston.....	5.30 A. M. Jueves.
Llega á Nueva Orleans.....	7.20 P. M. Jueves.

FERROCARRIL ILLINOIS CENTRAL:

Salida de Nueva Orleans.....	12.01 P. M. Viérnes.
Llega á Chicago.....	4.45 P. M. Sábado.

Debe tenerse presente también que la hora de la partida del *Illinois Central* que aquí aparece es la de su famoso y ya aludido "New Orleans & Chicago Limited;" pero no por esto vaya á creerse que el "Limited" es el único tren

que corre el *Illinois Central* entre Nueva Orleans y Chicago. Si se hace de este especial mencion aquí es porque en él, debido al cómodo y elegante arreglo interior de sus coches, el viajero no puede menos que disfrutar más en su viaje, y así mismo porque forma tan magníficas conexiones con los trenes de México que aun aquellas personas que deseen hacer su viaje hasta Chicago ó cualquiera de las ciudades del Este podrán pasar medio día en la simpática ciudad de Nueva Orleans sin perder el mencionado magnífico tren "Limitado." En todos los trenes de las rutas que incluye el itinerario aquí trazado hay servicio de coches-dormitorios desde la ciudad de México hasta Chicago.

A CHICAGO VIA ST. LOUIS Y EL "ILLINOIS CENTRAL."

Como se verá consultando otros de los capítulos de este libro, hay muy buenas líneas ferrocarrileras ó rutas que pueden seguirse de puntos de México á Chicago, via St. Louis. Si el lector deseara hacer siquiera uno de sus viajes, ya sea el de ida ó el de vuelta por el lado de St. Louis, podrá tambien tomar el *Illinois Central* entre St. Louis y Chicago, pues sus trenes corren de día y por la noche entre estas dos grandes ciudades. Y si su tiempo se lo permitiera, recomendaríamos al viajero mexicano que tomase uno de los trenes que hacen el viaje por la noche, pues así tendría mejor oportunidad de ver hasta qué grado de comodidad y elegancia ha llegado el servicio de los ferro-carriles en los Estados Unidos. Esta última observacion nos la sugiere el recuerdo de un viaje que recientemente hicimos en el llamado *DIAMOND SPECIAL* del ferrocarril *Illinois Central*, que por su lujo es uno de los más notables y hermosos trenes que corren por la noche entre St. Louis y Chicago. El "Diamond Special" es un tren completamente vestibulado, con alumbrado de gas y compuesto de un coche-dormitorio de compartimentos ó alcobas, de Pullman; otro lujoso coche-dormitorio con gabinetes; un coche con sillas para recostarse, cuyo uso es libre para todos los pasajeros, y un coche de compartimentos y para fumar.

Para la construcción de sus dos nuevos coches-dormitorios de compartimentos, llamado uno de ellos "Delecto" y el otro "Felicito" se emplearon los materiales más finos y costosos, y no parece sino que tanto el labrador de las delicadas maderas como el decorador y el tapicero se hubiesen puesto de acuerdo para producir dos obras que son quizá las más artísticas de cuantas de su clase se han construido hasta el día. Son "Delecto" y "Felicito" dos verdaderos palacios sobre ruedas, y todo el *DIAMOND SPECIAL* es una verdadera joya entre sus numerosos competidores ó rivales.

Este tren sale de St. Louis diariamente á las 9:00 P. M. y llega á Chicago á las 7:00 de la mañana siguiente.

Todos los agentes de boletos de los ferro-carriles mexicanos pueden vender al turista boletos de México á Chicago ó Nueva York, ya sea por el lado de St. Louis ó por Nueva Orleans y via el ferrocarril *ILLINOIS CENTRAL*.

Para más informes sobre el particular diríjense al Sr. A. H. HANSON, Agente General de Pasajes del Ferrocarril *Illinois Central*, en Chicago, Illinois, U. S. A.

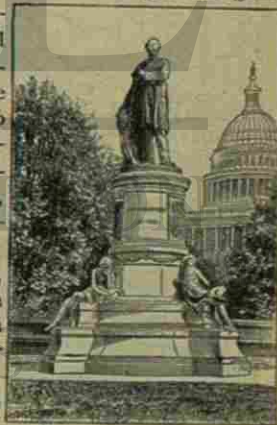


De Nueva Orleans á Nueva York.

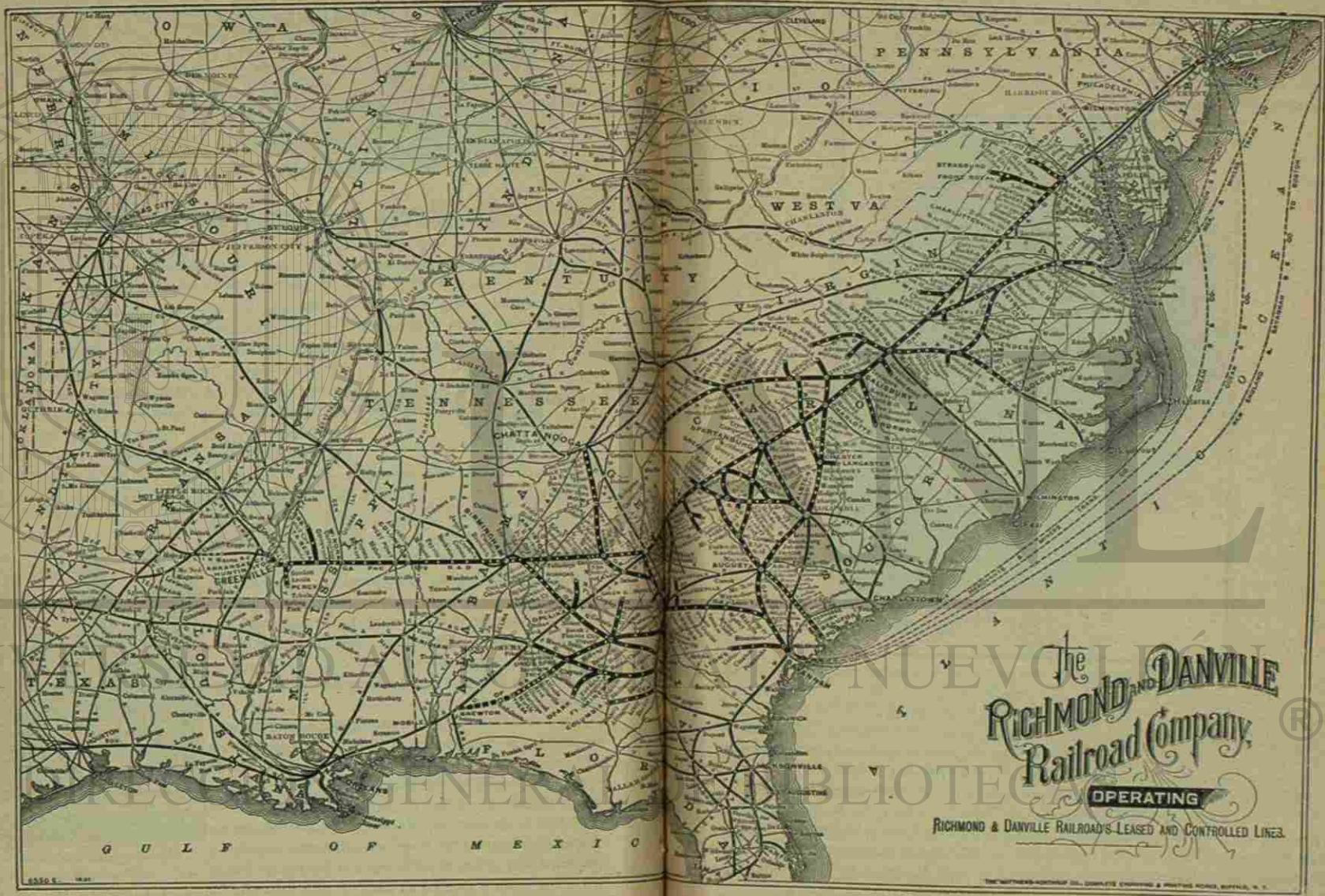
LA "PIEDMONT AIR LINE"—EL "SOUTHERN VESTIBULE LIMITED"—CIUDADES INTERMEDIAS.

El conocido con el nombre de *RICHMOND & DANVILLE RAILROAD* y tambien con el de *PIEDMONT AIR-LINE*, es el más grande de los sistemas ferroviarios de los Estados del Sur, pues sus diferentes líneas comprenden nada menos que 5,191 millas, y ellas atraviesan en distintos sentidos los Estados de Misisipi, Alabama, Georgia, Carolina del Sur, Carolina del Norte y Virginia, uniendo unas con otras todas sus principales ciudades. Las líneas de esta empresa ofrecen las vias mejores de comunicacion entre el Sur y Sudeste y el Norte y el Este del país. Pasando su línea troncal por las grandes plantaciones de algodón del Valle del Misisipi, atraviesa la rica region minera al Norte del Estado de Alabama, cuyos grandes intereses están concentrados en Birmingham, importante poblacion de cerca de 40,000 almas, y siguiendo de allí rectamente al Este hasta la hermosa Atlanta, capital del Estado de Georgia, tuerce hacia el Norte para unir á la ciudad de Washington, con Nueva Orleans y demás principales poblaciones del Sur.

En Atlanta se separan muchas de sus líneas, unas para el Nordeste y el Sudeste, y otras para el Oeste y Sudoeste. La línea principal es la que corre hacia el Nordeste, y que pasando por el pie de las montañas Alleghany y Blue Ridge, y al través de campos históricos en los cuales se libraron importantes combates durante la última guerra civil, cruza el hermoso río Potomac sobre un gran puente que tiene más de una milla de largo para llegar á la Capital



Monumento de Garfield—
[Washington]



UNIVERSIDAD

UNI

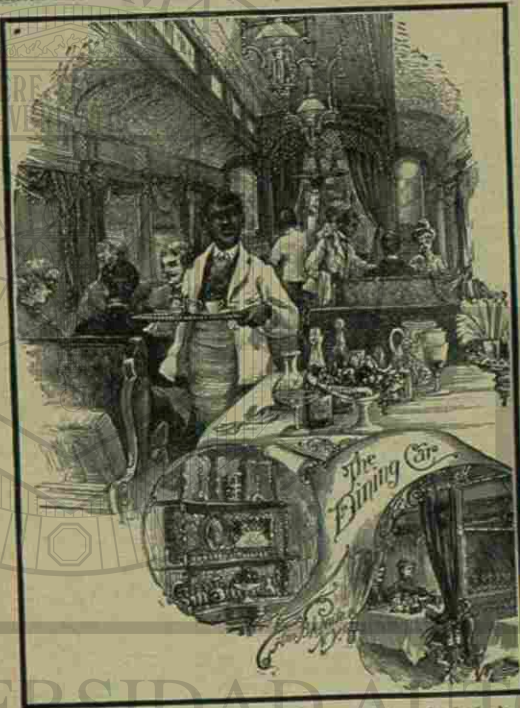
LIBRERIA GENERAL

The
RICHMOND AND DANVILLE
 Railroad Company
 OPERATING
 RICHMOND & DANVILLE RAILROAD'S LEASED AND CONTROLLED LINES.

THE RICHMOND AND DANVILLE RAILROAD COMPANY'S COMPLETE CHRONICLE AND PICTURES BOOK, BUFFALO, N. Y.

de la Naciou, á la hermosa Washington. El lector sabe que de aquí á Baltimore, Filadelfia y Nueva York es muy corta la distancia, y sabe así mismo la mejor manera de dirigirse á estos grandes centros de poblacion.

Si en vez de ir por tierra se desea hacer el viaje por mar, entonces puede tomarse en Atlanta uno de los trenes que corren hácia el Sudeste, y que pasando



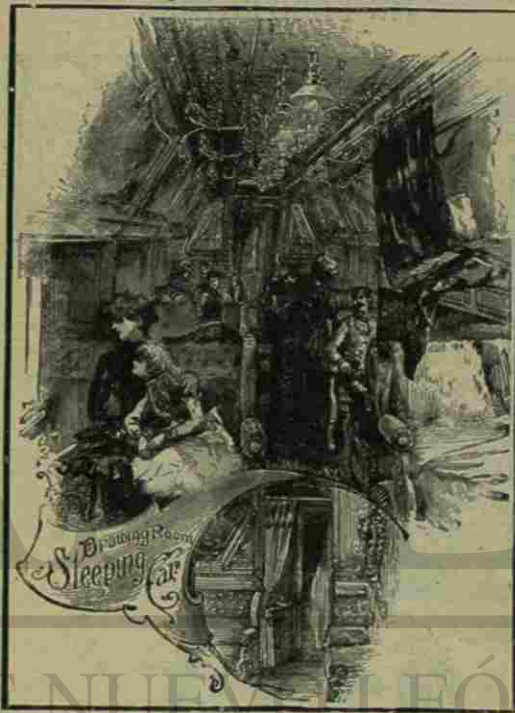
por el centro del rico Estado de Georgia y de la ciudad de Macon llegan hasta el interesante puerto algodonero de Savannah, donde estos forman empalme con los magnificos vapores de la misma empresa ferrocarrilera que hacen viajes desde allí hasta Nueva York y Boston, empleando hasta Nueva York como 50 horas de tiempo. Estos vapores se dice que son los mejores de cuantos recorren la costa del Atlántico entre los citados puertos.

El equipo del sistema ferroviario que nos ocupa es especialmente excelente. Sus coches están dotados de todas esas comodidades y lujo que tanto contribuyen para hacer agradable el tiempo que en ellos pasa el viajero, ofreciendo sus líneas á la vez la manera mejor y más rápida para viajar entre las ciudades de Montgomery, Columbus, Augusta, Richmond, Washington y.

en efecto, entre casi todas las principales ciudades al Este del río Misisipi.

Las oficinas generales de la empresa están en Atlanta, Estado de Georgia, y sus agencias se hallan en Houston, Nueva Orleans, Little Rock, Birmingham, Montgomery y en todas las principales ciudades del Este.

Una de las importantes especialidades de este ferro-carril es su tren cono-



COCHE DORMITORIO—Ferrocarril Richmond & Danville.

cido con el nombre de *Southern Vestibule Limited*, tren de gran velocidad y con elegantes coches-dormitorios, coche-comedor, coche de fumar etc., el cual corre todos los días entre la ciudad de Atlanta y la Capital de Washington, haciendo oportunos y convenientes empalmes con el ferro-carril *Louisville & Nashville* para Nueva Orleans, via las ciudades de Mobile y Montgomery, y con el *Queen & Crescent* via Birmingham. El tiempo que este tren emplea entre Nueva Orleans y Nueva York es de 39 horas.

Para poder disfrutar de todas las ventajas y comodidades que esta línea férrea ofrece, el viajero debe tener cuidado de que su boleto explique que es bueno para hacer el viaje por el SISTEMA FERROVIARIO DEL RICHMOND & DANVILLE, ó sea la gran PIEDMONT AIR-LINE.

**RICHMOND & DANVILLE
RAILWAY COMPANY.**
EL MAS GRANDE SISTEMA FERROVIARIO
EN TODO EL SUR.

Además del "Tren Limitado" hay otros dos que corren diariamente entre Nueva Orleans, Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston.



La del "Richmond & Danville" es la ruta mas corta y directa entre Nueva Orleans Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston.

Mapa de la ruta que sigue el Tren Limitado.

TENEN sus líneas una extensión de 5,191 millas y cruzan los Estados de Misisipi, Alabama, Georgia, Carolina del Sur, Carolina del Norte y Virginia, ligando por medio de las líneas más cortas y directas al Sur con el Norte.

TRES TRENES DIARIAMENTE VIA WASHINGTON.

Una de las importantes especialidades del RICHMOND & DANVILLE es su tren conocido con el nombre de SOUTHERN VESTIBULE LIMITED, tren de gran velocidad, con elegantes coches-dormitorios, coche-comedor coche de fumar y otros magníficos de pasajeros.

Hace solo 39 Horas de Tiempo Entre Nueva York y Nueva Orleans!

SOL HAAS—Director del Tráfico.

W. A. TURK—Agte. Gral. de Pasajes.

OPICINAS GENERALES—WASHINGTON, D. C.

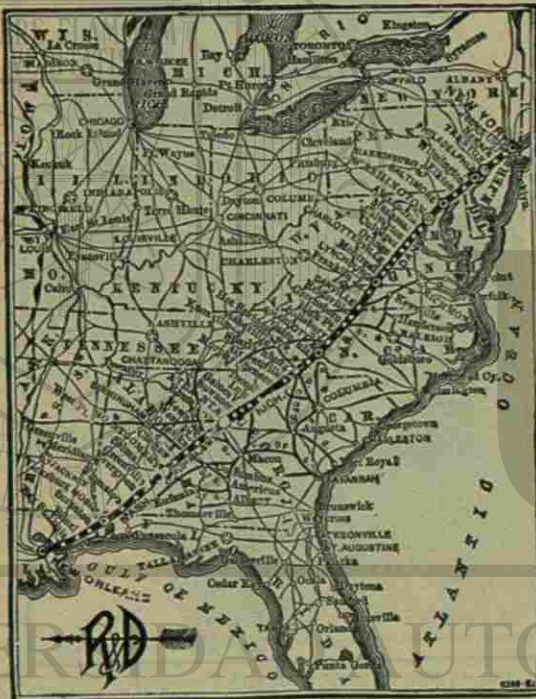
QUINTA PARTE

RUTAS VARIAS.

INTERNACIONAL MEXICANO—TEXAS & PACIFIC—MISSOURI,
KANSAS & TEXAS—THE BURLINGTON ROUTE—DENVER
& RIO GRANDE—ERIE—CINCINNATI, HAMILTON
& DAYTON—OHIO & MISSISSIPPI—CHICAGO
ROCK ISLAND & PACIFIC.

**RICHMOND & DANVILLE
RAILWAY COMPANY.**
EL MAS GRANDE SISTEMA FERROVIARIO
EN TODO EL SUR.

Además del "Tren Limitado" hay otros dos que corren diariamente entre Nueva Orleans, Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston.



Mapa de la ruta que sigue el Tren Limitado.

TENEN sus líneas una extensión de 5,191 millas y cruzan los Estados de Misisipi, Alabama, Georgia, Carolina del Sur, Carolina del Norte y Virginia, ligando por medio de las líneas más cortas y directas al Sur con el Norte.

TRES TRENES DIARIAMENTE VIA WASHINGTON.

Una de las importantes especialidades del RICHMOND & DANVILLE es su tren conocido con el nombre de SOUTHERN VESTIBULE LIMITED, tren de gran velocidad, con elegantes coches-dormitorios, coche-comedor, coche de fumar y otros magníficos de pasajeros.

Hace solo 39 Horas de Tiempo Entre Nueva York y Nueva Orleans!

SOL HAAS—Director del Tráfico.

W. A. TURK—Agte. Gral. de Pasajes.

OFICINAS GENERALES—WASHINGTON, D. C.

La del "Richmond & Danville" es la ruta más corta y directa entre Nueva Orleans, Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston.

QUINTA PARTE

RUTAS VARIAS.

INTERNACIONAL MEXICANO—TEXAS & PACIFIC—MISSOURI,
KANSAS & TEXAS—THE BURLINGTON ROUTE—DENVER
& RIO GRANDE—ERIE—CINCINNATI, HAMILTON
& DAYTON—OHIO & MISSISSIPPI—CHICAGO
ROCK ISLAND & PACIFIC.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DIRECCIÓN GENERAL DE



Ferrocarril Internacional Mexicano.

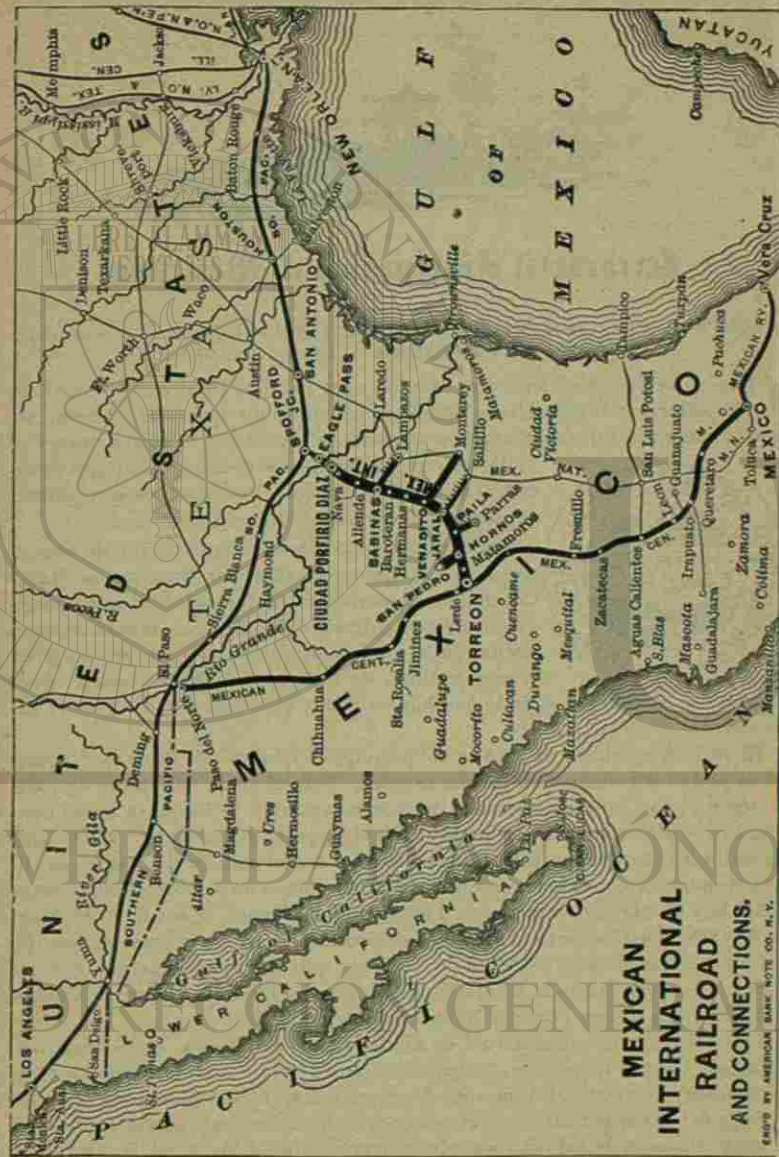
APUNTES HISTÓRICOS—RAMALES EN PROYECTO—SUS PRINCIPALES ESTACIONES Y CONEXIONES.

Como no cuantos viajen entre México y los Estados Unidos del Norte han de poder seguir las mismas rutas que acabamos de terminar, hemos resuelto aumentar nuestra Guía con el presente APÉNDICE, el cual ayudará al viajero á conocer mejor los demás principales ferrocarriles de ambos países. Dedicaremos este primer capítulo al *Ferrocarril Internacional Mexicano*.

Los primeros pasos para la construcción de esta línea férrea se dieron en 1881 por una que se llamó Compañía Constructora Internacional; pero subsiguientemente y después de algunas modificaciones hechas en la concesión original, la cual se otorgó en el mes de Junio de 1881, pasó dicha concesión poco después á ser propiedad de la que hoy se llama *Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano*.

El 28 de Noviembre de 1882 se dió principio á la obra en Piedras Negras, avanzando los trabajos con mucha rapidez. Para el 30 de Setiembre de 1884, ó sean un año y 10 meses después de la fecha anterior, la Empresa había concluido 275 kilómetros de vía, incluyendo el pequeño ramal de 17 kilómetros de Salinas á San Felipe, ramal que construyó con el solo fin de poner su línea troncal en conexión con las más ricas minas de carbon descubiertas hasta hoy en México, y tres años y cinco meses después, ó sea el 1º de Marzo de 1888, quedó abierta al servicio público toda la línea, la cual consta de 616 kilómetros desde la estación de Torreón, que es donde empalma con el *Central Mexicano*, hasta la fronteriza población de Piedras Negras ó Ciudad Porfirio Díaz, que es como se llama en la actualidad.

Este ferrocarril, como se verá en el mapa que acompaña estos apuntes, atraviesa todo el Estado de Coahuila de Sur á Norte y sus principales estaciones son: Torreón, Matamoros, Hornos, Paila, Jaral, Monclova, Treviño y Salinas. Pasa por un territorio muy rico en minerales y atraviesa los extensos criaderos de carbon de piedra pertenecientes á Mr. C. P. Huntington,



—ITINERARIOS DEL—

Ferrocarril Internacional Mexicano

L. M. JOHNSON,
Gerente General

W. MACKENZIE,
Agto. Genl. de Fletes y Pasajes.

Tiempo de México

Kilómetros de Torreón	ESTACIONES	Millas de Torreón	TREN EXPRESO		ESTACIONES	Millas de Torreón	TREN EXPRESO	
			Salida de	de			Salida de	de
RUMBO AL NORTE								
0	*Torreón	0	1:30 pm		0	Ciudad Portirio Diaz	0	8:00 pm
23	Matamoros	14	2:03 pm		7	Fuente	5	8:12 pm
41	Colonia	27	2:25 pm		14	Rosa	9	8:25 pm
54	Hornos	34	2:45 pm		40	Nava	25	9:11 pm
65	Mayran	40	3:00 pm		52	Allende	33	9:36 pm
77	Bola	48	3:18 pm		61	Leona	42	10:00 pm
90	Pozo	56	3:35 pm		69	Rayotes	52	10:27 pm
103	Rafael	64	3:52 pm		104	Blanco	65	11:05 pm
119	Mimbres	74	4:15 pm			Balbach		
139	Palla	86	4:43 pm		117	Sabinas	73	11:40 pm
163	Carmen	101	5:15 pm		133	Soledad	89	12:30 am
184	Pastora	115	5:43 pm		143	Baroteran	98	1:05 am
			6:15 pm		157	Aura	98	1:05 am
206	*JARAL	128			173	Obayos	108	1:40 am
	Salida		6:45 pm		188	Baluarte	117	2:08 am
231	Sauceda	144	7:30 pm		198	Hermanas	124	2:27 am
258	Treviño	160	8:20 pm		220	Adjuntas	137	3:07 am
281	Reata	175	9:02 pm		233	Estancia	145	3:30 am
293	Espinazo	182	9:22 pm		238	Monclova	148	3:50 am
314	Joya	195	10:00 pm		256	Castafio	160	4:15 am
325	Bajan	203	10:20 pm		271	Gloria	169	4:37 am
346	Gloria	215	10:57 pm		291	Bajan	181	5:05 am
361	Castafio	224	11:24 pm		303	Joya	189	5:23 am
379	Monclova	236	12:05 am		324	Espinazo	202	5:50 am
384	Estancia	239	12:10 am		336	Reata	209	6:06 am
397	Adjuntas	247	12:30 am		370	Treviño	224	6:40 am
419	Hermanas	260	1:01 am		386	Sauceda	240	7:20 am
429	Balmarte	267	1:17 am			Llega		
445	Obayos	276	1:40 am		411	*JARAL	256	8:30 am
460	Aura	286	2:07 am			Salida		
474	Baroteran	295	2:35 am		433	Pastora	269	8:56 am
485	Soledad	301	2:55 am		454	Carmen	283	9:25 am
500	Sabinas	311	3:25 am		478	Palla	298	9:55 am
	Balbach				498	Mimbres	310	10:21 am
514	Blanco	319	3:50 am		514	Rafael	320	10:44 am
535	Peyotes	332	4:30 am		527	Pozo	328	11:00 am
550	Leona	342	4:58 am		540	Bola	336	11:15 am
565	Allende	351	5:25 am		552	Mayran	344	11:35 am
577	Nava	359	5:46 am		563	Hornos	350	11:50 am
603	Rosa	375	6:35 am		576	Colonia	357	12:06 pm
611	Fuente	379	6:46 am		594	Matamoros	370	12:30 pm
617	Ciudad Portirio Diaz	384	7:00 am		617	*Torreón	384	1:00 pm

*Una estrella indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas—Empalme del Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano—Empalme del Central Mexicano—Empalme del Southern Pacific.

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

Se permiten 100 libras (45 kilogramos) de equipaje libre de costo con cada boleto ó pasaje entero directo de cualquier punto de México á cualquier punto de los Estados Unidos.
 En esta clase de viaje no se cobra por los niños menores de 5 años; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra $\frac{1}{2}$ pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.
 Solo los pasajeros que posean boletos de primera clase tendrán derecho á viajar y procurarse camas en los Coches-Pullman, mediante el pago correspondiente.
 Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.



EN UNO DE LOS ANTIGUOS PUEBLOS DE COAHUILA.
[Ferrocarril Internacional Mexicano]

uno de los dueños del *Ferrocarril Southern Pacific*, que es el más extenso de cuantos ferro-carriles se han construido hasta hoy por una misma empresa en los Estados Unidos del Norte.

El *Ferrocarril Internacional Mexicano* forma conexión en el Norte con el *Southern Pacific*; en su actual extremo Sur con el *Central Mexicano* y en la estación de Treviño con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, conexiones todas á cual más importantes.

Diremos antes de seguir adelante, que la Compañía del *Ferrocarril Internacional* concluirá próximamente la construcción de su vía troncal hasta la muy importante ciudad de Durango, capital del Estado del mismo nombre, la cual dista de la estación de Torreón en dirección casi al Suroeste 150 millas. Añadiremos á esto que tiene también en proyecto la construcción de un ramal de 27 kilómetros de la estación de Paila á Parras, ciudad de unos 7,000 habitantes y cuya industria principal es la fabricación de vinos de distintas clases y muy excelentes; otro ramal de 17 kilómetros, de la estación de Jaral á Saltillo, capital del Estado, y un tercer ramal de 127 kilómetros de Salinas á Lampazos: en este último ramal se han construido ya 17 kilómetros hasta los criaderos de carbon de piedra. Tanto el ramal de Salinas á Lampazos como el de Jaral á Saltillo dejarán unidos al *Ferrocarril Internacional*, de vía ancha, y al *Ferrocarril Nacional*, de vía angosta. En la estación de Treviño, como ya dijimos antes, es donde el ferro-carril que nos ocupa enpalma con el *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano*, el cual pasa por Victoria, capital del Estado de Tamaulipas, y termina en Tampico, poniendo así en comunicación directa á todas las poblaciones importantes que ambos ferro-

carriles atraviesan con uno de los mejores puertos de la República Mexicana.

Para los nombres de todas las estaciones de la línea, distancias, y otros informes interesantes fíjense nuestros lectores en el Itinerario que aparece en este capítulo. Aquí solo haremos una ligera mención de las estaciones principales y de aquellas en las cuales puede tomar el viajero la diligencia para dirigirse á puntos del interior del Estado. Son las siguientes:

Hornos es una pequeña estación á 53 kilómetros de Torreón. La diligencia parte diariamente para Viesca y San Pedro, poblaciones distantes 24 kilómetros. El viaje se hace en tres horas.

Paila dista 138 kilómetros de Torreón. Hay servicio diario de diligencia entre esta y la ciudad de Parras, situada á 27 kilómetros de la estación. Se hace el viaje en tres horas y cuesta \$2.00. Parras está situada directamente al Sur de la estación y fué fundada en el año de 1598. Es un lugar que no carece de atractivos, que cuenta con 7,000 habitantes, que tiene un magnífico clima, que produce unas uvas de las que se fabrican vinos que con justicia tienen la fama de ser de los mejores del país, y, en fin, es un lugar que recibirá su contingente de emigración y seguirá la marcha de adelanto de muchas de las otras ciudades de Coahuila, tan luego como quede unida á ellas por medio del proyectado ramal de ferro-carril á que antes aludimos.

Jaral. Así se llama la estación de donde parte diariamente una diligencia para Saltillo, capital del Estado, ocupando siete horas para recorrer la distancia que entre los dos puntos es de 67½ kilómetros. El viaje cuesta \$3.75. Jaral dista 205 kilos. de Torreón.

Monclova fué la capital de Coahuila, allá cuando éste y el de Texas formaban un solo Estado. Tiene 2,600 almas y está situada en el centro de una extensa región minera. Setenta y cinco kilómetros al Oeste queda el pueblo de Cuatro Ciénegas, donde se han hecho recientemente grandes descubrimientos de metales de plata y plomosos, y las famosas minas de Sierra Mojada quedan en la misma dirección, á una distancia de 254 kilómetros. Monclova se halla á 378 kilómetros de Torreón.

Baroterán es una estación que dista 473 kilómetros de Torreón.

Corre una diligencia diariamente entre ésta y Santa Rosalía ó sea la Villa de Múzquiz, como la llaman algunos, la cual dista de Baroterán unos 40 kiló-



OBRAS HIDRAULICAS.

metros. El viaje se hace en cuatro horas y cuesta \$2.00.

Sabinas debe considerarse como una de las más interesantes estaciones de la línea con motivo del porvenir que la espera. Solo cuenta en la actualidad con el escaso número de 500 habitantes; pero está situada en el centro de los ricos y extensos criaderos de carbon de piedra, de los cuales se convertirá en lugar distribuidor y de depósito. Allí se establecerán también grandes fundiciones de hierro, de cuyo mineral hay inagotables depósitos próximos al *Ferrocarril Internacional*, entre las estaciones de Castaños y Monclova. Además, la circunstancia de que será allí el punto de union del ramal férreo de Lampazos contribuirá á su importancia y adelanto. Sabinas está situada en las márgenes del río del mismo nombre y á 499 kilómetros de Torreon. Hay en explotación entre esta estacion y San Felipe un ramal del ferro-carril, de 17 kilómetros, y entre la misma y San Juan de Sabinas, servicio diario de diligencia. La distancia entre San Juan de Sabinas y la estacion es de 24 kilómetros, que recorre la diligencia en tres horas. El precio de pasaje es de \$1.50.

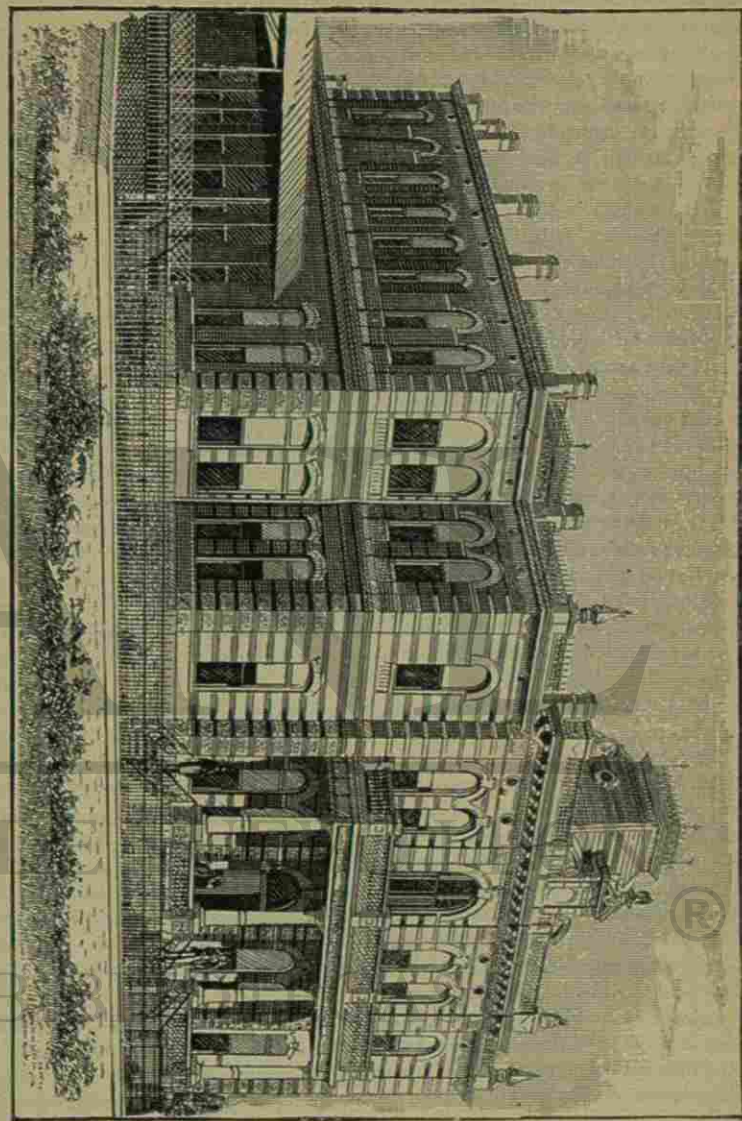
San Felipe, término actual del ramal de Sabinas á Lampazos, es la estacion donde se toma la diligencia para la poblacion de Juarez, la cual tiene unas 800 ó 900 almas.

Allende, estacion á 564 kilómetros de Torreon, debe su nombre á la poblacion del mismo nombre la cual queda á un lado, muy cercana á la via, y que cuenta con 1,500 habitantes. En la estacion de Allende se toma la diligencia para Zaragoza, poblacion de unas 1,000 almas.

A cada pasajero se le permiten en la diligencia, para cualesquiera de los puntos arriba indicados, 25 libras de equipaje libres de costo.

El tren de pasajeros parte diariamente de Torreon á la 1:30 P. M. y llega á Ciudad Porfirio Diaz (antes Piedras Negras) á las 7:00 A. M. del día siguiente.

Ciudad Porfirio Diaz es una poblacion de porvenir, el cual deberá muy particularmente al tráfico de este ferro-carril. Cuenta en la actualidad con 7,000 habitantes, su temperatura es agradable, tiene agua en abundancia y cercanos á la poblacion hay magníficos terrenos para la agricultura. Su comercio se halla en estado floreciente y promete gran desarrollo en un cercano porvenir, al que contribuirá sin duda muy eficazmente la próxima inauguracion de los trabajos en grande escala en las antiguamente llamadas *Minas de Teotarralli*, en las que hay grandes depósitos de carbon de piedra de excelente calidad. El Sr. D. Jesus Valenzuela, de la ciudad de México, compró hace corto tiempo estas minas y ya se ha formado una fuerte compañía que las explotará en grande escala. Estas minas están inmediatas á *Villa de Fuentes*, que solo dista 5 kilómetros de Ciudad Porfirio Diaz, y en ellas se dará empleo á varios cientos de hombres quienes *rayarán* en Ciudad Porfirio Diaz, lo cual aumentará la circulacion del dinero aquí. Próximamente se construirá una via férrea de la poblacion que nos ocupa hasta las minas, y de éstas otra via hasta Monterey, con el fin de abastecer de carbon á los ferrocarriles *Nacional Mexicano* y el de *Monterey y el Golfo Mexicano*.



ADUANA DE CIUDAD PORFIRIO DIAZ — México.
[Fotografía por M. Rodríguez Pérez]

Entre los edificios públicos de Ciudad Porfirio Diaz merece mencion especial la *Aduana* [véase el grabado] la cual se construyó en 1890 y cuyo costo fué de \$195,000. Además de esta suma, el varandal de hierro que la rodea costó \$7,900 y su mobiliario \$7,800.

Entre las últimas importantes mejoras que se han llevado á efecto aquí figuran la entubacion de las aguas y el establecimiento del alumbrado eléctrico, sistema incandescente de Edison, y entre las que hay en proyecto la construcción de un Hospital Civil.

Los principales hoteles de Ciudad Porfirio Diaz son: *Hotel Internacional*, calle de Zaragoza, cerca de la estación del ferro-carril. Plan americano y europeo. Precios: plan americano, \$3 y plan europeo de \$1 á \$2 al día.—*Hotel Canales*, situado en la esquina de las calles Allende y Morelos. Aquí se cocina al estilo americano y los precios son: hospedaje completo, \$2 al día; cuartos solamente, 75 cvos. Todos estos precios son en moneda mexicana.

Eagle Pass se llama la poblacion situada precisamente del lado opuesto del Río Grande, en terreno de los Estados Unidos del Norte. Su poblacion actual es de 3,500 habitantes, y aunque de su comercio no podemos decir que se halle en el mismo estado de prosperidad que el de su vecina en el lado mexicano, la actividad y espíritu infatigable que caracteriza á sus habitantes, muy particularmente á su Cámara de Comercio, de la cual es Presidente en la actualidad el Sr. W. A. Fitch, alcanzarán sin duda más tarde grandes resultados. El Sr. Fitch es propietario del *Hotel Maverick* y uno de los dignos vecinos de *Eagle Pass* que con más interés apoya cualquiera medida que pueda contribuir al adelanto de la fronteriza poblacion en que reside. Además, el *Ferrocarril Internacional Mexicano* tiene de todas maneras que ser un poderoso agente en el desarrollo de las dos vecinas poblaciones. Hoy están ambas unidas por el magnífico y sólido puente del ferro-carril, y también por otro costoso puente destinado al servicio de toda clase de vehículos y de la gente de á pié.

Los pasajeros que se dirigen por este ferro-carril á las ciudades de los Estados Unidos del Norte, salen de la ciudad de México á las 8:15 de la noche en los trenes del *Central Mexicano*. Al día siguiente almuerzan en Silao á las 7:45 de la mañana; comen en la estación de Aguascalientes á la 1:15 de la tarde y cenan en Calera á las 6:45.

Al segundo día despues de la partida de México se desayunan á las 7:00 de la mañana en el nuevo salon-comedor de la estación construida en Torreon por la Compañía del Ferrocarril Internacional. En esta estación es donde los pasajeros dejan la vía del *Central Mexicano* para seguir por la del *Internacional Mexicano* hasta la frontera.

Á las 6:15 p. m. se sirve la cena en la estación del Jaral, y á las 7:00 de la mañana siguiente llega el tren á la Ciudad Porfirio Diaz. Cruza despues el Río Bravo ó Río Grande sobre un magnífico puente de hierro y se detiene en *Eagle Pass*, donde los empleados de la aduana americana examinan los equipajes de los viajeros.

Continúan los trenes de este ferro-carril hasta Spofford por los rieles de un ramal del *Southern Pacific* construido desde allí hasta *Eagle Pass* para formar este empalme, y luego siguen por la vía troncal del citado gran sistema ferroviario hasta San Antonio y Nueva Orleans, puntos donde forman otros empalmes con diferentes líneas férreas para todas las grandes ciudades del país.

Sin embargo de todos estos empalmes, las rutas que más particularmente



¿Un cemiendito mi amo?—Lo hago bien y baratito.

recomendaremos á los lectores de esta guía que hagan su viaje por el *Internacional Mexicano* son las siguientes:

RUTA N° 1—De la Ciudad de México á Torreon por el *Central Mexicano*; de Torreon á Ciudad Porfirio Diaz (antes llamada Piedras Negras) por el *Internacional Mexicano*; de Ciudad Porfirio Diaz á Nueva Orleans, por el *Southern Pacific*; de Nueva Orleans á St Louis y Chicago, por el *Illinois Central*; de Chicago á Cleveland, Niágara, Boston y Nueva York por el *Lake Shore & Michigan Southern* y el *New York Central & Hudson River*.

RUTA N° 2—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta San Luis y Chicago; de cualesquiera de estas dos ciudades á Cincinnati, Cleveland, Niágara, Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore ó Washington, por el *Ferrocarril de Pennsylvania*.

RUTA N° 3—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta Nueva Orleans; de Nueva Orleans directamente á Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston, por el *Richmond & Danville*, conocido también con el nombre de *Piedmont Air Line*.

RUTA N° 4—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N° 1 hasta San Anto-

nio; de San Antonio á Texarkana por el *International & Great Northern* y el *Texas & Pacific*; de Texarkana á St. Louis por el *St. Louis Iron Mountain & Southern*; de St. Louis á Chicago por el *Chicago & Alton*, ó por el *Wabash*, ó por el *Illinois Central*.

RUTA N.º 5.—Las mismas líneas indicadas en la Ruta N.º 1 hasta San Antonio; de San Antonio á Kansas City por el *Missouri, Kansas & Texas*; de Kansas City á Chicago por el *Chicago Burlington & Quincy*, ó por el *Atchison Topeka & Santa Fe*.

Para terminar estos apuntes diremos que el *Ferrocarril Internacional Mexicano*, de vía ancha, es el único que corre coches que hacen el viaje directo de la República Mexicana á los Estados Unidos del Norte; que sus Coches-Dormitorios de Pullman están provistos de amplios y cómodos camarotes; que empalma sin retraso en Eagle Pass y San Antonio, Texas, con ferrocarriles para cualquier punto de los Estados Unidos del Norte, y que viajando por este ferrocarril se ahorran las siguientes distancias sobre cualquier otra línea de vía ancha en el país:

Entre México y las ciudades de Nueva Orleans, Nueva York y Washington, 552 millas.

Entre México y las de St. Louis, Cincinnati y Chicago, 395 millas.

Entre México y las ciudades de Kansas City y Omaha, 318 millas, ahorrándose también con tal motivo de 20 á 24 horas de tiempo.

Diremos que tiene magníficos, cómodos, nuevos y bien conducidos restaurantes; rieles de acero; una vía derecha, bien nivelada, y cuyas pendientes no pasan entre Torreón y Piedras Negras del uno por ciento ó sean 52 pies por milla; que tiene, en fin, trenes rápidos, experimentados maquinistas y buenos y atentos conductores. Véase su mapa á la vuelta.

INFORMES ADICIONALES.

Los empleados americanos de la aduana de Eagle Pass, Texas, examinan allí los equipajes. Los pasajeros deben tener listas las llaves de los mismos para evitar demoras, y si llevaren junto con los equipajes algunos objetos ó efectos que debieren pagar derechos será necesario manifestarlo así á los empleados de la aduana. Los empleados de la aduana mexicana examinan los equipajes en Piedras Negras á los pasajeros procedentes de los Estados Unidos del Norte. Los pasajeros destinados á puntos más lejanos que la frontera deberán obtener nuevos *checks* para sus equipajes en Eagle Pass, Texas.

En los viajes locales, ó sea entre puntos de México, no se cobra por los niños menores de 3 años; por los que tienen de 3 á 7 años se cobra medio pasaje, y pasaje entero por los mayores de esa edad. Para viajes de esta clase solo se conceden, libres de costo, 33 libras de equipaje con cada boleto.

En el despacho de la Compañía en México, Primera de San Francisco, N.º 12, pueden obtenerse boletos de pasaje directo para Nueva York ó cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte, por cualquiera de las cinco rutas aquí indicadas, ó por cualquier otra ruta que se desee, pues como ya se ha dicho, el *Internacional Mexicano* forma empalme con todos los principales ferrocarriles de los Estados Unidos y del Canadá.

Para pormenores ó cualquier informe que se desee obtener deben dirigirse en persona ó por escrito á

WM. MACKENZIE—Agte. Geral. de Pasajes... Ciudad Porfirio Diaz, México.
 HORACE N. GIBSON—Agte. Comercial... 1ª de San Francisco, N.º 12, México.
 J. C. STUBBS—Director Geral. de Tráfico... San Francisco, Cal.
 E. HAWLEY—Agte. Geral. en el Este... 343 calle Broadway, Nueva York.
 W. G. NEIMYER—Agte. Geral. en el Oeste... 204 calle S. Clark, Chicago.
 E. B. CURRIER... N.º 192 calle Washington, Boston.
 R. J. SMITH... N.º 49 calle South Third, Filadelfia.



Ferrocarril Texas & Pacific.

Gaston Meslier, Agente General de Fletes y Pasajes.
 Dallas, Texas.

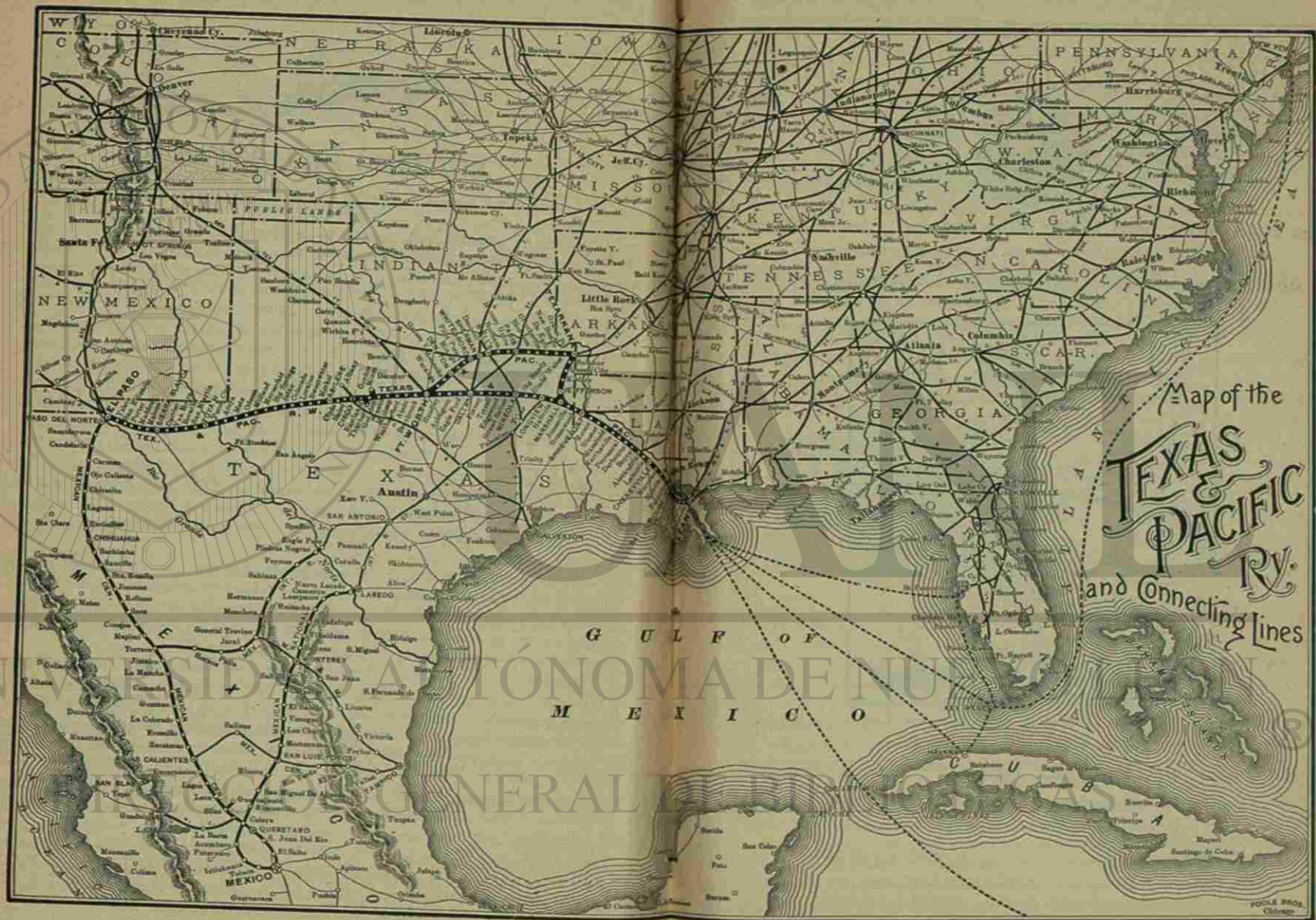
Otro de los grandes ferrocarriles de los Estados Unidos del Norte es el *Texas & Pacific*. Tiene desde El Paso hasta Nueva Orleans, incluyendo sus ramales, una extensión total de 1,499 millas. Forma en El Paso, Texas, como se verá en su mapa que aparece en las dos siguientes



páginas, un muy conveniente empalme con el *Ferrocarril Central Mexicano*, y también los turistas de México que viajen por el *Nacional Mexicano* con destino á St. Louis, Chicago y otras grandes ciudades, tendrán que hacer por este ferrocarril parte de su viaje, siempre que deseen seguir por la ruta más corta, en cuyo caso lo harán de la manera siguiente: de la ciudad de México, por ejemplo, hasta Laredo, Texas, por el *Nacional Mexicano*; de Laredo á Longview, por el *International & Great Northern*; de Longview á Texarkana, por el *Texas & Pacific*; de Texarkana á St. Louis, por el *St. Louis & Iron Mountain R. R.* y de St. Louis á Chicago por el *Chicago & Alton* ó el *Wabash*. De todos estos ferrocarriles tiene ya conocimiento el lector, pues nos hemos ocupado de ellos en estas páginas.

Del servicio del *Texas & Pacific* solo puede decirse que es excelente: sus trenes son veloces y poseen todas las modernas comodidades; sus Conductores y maquinistas tienen la experiencia de largos años en el servicio, y de sus estaciones donde los trenes se detienen para las comidas sale siempre satisfecho y agradecido el estómago de los viajeros.

Respecto á los terrenos que atraviesa puede añadirse, que de El Paso adelante son llanuras inmensas en una extensión de muchos cientos de millas, planas como una mesa de billar y cubiertas en su mayor parte de abundante y nutritivo pasto: solo uno que otro cerro pequeño y aislado ha podido levantarse hasta hoy en medio de estos que llamaremos mares de tierra, por su inmensidad. Pero después se rompe la monotonía, y comienzan á aparecer aldeas risueñas aquí y allá; aparecen más tarde grandes ciudades, como Ft. Worth, Dallas y otras; sigue la vía por entre selvas umbras, cruzando caudalosos ríos y atravesando ricas plantaciones de arroz y algodón; pasa por alegres bayous, y después de ofrecer al viajero paisajes tan interesantes y variados como solo pueden encontrarse en la rica región que recorre el *Texas & Pacific*, se detienen sus trenes en la grande y simpática Nueva Orleans, de la cual nos hemos ocupado ya también en este libro.



Map of the
TEXAS & PACIFIC
Ry.
and Connecting Lines

UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
CENTRO GENERAL DE INVESTIGACIONES Y ESTADÍSTICAS

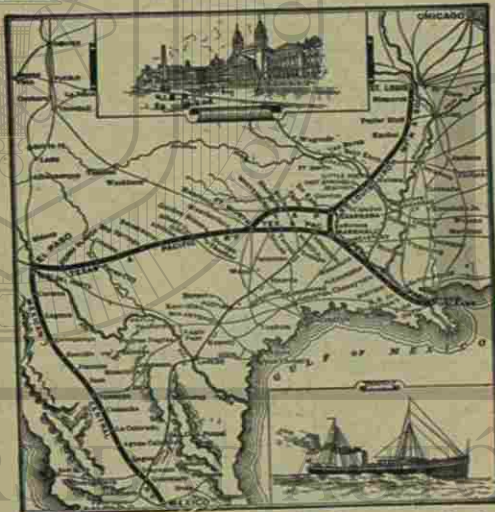
POOLE BROS.
Chicago

FERROCARRIL TEXAS & PACIFIC



La Ruta Mejor para Viajar entre México y los Estados Unidos, y la mejor para ir a la Exposición.

Para viajar en trenes rápidos y con toda clase de comodidades còmprende los boletos via el "Texas & Pacific" y la "Ruta Iron Mountain."



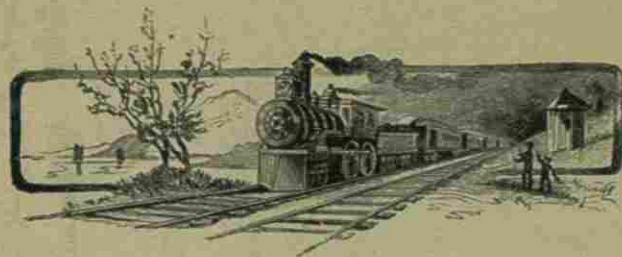
Servicio de Coches-Dormitorios de Pullman en Todos los Trenes de la Ciudad de México á

ST. LOUIS, VIA EL PASO, LAREDO Y SAN ANTONIO.

Formando conexiones en St. Louis para Chicago y para todas las ciudades del Este.

Para más informes diríjanse á

GASTON MESLIER,
Agente General de Pasajes y Boletos,
DALLAS, TEXAS, U. S. A.



Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas.

H. P. HUGHES, AGTE. GRAL. DE PASAJES, DENISON, TEXAS.
E. B. PARKER, AYUTE. GRAL. DE PASAJES, ST. LOUIS.

Otra de las rutas mejores y más cortas entre México y la ciudad de Chicago es la que forma el *Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas*, al cual está dedicado el presente capítulo. Un viaje que dura varios días es por lo general algo molesto y cansado, aun para aquellas personas acostumbradas á viajar; pero cuando la ruta que se sigue atraviesa alguna rica y próspera region, la cual una pródiga naturaleza ha querido revestir con sus mejores galas ó favorecer con sus más valiosos dones, entonces hasta ese aludido natural cansancio desaparece á influjo del cambio de climas y temperaturas agradables, y de la sucesion de bellos, atractivos paisajes.



La hermosura no cansa nunca la vista, ella alhaga siempre nuestros sentidos, y esta es la razon por qué tampoco se aburre nunca el turista que viaja por el *Missouri, Kansas & Texas*, cuya linea troncal se extiende desde cerca de la frontera mexicana al través de la parte central de Texas y las hermosas, feraces praderas del famoso Territorio Indiano; cruzando las más ricas secciones de Kansas y Missouri y ofreciendo al viajero perspectivas y paisajes tales que no pueden menos que mantener vivo constantemente su interés.

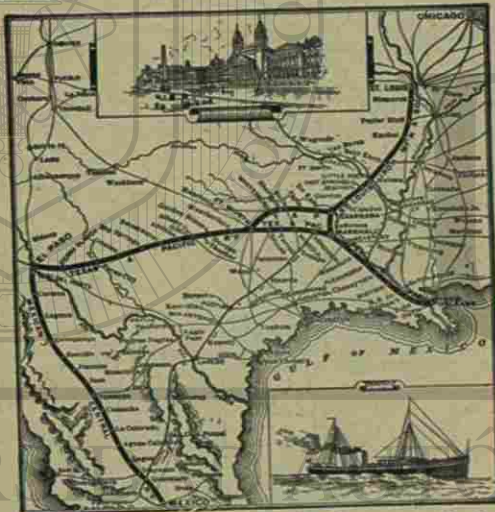
El turista puede elegir para su viaje á los Estados Unidos una de las tres rutas siguientes. Primera: por el *Nacional Mexicano* hasta Laredo; el *International & Great Northern* de Laredo á Taylor y de allí adelante el *Missouri Kansas & Texas*. Segunda: el *Central Mexicano* hasta Torreon; el *Internacional Mexicano* de allí á Eagle Pass; el *Southern Pacific* de Eagle Pass á San Antonio; el *International & Great Northern* de San Antonio á Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Tercera: el *Central Mexicano* hasta El Paso; el *Southern Pacific* hasta San Antonio; el *International & Great Northern* hasta Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Este últi-

FERROCARRIL TEXAS & PACIFIC



La Ruta Mejor para Viajar entre México y los Estados Unidos, y la mejor para ir a la Exposición.

Para viajar en trenes rápidos y con toda clase de comodidades còmprende los boletos via el "Texas & Pacific" y la "Ruta Iron Mountain."



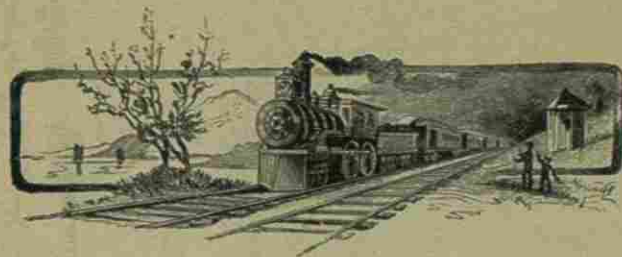
Servicio de Coches-Dormitorios de Pullman en Todos los Trenes de la Ciudad de México á

ST. LOUIS, VIA EL PASO, LAREDO Y SAN ANTONIO.

Formando conexiones en St. Louis para Chicago y para todas las ciudades del Este.

Para más informes diríjanse á

GASTON MESLIER,
Agente General de Pasajes y Boletos,
DALLAS, TEXAS, U. S. A.



Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas.

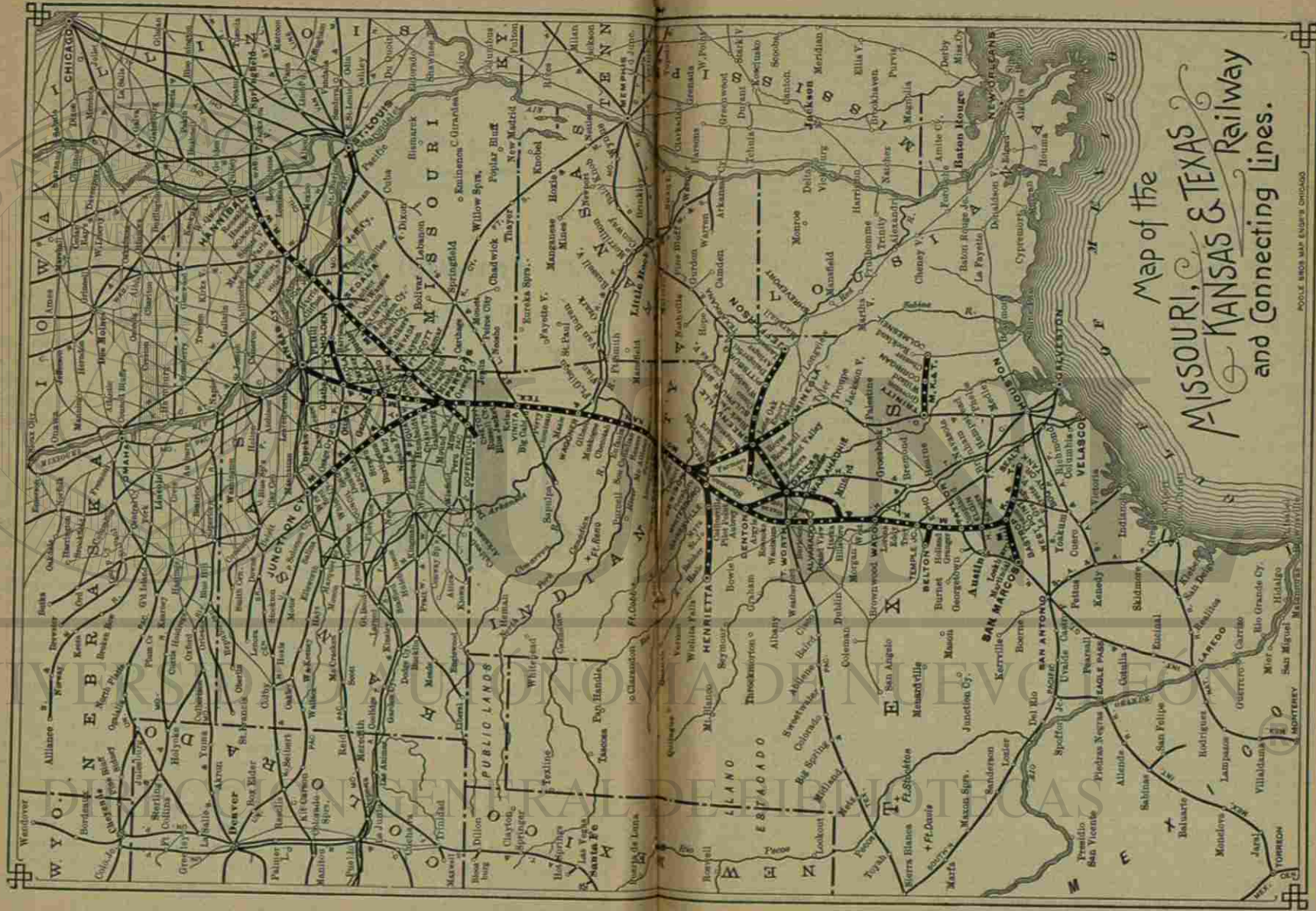
H. P. HUGHES, AGTE. GRAL. DE PASAJES, DENISON, TEXAS.
E. B. PARKER, AYUTE. GRAL. DE PASAJES, ST. LOUIS.

Otra de las rutas mejores y más cortas entre México y la ciudad de Chicago es la que forma el *Ferrocarril Missouri, Kansas & Texas*, al cual está dedicado el presente capítulo. Un viaje que dura varios días es por lo general algo molesto y cansado, aun para aquellas personas acostumbradas á viajar; pero cuando la ruta que se sigue atraviesa alguna rica y próspera region, la cual una pródiga naturaleza ha querido revestir con sus mejores galas ó favorecer con sus más valiosos dones, entonces hasta ese aludido natural cansancio desaparece á influjo del cambio de climas y temperaturas agradables, y de la sucesion de bellos, atractivos paisajes.



La hermosura no cansa nunca la vista, ella alhaga siempre nuestros sentidos, y esta es la razon por qué tampoco se aburre nunca el turista que viaja por el *Missouri, Kansas & Texas*, cuya linea troncal se extiende desde cerca de la frontera mexicana al través de la parte central de Texas y las hermosas, feraces praderas del famoso Territorio Indiano; cruzando las más ricas secciones de Kansas y Missouri y ofreciendo al viajero perspectivas y paisajes tales que no pueden menos que mantener vivo constantemente su interés.

El turista puede elegir para su viaje á los Estados Unidos una de las tres rutas siguientes. Primera: por el *Nacional Mexicano* hasta Laredo; el *International & Great Northern* de Laredo á Taylor y de allí adelante el *Missouri Kansas & Texas*. Segunda: el *Central Mexicano* hasta Torreon; el *Internacional Mexicano* de allí á Eagle Pass; el *Southern Pacific* de Eagle Pass á San Antonio; el *International & Great Northern* de San Antonio á Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Tercera: el *Central Mexicano* hasta El Paso; el *Southern Pacific* hasta San Antonio; el *International & Great Northern* hasta Taylor y de allí adelante el *Missouri, Kansas & Texas*. Este últi-



Map of the
MISSOURI, KANSAS & TEXAS
and Connecting Lines.

POOLE BROS MAP ENGRAVERS CHICAGO

UNIVERSIDAD

UNIVERSIDAD CENTRAL DE MEXICO

mo citado ferro-carril empalma en Hannibal con el *Chicago Burlington & Quincy*, conocido tambien con el nombre de la *Burlington Route*, formando así una de las rutas más directas y agradables para viajar entre los dos vecinos países.

La línea troncal del *Missouri, Kansas & Texas* atraviesa el mayor de los Estados de la Unión Norte Americana desde la estación de Taylor, y pasando por Waco, Temple, Hillsboro, Fort Worth ó Dallas, recorre en una extensión de 258 millas la zona más productiva y próspera del gran Estado de Texas. Ocupando ya ésta puesto importante entre las demás entidades federativas, tanto por sus recursos naturales como por los excelentes medios con que cuenta para la educación y por su influencia social y política, el porvenir tiene sin duda reservada para Texas una grandeza comercial difícil de comprenderse ó de poderse apreciar debidamente en los tiempos que alcanzamos. Una vasta extensión de su territorio, para la que hace apenas unos cuantos años un mundo ignorante de sus múltiples elementos de riqueza no había podido encontrar nombre más apropiado que el de "Gran Desierto de Texas," se ve ya hoy convertida como por encanto y merced al industrioso pueblo que la habita en verdaderos jardines, en campos ricamente cultivados que rinden enormes productos, asegurando así la prosperidad de sus dueños y del Estado en general. Sus extensas selvas, en las que abundan maderas de las más preciadas, han suministrado el material para la construcción de sus progresistas ciudades, las cuales se levantan hoy en los sitios mismos donde sin ser molestado pacía ayer el medroso ciervo; sus montañas han hecho entrega de grandes tesoros y de sus vastas llanuras se arrean constantemente grandes partidas de ganado que dan de comer á todo un continente. Y, sin embargo, todos estos productos, toda esta prosperidad, no son sin duda más que un asomo, un indicio de lo que en no lejana fecha llegará á ser el rico é inmenso Estado de Texas.

El algodón, que por tantos años ha venido siendo el principal de los productos de este suelo, ascendiendo el número de tercios ó pacas de 1,750,000 á 2,000,000 anualmente, ha visto nacer á su lado muchas otras industrias tales como la ganadería, la agricultura, la minería y la industria fabril, y las ha visto progresar con rapidez hasta llegará figurar hoy como poderosas rivales suyas. El número de acres de terreno bajo cultivo y destinados á la siembra de maíz, trigo, avena, centeno, cebada, caña de azúcar etc., va en continuo aumento; mientras que sus ricos bosques, los cuales se calcula que cubren una área de 25,000,000 de acres y que son capaces de producir 64,500,000,000 de piés de madera están abasteciendo los numerosos grandes molinos de aserrar con que cuenta el Estado, en los cuales se adereza para después ser embarcada hasta algunos de los lejanos mercados del mundo.

El Estado de Texas y los productos de los terrenos que atraviesa el *Missouri, Kansas & Texas* estarán dignamente representados en la gran Exposición Universal Colombiana que tendrá lugar en Chicago en 1893. Para este fin se ha reunido un fondo de \$300,000 por medio de suscripciones particulares,

el cual se ha puesto en manos de un comité compuesto de algunos de sus ciudadanos más prominentes con el fin de que se gaste de una manera que pueda acarrear más benéficos resultados al Estado.

Adelante de Denison la vía del *Missouri, Kansas & Texas* entra á las hermosas y aun vírgenes praderas del Territorio Indiano, una porción del cual se abrirá próximamente á la colonización. En Lehigh y McAlester el turista encuentra riquísimas minas de carbón bituminoso, las más ricas de cuantas hay en todo el Sud-Oeste y de las cuales se abastecen en gran parte del necesario combustible Texas, Missouri, Kansas y también México.

Después de recorrer unas 249 millas de este hermoso territorio, el *Missouri, Kansas & Texas* atraviesa por una distancia de 80 millas terrenos pertenecientes al por excelencia agricultorero Estado de Kansas, pasando por Parsons y Fort Scott, que son dos de sus principales ciudades, y después al través del gran Estado de Missouri en una extensión de 249 millas, cruzando las ciudades de Nevada, Clinton, Sedalia y Boonville, situada esta última en las márgenes del río Missouri, y de allí adelante hasta la importante ciudad de Hannibal, que es su punto terminal y cuyas orillas bañan las aguas del caudaloso Misisipi.

Las bellezas y riqueza del Estado de Missouri son ya tan generalmente conocidas que su descripción aquí juzgamos sería innecesaria.

En Hannibal los elegantes Coches-Dormitorios de Pullman, en los cuales los turistas han sido conducidos hasta aquí y en los cuales han pasado indudablemente ratos agradabilísimos por las razones ya aludidas en este capítulo, entran á los rieles del ferro-carril *Chicago, Burlington & Quincy*, por los cuales se continúa el viaje hasta Chicago sin hacer cambio ninguno.

Los trenes del *Missouri, Kansas & Texas* están provistos de hermosos coches de sillas para recostarse, para el uso libre de sus favorecedores. Sus agentes y representantes cuyos nombres figuran á continuación tendrán gusto en proporcionar al viajero mapas, itinerarios y precios de pasajes; en asegurar localidades en los coches-dormitorios y en suministrarle cuantos informes pueda necesitar.

Para todo esto y para cuanto pueda ofrecerse en conexión con el excelente ferro-carril *Missouri, Kansas & Texas* deben dirigirse á

A. S. DODGE, Director del Tráfico,	St. Louis, Mo.
W. G. GRAHAM, Agte. Gral. de Pasajes,	Sedalia, Mo.
H. P. HUGHES, Agte. Gral. de Pasajes,	Denison, Texas.
E. B. PARKER, Ayudante Gral. de Pasajes, N° 509 Chestnut St.,	St. Louis.
F. L. MANCHESTER, Agte. Gral. en el Este, N° 409 Broadway St.,	N. Y.
E. D. SPENCER, Agte. de Pasajes en el Norte, N° 197 S. Clark St.,	Chicago.
GEO. A. MC NUTT, Agte. Viajero de Pasajes, N° 619 Main St. Kan. City,	Mo.
I. M. BORTLE, Agte. Viajero de Pasajes,	N° 409 Broadway St., N. Y.
H. F. BOWSER, Agte. Viajero de Pasajes,	N° 185 Walnut St., Cin., O.
JNO. L. WILLIAMS, Agte. de Pasajes y Boletos, N° 104 N. 4th St.,	St. Louis.
W. D. LAWSON, Agte. Viajero de Pasajes,	Fort Worth, Texas.

FERROCARRIL
↑
MISSOURI, KANSAS & TEXAS.

EXCELENTE SERVICIO, COMODIDAD Y SEGURIDAD EN
TODOS NUESTROS TRENES.



Es un hecho indisputable que viajando por el ferro-carril MISSOURI, KANSAS & TEXAS se ahorran grandes distancias y muchas horas de tiempo entre las ciudades de México y Kansas City, St. Louis y Chicago. Además, este ferro-carril atraviesa una interesante y rica sección de los Estados Unidos, notable por sus bellos paisajes.

COCHES PALACIOS DE PULLMAN EN TODOS
LOS TRENES EXPRESOS DIRECTOS

ELEGANTES SILLAS RECLINATORIAS, ESTAS PARA EL USO
DE LOS PASAJEROS SIN CARGO ADICIONAL NINGUNO.

El ferro-carril MISSOURI, KANSAS & TEXAS empalma ó forma conexión en Hannibal con la RUTA DE BURLINGTON para Chicago, y allí con los principales ferro-carriles para las grandes ciudades del Norte y del Este, sin cambio ninguno.

Para toda clase de informes en conexión con este ferro-carril diríjanse á

E. B. PARKER, Agente General de Pasajes,

ST. LOUIS, MISSOURI, U. S. A.



The Burlington Route.

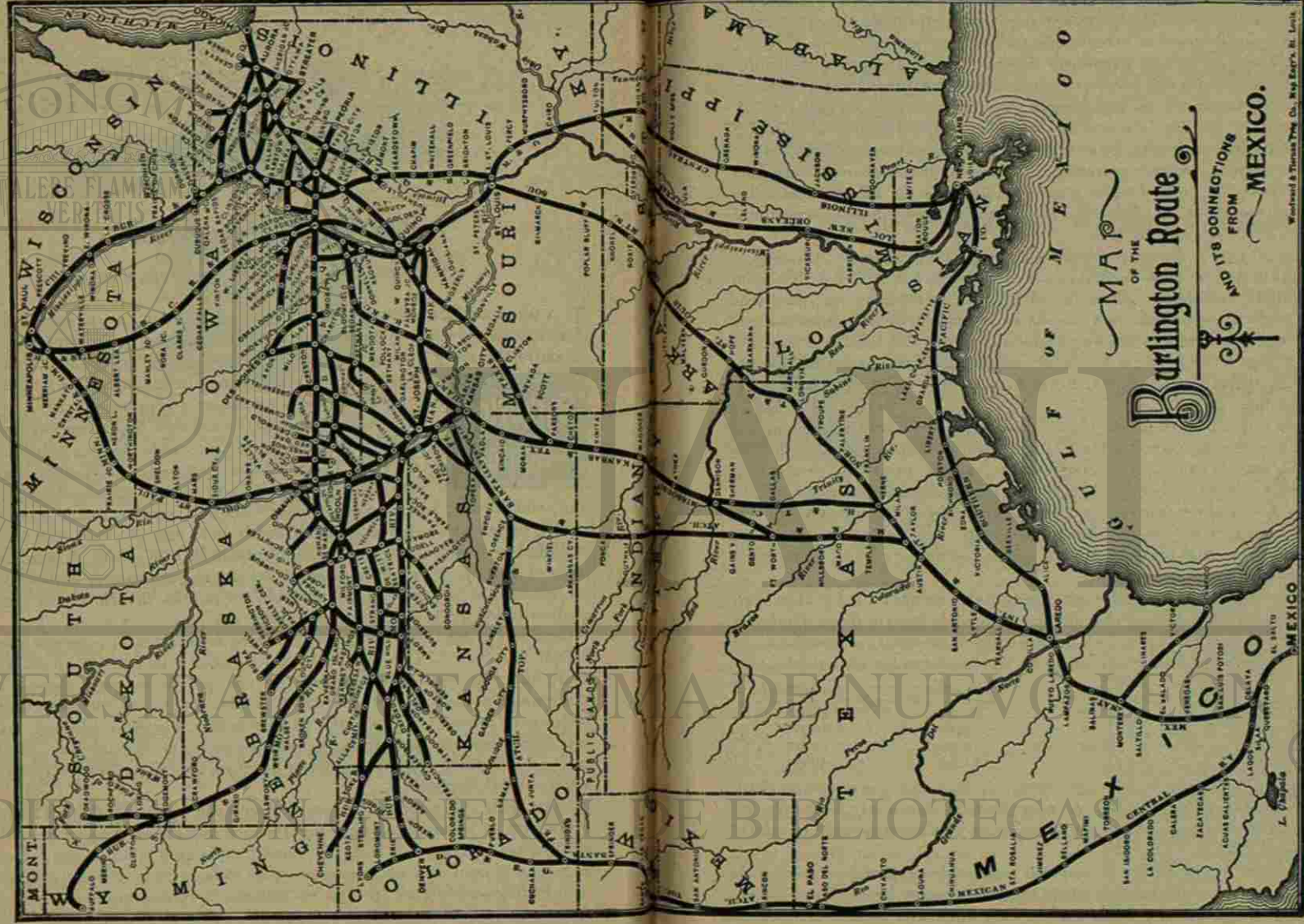
A. C. DAWES, AGENTE GENERAL DE PASAJES,
ST. LOUIS, MISSOURI.

LA RUTA DE BURLINGTON, está formada de uno de los sistemas ferroviarios más perfectos y mejor equipados del mundo, y para el tráfico general entre México y Chicago durante la Exposición Universal Colombiana podrá quizá igualarla alguna otra línea en su excelente servicio; pero no podrá aventajarla ninguna.

Además de formar sus líneas uno de los mejores medios de comunicación con Chicago, corre trenes sólidos de Kansas City, St. Louis, Chicago y Denver á todos los puntos de interés en el Norte y el Este de los Estados Unidos. Los que acudan pues, á la gran Exposición deberían, una vez terminada su visita allí, tomar uno de los magníficos trenes de la Ruta de Burlington y dirigirse á alguno de ellos; por ejemplo, á Minneapolis y St. Paul, si su visita fuere en el Verano, pues en esa estación del año es cuando más animadas están las dos citadas poblaciones gemelas, por ser puntos favoritos para veranear, adonde acude gente de lejanas porciones del país.

Podrían también, si les animaba el deseo de conocer el inmenso desarrollo que la agricultura ha alcanzado en los Estados de Illinois, Iowa y Missouri, hacer un viaje á cualesquiera de sus prósperas poblaciones, cuyos abundantes productos tanto contribuyen á la riqueza de dichos Estados; ó podrían así mismo hacer un viaje al Estado de Colorado y admirar los sorprendentes paisajes que ofrecen sus montañas, y el maravilloso desarrollo que en los últimos años han hecho la hermosa ciudad de Denver y otras poblaciones del Poniente.

La reciente extensión de la Ruta de Burlington hasta Black Hills ha iniciado una era de prosperidad para aquella sección del país, desarrollado uno de los distritos mineros más ricos del mundo, en el cual abunda toda clase de metales y al cual está afluyendo gente de todas partes. Esta extensión de la línea llega hasta Hot Springs, en Dakota, hermosos manantiales de aguas termales, destinados sin ninguna duda á alcanzar gran celebridad, debido á las muchas propiedades medicinales que poseen.



Woodward & Lothrop Print. Co., Box 887, St. Louis.

La empresa de la *Ruta de Burlington* tendrá gusto en hacer arreglos especiales con rebaja de precios, arrendando coches para su exclusivo servicio, siempre que se trate de una partida de viajeros para cualesquiera de las interesantes poblaciones que abarca su extenso sistema ferroviario.

Nadie puede negar que no hay ningún otro ferrocarril en los Estados Unidos que pueda mejor dar á conocer al turista las múltiples riquezas de la parte Occidental del continente; pues atraviesa nada menos que diez de los Estados de la nación, los cuales ofrecen una sucesión de paisajes tan variados como atractivos, desde las feraces y plácidas llanuras de Illinois hasta las escarpadas montañas de Colorado, algunas de las cuales se levantan á 15,000 piés sobre el nivel del mar.

El TREN N° 1 de la *Burlington Route* es el mejor para viajar de Chicago á Denver, tanto porque hace la carrera por el mejor de los ferrocarriles como por su equipo y velocidad. Parte de Chicago, de la estación de pasajeros llamada *Union Depot*, la cual está situada en la esquina de las calles Adams y Canal, todos los días á la una en punto de la tarde (esta hora está sujeta á cambio) y llega á Denver á las 6:15 P. M. del día siguiente, haciendo la carrera de 1025 millas en veintinueve horas ó sea á razón de 36 millas por hora, término medio.

Este tren que está vestibulado todo y cuyo equipo es nuevo y elegante, se compone de COCHES-DORMITORIOS PALACIOS DE PULLMAN, COCHES DE SILLAS PARA RECOSTARSE, COCHE-COMEDOR y LUJOSOS COCHES DE PASAJEROS. Los viajeros pueden hacer uso de las sillas para recostarse sin pago adicional ninguno. Todo el tren está provisto de aparatos de calefacción por vapor y de alumbrado de gas, del sistema de Frost. Por las excelentes comidas que se sirven en el Coche-Comedor solo se cobran 75 cvos. á los grandes y 50 cvos. á los niños.

Pueden comprarse boletos de viaje y asegurarse camas en los coches dormitorios con anticipación, acudiendo al despacho de boletos de la compañía sito en la calle Clark, N° 211, ó en la *Union Depot*, estación de pasajeros ya aludida. Los precios que se cobran en los Coches-Dormitorios Palacios son:

ENTRE CHICAGO Y	CAMA	SECCION	GABINETE
Burlington	\$2.00	\$4.00	\$7.00
Lincoln	3.00	6.00	10.00
Denver	6.00	12.00	21.00
San Francisco, Cal.	15.50	31.00	59.00

El importante ferrocarril *Missouri Kansas & Texas* que nos ocupó en el capítulo anterior empalma con la *Burlington Route* en Hannibal, formando así estos dos ferrocarriles una de las mejores rutas y más cortas entre la ciudad de México y Chicago.

Cuantos informes se deseen en relación con viajes especiales, precios de pasaje etc., se suministrarán con gusto en cualquiera de las oficinas ó agencias de la *Burlington Route*, ó dirigiéndose á A. C. DAWES, Agente General de Pasajes, St. Louis, Mo.



DENVER AND RIO GRANDE RR.

SCENIC LINE
OF THE WORLD.

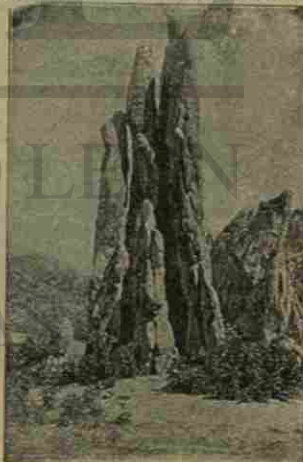
Ferrocarril Denver & Rio Grande.

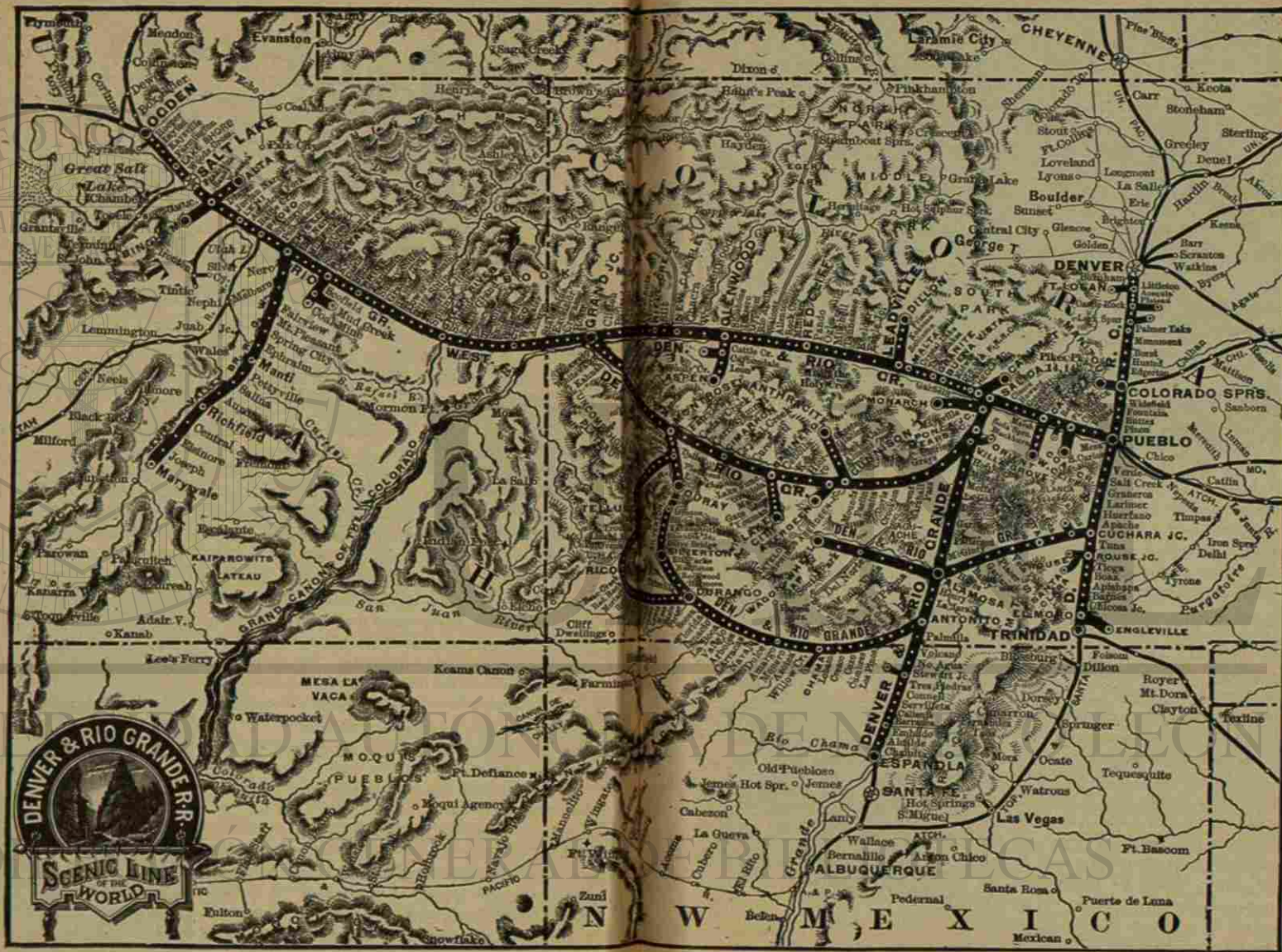
S. K. HOOPER, AGENTE GENERAL DE PASAJEROS Y BOLETOS, DENVER.

EL DENVER & RIO GRANDE, dicen personas que se creen autorizadas para ello, está tendido al través de terrenos que exceden en atractivos á los terrenos que cruzan los demás ferrocarriles del mundo entero. No habiendo recorrido aun el Viejo Mundo, solo podemos pasar á nuestros lectores la noticia tal cual llega hasta nosotros; pero si podemos asegurarles, que después de haber cruzado este gran país en distintas direcciones muchas veces, no recordamos al trazar estas líneas, haciendo solo omisión de las Cataratas del Niágara, nada que pueda igualarse en hermosura y grandiosidad á lo que hemos visto por las ventanillas de los trenes del *Ferrocarril Denver & Rio Grande*.

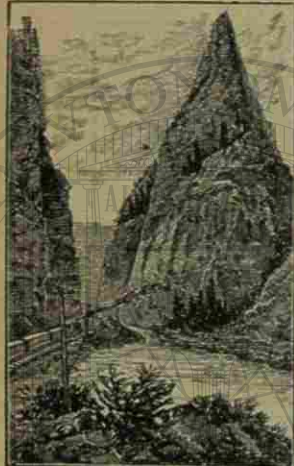
No quiere decir esto que otros de los ferrocarriles que han ocupado nuestra atención en este libro, carezcan de esos bellísimos paisajes que con avidez busca siempre el viajero, y que compensan con creces cualquier gasto que para recrear la vista en ellos se pueda hacer: solo queremos decir, que en ninguna otro línea férrea de cuantas conocemos se encuentran en igual número perspectivas tan bellísimas; queremos decir que aquí, en esta parte de su obra, puso Naturaleza sus más bellas pinceladas y dejó pruebas, sorprendentes en toda la extensión de la palabra, de su excelso poderío.

Algunos de los paisajes que se encuentran viajando por el ferrocarril *Denver & Rio Grande* son, por su grandeza y por el efecto que su contemplación produce en el ánimo, de imposible descripción. No hay palabras que puedan hacerles justicia, y no vaya á creerse que nuestros conceptos envuelvan exageración alguna; pues, sinceramente, los sitios aludidos superan á toda





exageración. ¿Quién que haya pasado por **BLACK CAÑON** y **ROYAL GORGE** con la luz del día podrá negar lo que aquí decimos? ¿Qué imaginación ha podido concebir antes de conocer estos sitios nada tan imponente, tan grandioso, tan sublime?



Currecanti Needle.

Vano esfuerzo sería el que hiciéramos con el fin de que el lector comprendiese la estupenda y sombría grandeza de *Royal Gorge* y de todo el llamado *Black Cañon*: tan difícil sería ello como fotografiar en su espíritu las impresiones que agitaron vivamente al nuestro mientras el tren que nos conducía se perdía en las entrañas de aquellas sierras; mientras se deslizaba por el pie y por debajo de aquellos mundos de granito, que en paredes perpendiculares se alzan á ambos lados del estrecho cañon hasta las nubes, separándose allí algo más para que el sobrecogido viajero, que muda de admiración contempla aquello, vea siquiera una angosta tira del azulado firmamento ó un débil rayo del medroso sol, que alcanza apenas á iluminar el fondo de aquellos

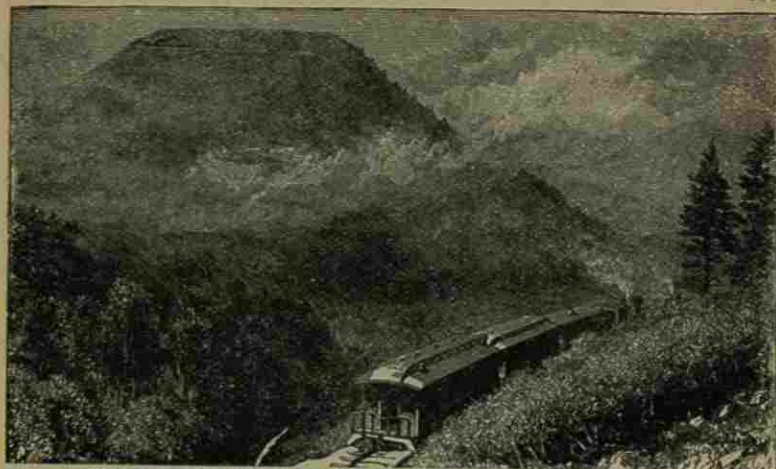
profundos abismos, y pueda comprender así que no ha sido trasportado en la jornada á ningún mundo fantástico y desconocido, sino que respira aun en este tan miserable como querido y hermoso mundo en que vivimos: para que alzando sus ojos al cielo pueda dirigir alabanzas desde allí al Todopoderoso, creador de tantas maravillas.

El ferrocarril *Denver & Rio Grande* se compone de dos sistemas, uno de vía ancha y el otro de vía angosta. Ambos siguen juntos de la ciudad de Denver á la de Pueblo, y de aquí hacia el Oeste, pasando por el Grand Cañon del Arkansas (que es donde se encuentra el famoso paso de *Royal Gorge*) hasta la estación de *Salida*, la cual dista 220 millas de Denver. Allí se separan ambas líneas: la de vía angosta sigue hacia el Oeste hasta la estación de *Grand Junction*, pasando por *Marshall Pass*, otro de los justamente célebres puntos de este ferrocarril, y por *Black Cañon*, ya aludido en el párrafo anterior; mientras que la vía ancha corre hacia el Norte hasta Leadville, entra más delante en el pintoresco Cañon del Eagle River, por el cual sigue



Royal Gorge.

más delante en el pintoresco Cañon del Eagle River, por el cual sigue



VISTA EN EL VETA PASS—Ferrocarril Denver & Rio Grande.

hasta el punto donde dicho río une sus aguas á las del Río Grande; avanza por las riveras de éste hacia el Oeste, llega á Glenwood Springs y continúa en la misma dirección hasta unirse otra vez con la vía angosta en *Grand Junction*.

El último de los estupendos cañones que se pasan por el ferrocarril de vía ancha yendo hacia el Oeste es el del Río Grande, adelante de su confluencia con el Eagle River (Río del Aguila) y precisamente antes de llegar á los manantiales de *Glenwood* ó *Glenwood Springs*, nombre con que son universal y favorablemente conocidos. Las formaciones de las estratificadas montañas que se ven en este cañon son tan extrañas como admirables, encontrándose un grupo de ellas como á mitad del cañon, el cual por su hermosura y configuración ha recibido el nombre de *Templo del Rey Salomon*.

Los pasajeros que deseen conocer los interesantes sitios de *Marshall Pass* y *Black Cañon* deberán, pues, dejar la vía ancha y tomar la vía angosta en la estación de *Grand Junction* si es que se dirigen hacia el Este, y en la estación de *Salida*, si se dirigen al Oeste. Ya hemos dicho que ambas líneas pasan por *Royal Gorge*. Los boletos de viaje son tan buenos para una como para la otra línea. En los despachos de boletos de la compañía podrá enterarse el turista de la hora en que parten los trenes que debe tomar para pasar por los indicados sitios con la luz del día.

Para que el viajero pueda examinar mejor las maravillas de *Black Cañon* se añade al tren un coche-observatorio antes de entrar al cañon, en la estación de *Cimarron* yendo hacia el Este y en la de *Kezar* yendo hacia el Oeste. Este coche está completamente descubierto y provisto de sillas. Conviene que el turista esté enterado de esto, pues como casi nunca hay campo suficiente en



El Tabernáculo, el Templo y el Assembly Hall de los Mormones, Salt Lake City.
[Ferrocarril Denver & Rio Grande.]

dicho coche para todos los pasajeros, los más listos son los que aseguran localidades en él. Cimarron es la estación de la comida.

En nuestro primer viaje á estos encantados sitios, recordamos que poco antes de llegar á la estación de Cimarron se acercó á nosotros, con un par de anteojos de vidrio quemado en las manos, el chico que vende periódicos y frutas en el tren y nos dijo:

—Supongo que usted pasará el cañon en el coche-observatorio?

—Es la intención, contestamos.

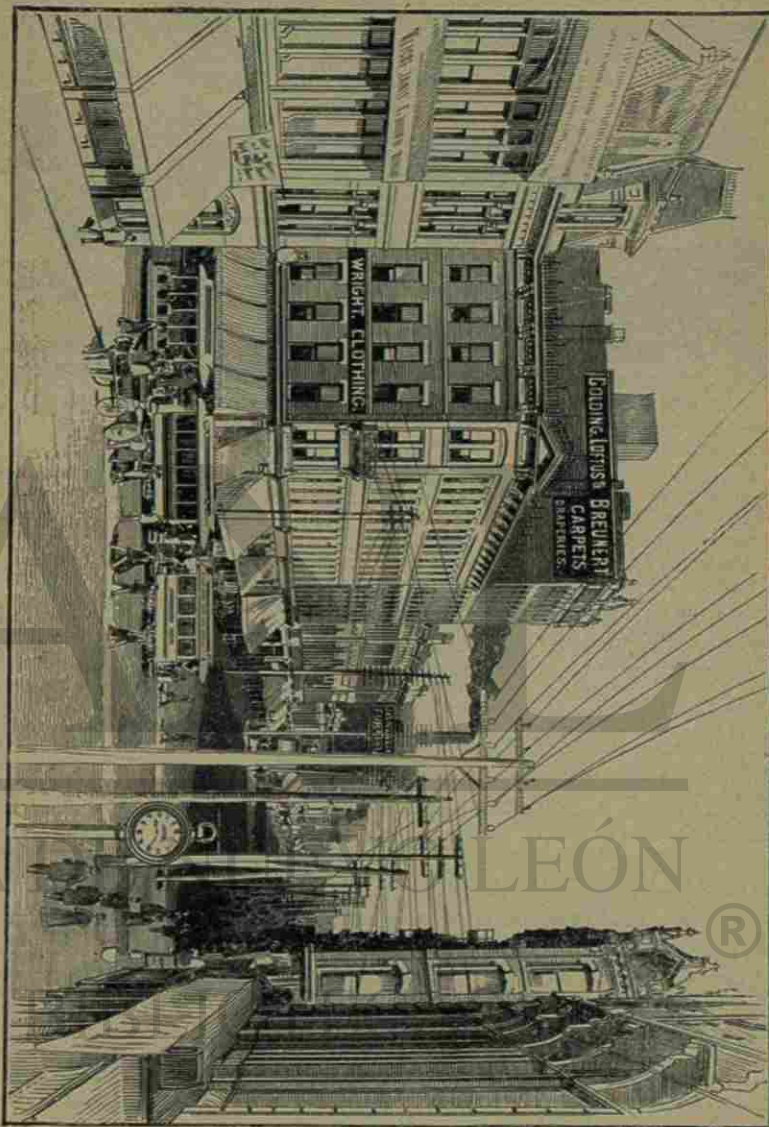
—Pues en ese caso le recomiendo á usted que se arme de este par de anteojos para impedir que los motora le entren en fece con frecuencia.

—¿Sí? ¿Y cuánto seguir tan impor-

ta carbones de la loco. los ojos, pues acon- y es muy peligroso. nos vendria costando tante cosejo?



EL CAPITOLIO DEL ESTADO EN DENVER—Ferrocarril Denver & Rio Grande.



VISTA DE LA CALLE LAWRENCE—Denver.



VISTA DEL GRAN LAGO SALADO—Ferrocarril Denver & Rio Grande.

—Oh, setenticinco centavos solamente.

—Pues vengan los anteojos.

Pagamos su importe, contemplamos por un momento agradecidos aquellos pequeños cristales á los cuales tendríamos que ser deudores desde aquel día por la conservacion de nuestra vista, les hicimos una caricia con el pañuelo y los guardamos en el bolsillo del chaleco.

Llegamos á Cimarrón, y despues de la comida nos dirigimos al coche-observatorio. Una vez instalados en él pasamos una mirada escudriñadora por su humano contenido, y pudimos notar que había allí turistas de lejanos climas, de muchas de las razas del mundo, sintiendo solamente que no estuviese la nuestra mejor representada entre todas ellas.

El tren se puso en movimiento y poco despues avanzaba por el estrecho cañon. Las vistas aumentaban en importancia, y el entusiasmo de los pasajeros del coche-observatorio crecia tambien al mismo tiempo, contribuyendo al colorido de la escena las exclamaciones que arrancaban á las bellas turistas aquellos incomparables cuadros que unos tras otros iban ofreciendo las montañas.

En este cañon se ven las llamadas *Chippeta Falls*, un salto de agua que se desprende de una inmensa altura, para depositar su espumoso velo en el seno del río que pasa por el fondo del cañon rompiendo sus cristales contra los peñascos que forman su lecho; y se ve tambien, en una parte donde el cañon forma un espacioso anfiteatro, levantarse magestuosa, inmensa, la *Currecanti Needle*. (Aguja de Currecanti) una solitaria montaña de granito, cuya afilada cima parece penetrar hasta la region de las nubes. Véase el grabado.

Pero ya antes dijimos que la descripcion de estos lugares es imposible. Tal atraccion tuvieron para nosotros cuando por primera vez los visitamos, que nos olvidamos de tomar nota de los puntos más notables en un libreto de que para el caso nos habíamos provisto, y nos olvidamos hasta de los anteojos que por 75 cvos. habíamos comprado para proteccion de nuestra vista, la cual, dicho sea de paso, nada sufrió con el olvido. Nos acordamos de ellos una vez nos vimos otra vez en despoblado, por decirlo así.

Ya que por hoy no podemos ocuparnos con más detalles del *Denver & Rio Grande*, ferrocarril sin igual por sus atractivos, recomendaremos visiten los puntos aquí aludidos á todos aquellos turistas que deseen conocer algunas de las obras más sorprendentes y hermosas de la Naturaleza.



El Ferrocarril de Erie.

D. I. Roberts, Agte. Gral. de Pasajes, Nueva York—E. W. Buskirk, Ayudante General de Pasajes, Chicago.

Véase el mapa que ocupa las dos siguientes páginas y se podrá facilmente juzgar de la importancia de este ferrocarril y sus conexiones. Por medio de estas abarca una inmensa extension de territorio y atraviesa ó une entre sí á casi todas las más populosas ciudades del país, entre las cuales figuran Nueva York, Filadelfia, Boston, Chicago, St. Louis, Cincinnati, Cleveland, Buffalo y otras, pudiéndose por lo mismo obtener boletos de pasaje directo entre todas ellas siguiendo por esta ruta.



El propiamente llamado *Ferrocarril de Erie* forma la primera division ó seccion de esta gran combinacion ferroviaria. Comienza en *Jersey City*, ciudad inmediata á Nueva York, y se extiende hasta Buffalo y las Cataratas del Niágara, teniendo hasta este último punto una longitud

de 442 millas. Ya en la primera parte de esta Guía y al ocuparnos de Nueva York dijimos, que para tomar este ferrocarril deben dirigirse á Jersey City en los *ferries* que parten del pié de las calles Chamber y 23ª del Oeste.

La construccion de esta importante via férrea se comenzó en el año de 1836 y quedó terminada en el año de 1851, teniendo antes que vencerse gravísimas dificultades, tales como las de abrirse paso á fuerza de dinamita al través de elevadas y escabrosas montañas de sólida roca; desgastando de éstas, al borde de abismos espantosos, tan solo el espacio suficiente para la colocacion de los rieles y construyendo con el gasto de gruesas sumas puentes de acero sobre profundísimas barrancas. Es en efecto el que nos ocupa uno de los más costosos ferrocarriles del país, pues hanse invertido ya á la fecha en su construccion y mejoras arriba de \$60,000,000. Pero en cambio ¿cuánta es la seguridad con que en él se viaja, cuánta la comodidad y lujo de sus trenes y cuánta belleza encierran los mil paisajes que la region que atraviesa ofrece al viajero!

Una de las cosas imposibles del mundo es poder dar idea al lector, en el espacio de una sola página, de la importancia que tienen muchas de las estaciones de este gran ferrocarril, así como lo es tambien describir en el mismo espacio, aunque sea muy ligeramente, sus numerosos puentes é inmensos viaductos antes aludidos, entre los cuales uno hay que se dice es el más elevado del mundo. Que observe, pues, el viajero por sí mismo, seguro de que mucho encontrará á lo largo de esta línea férrea que le causará justa admiracion. Y si le es posible detenerse aunque sea un día en *Paterson*, importante ciudad de 65,000 habitantes y que solo dista 17 millas de *Jersey City*, que lo haga tambien, y visite algunas de las grandes fábricas de estampados de algodón y algunas de las 30 fábricas de tejidos de seda, cuyas producciones son de las mejores y más finas del país, fábricas estas treinta, donde se emplean arriba de 8,000 operarios. Que visite, finalmente, las poéticas *Cascadas del Passaic* que quedan á corta distancia de la industriosa ciudad de *Paterson*.



VISTA DEL GRAN LAGO SALADO—Ferrocarril Denver & Rio Grande.

—Oh, setenticinco centavos solamente.

—Pues vengan los anteojos.

Pagamos su importe, contemplamos por un momento agradecidos aquellos pequeños cristales á los cuales tendríamos que ser deudores desde aquel día por la conservacion de nuestra vista, les hicimos una caricia con el pañuelo y los guardamos en el bolsillo del chaleco.

Llegamos á Cimarrón, y despues de la comida nos dirigimos al coche-observatorio. Una vez instalados en él pasamos una mirada escudriñadora por su humano contenido, y pudimos notar que había allí turistas de lejanos climas, de muchas de las razas del mundo, sintiendo solamente que no estuviese la nuestra mejor representada entre todas ellas.

El tren se puso en movimiento y poco despues avanzaba por el estrecho cañon. Las vistas aumentaban en importancia, y el entusiasmo de los pasajeros del coche-observatorio crecia tambien al mismo tiempo, contribuyendo al colorido de la escena las exclamaciones que arrancaban á las bellas turistas aquellos incomparables cuadros que unos tras otros iban ofreciendo las montañas.

En este cañon se ven las llamadas *Chippeta Falls*, un salto de agua que se desprende de una inmensa altura, para depositar su espumoso velo en el seno del río que pasa por el fondo del cañon rompiendo sus cristales contra los peñascos que forman su lecho; y se ve tambien, en una parte donde el cañon forma un espacioso anfiteatro, levantarse magestuosa, inmensa, la *Currecanti Needle*. (Aguja de Currecanti) una solitaria montaña de granito, cuya afilada cima parece penetrar hasta la region de las nubes. Véase el grabado.

Pero ya antes dijimos que la descripcion de estos lugares es imposible. Tal atraccion tuvieron para nosotros cuando por primera vez los visitamos, que nos olvidamos de tomar nota de los puntos más notables en un libreto de que para el caso nos habíamos provisto, y nos olvidamos hasta de los anteojos que por 75 cvos. habíamos comprado para proteccion de nuestra vista, la cual, dicho sea de paso, nada sufrió con el olvido. Nos acordamos de ellos una vez nos vimos otra vez en despoblado, por decirlo así.

Ya que por hoy no podemos ocuparnos con más detalles del *Denver & Rio Grande*, ferrocarril sin igual por sus atractivos, recomendaremos visiten los puntos aquí aludidos á todos aquellos turistas que deseen conocer algunas de las obras más sorprendentes y hermosas de la Naturaleza.



El Ferrocarril de Erie.

D. I. Roberts, Agte. Gral. de Pasajes, Nueva York—E. W. Buskirk, Ayudante General de Pasajes, Chicago.

Véase el mapa que ocupa las dos siguientes páginas y se podrá facilmente juzgar de la importancia de este ferrocarril y sus conexiones. Por medio de estas abarca una inmensa extension de territorio y atraviesa ó une entre sí á casi todas las más populosas ciudades del país, entre las cuales figuran Nueva York, Filadelfia, Boston, Chicago, St. Louis, Cincinnati, Cleveland, Buffalo y otras, pudiéndose por lo mismo obtener boletos de pasaje directo entre todas ellas siguiendo por esta ruta.

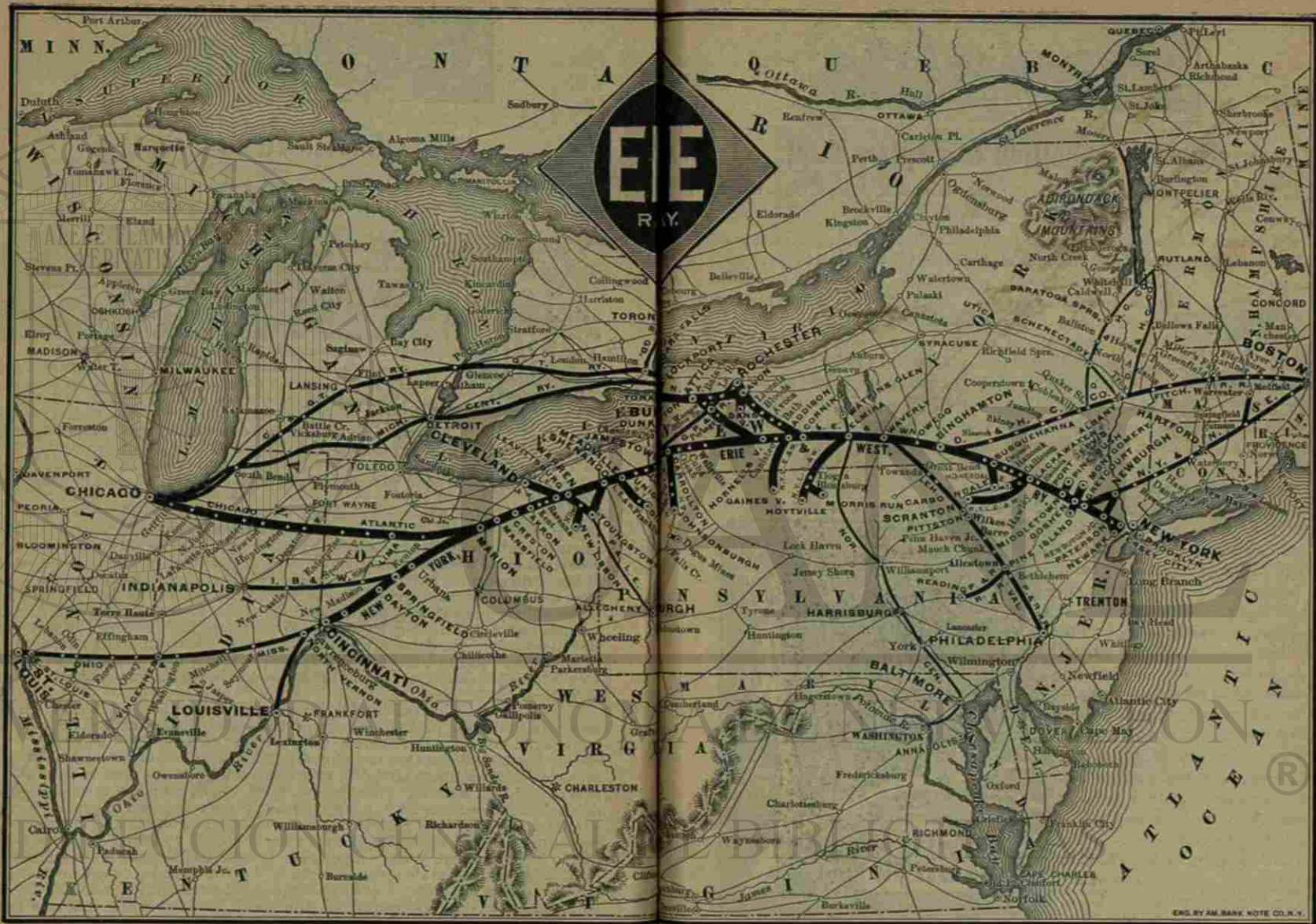


El propiamente llamado *Ferrocarril de Erie* forma la primera division ó seccion de esta gran combinacion ferroviaria. Comienza en *Jersey City*, ciudad inmediata á Nueva York, y se extiende hasta Buffalo y las Cataratas del Niágara, teniendo hasta este último punto una longitud

de 442 millas. Ya en la primera parte de esta Guía y al ocuparnos de Nueva York dijimos, que para tomar este ferrocarril deben dirigirse á Jersey City en los *ferries* que parten del pié de las calles Chamber y 23ª del Oeste.

La construccion de esta importante via férrea se comenzó en el año de 1836 y quedó terminada en el año de 1851, teniendo antes que vencerse gravísimas dificultades, tales como las de abrirse paso á fuerza de dinamita al través de elevadas y escabrosas montañas de sólida roca; desgastando de éstas, al borde de abismos espantosos, tan solo el espacio suficiente para la colocacion de los rieles y construyendo con el gasto de gruesas sumas puentes de acero sobre profundísimas barrancas. Es en efecto el que nos ocupa uno de los más costosos ferrocarriles del país, pues hanse invertido ya á la fecha en su construccion y mejoras arriba de \$60,000,000. Pero en cambio ¿cuánta es la seguridad con que en él se viaja, cuánta la comodidad y lujo de sus trenes y cuánta belleza encierran los mil paisajes que la region que atraviesa ofrece al viajero!

Una de las cosas imposibles del mundo es poder dar idea al lector, en el espacio de una sola página, de la importancia que tienen muchas de las estaciones de este gran ferrocarril, así como lo es tambien describir en el mismo espacio, aunque sea muy ligeramente, sus numerosos puentes é inmensos viaductos antes aludidos, entre los cuales uno hay que se dice es el más elevado del mundo. Que observe, pues, el viajero por sí mismo, seguro de que mucho encontrará á lo largo de esta línea férrea que le causará justa admiracion. Y si le es posible detenerse aunque sea un día en *Paterson*, importante ciudad de 65,000 habitantes y que solo dista 17 millas de *Jersey City*, que lo haga tambien, y visite algunas de las grandes fábricas de estampados de algodón y algunas de las 30 fábricas de tejidos de seda, cuyas producciones son de las mejores y más finas del país, fábricas estas treinta, donde se emplean arriba de 8,000 operarios. Que visite, finalmente, las poéticas *Cascadas del Passaic* que quedan á corta distancia de la industriosa ciudad de *Paterson*.





Cincinnati, Hamilton & Dayton R. R.

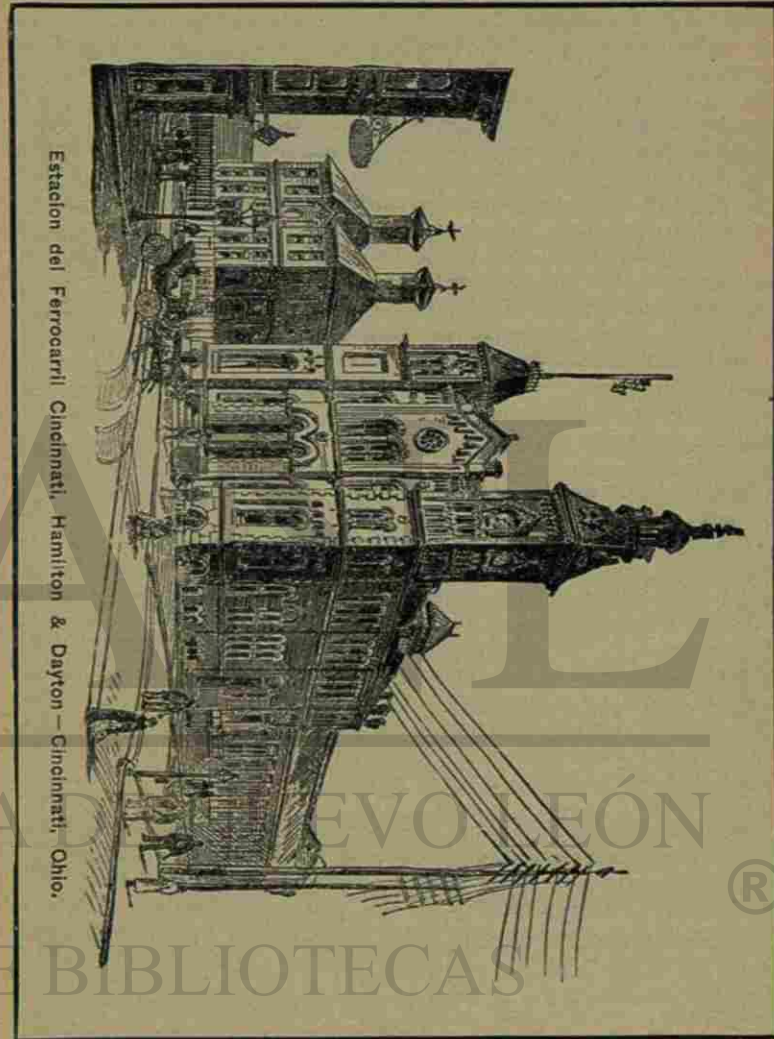
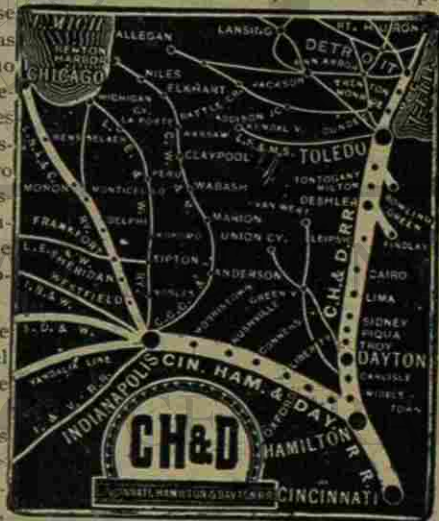
M. D. Woodford, Director General—E. O. McCormick, Agente General de Pasajes, Cincinnati, Ohio.

La llamada *Cincinnati, Hamilton & Dayton* es una de las líneas férreas más convenientes para viajar entre las ciudades de Cincinnati, Indianapolis, Chicago, Dayton, Toledo y Detroit. Por medio de su conexión en Indianapolis con el *Ferrocarril Monon*, (Monon Route) corre trenes directos y veloces entre Cincinnati y Chicago, trenes vestibulados completamente, con Coches Salones, Coches Comedores y Coches Dormitorios Palacios. Sus demás conexiones le permiten así mismo correr trenes directos de Cincinnati á St. Louis, Decatur, Keokuk, St. Paul, Minneapolis y otros puntos interesantes del Noroeste, y empalma también en Cincinnati con el *Ferrocarril Queen & Crescent* y el *Louisville & Nashville* para Nueva Orleans y las estaciones intermedias.

Una de las especialidades en el servicio del *Cincinnati, Hamilton & Dayton* son los llamados COCHES VESTIBULADOS DE SEGURIDAD, construidos por un nuevo modelo, los cuales se dice ofrecen muchas más garantías contra cualquier accidente; y como su calefacción se efectúa por medio de vapor y su alumbrado es eléctrico, no existe tampoco después de luego en ellos ningún peligro de incendios. Estos coches especiales están arreglados en su interior con un lujo verdaderamente raro y poseen toda clase de comodidades.

La magnífica estación de este ferrocarril en Cincinnati [véase el grabado] queda en la esquina de las calles 5ª y Baymiller.

Entre las principales ciudades que cruza el *Cincinnati, Hamilton & Dayton* deben mencionarse las siguientes: Indianapolis, Hamilton, Dayton, Toledo y Cincinnati, todas de gran importancia.



Indianapolis, punto terminal de su división del Noroeste, es la capital y principal ciudad del Estado de Indiana, y está situada en las orillas del *White River*, (Río Blanco) á 124 millas de Cincinnati y 190 millas de Chicago. Su fundación data del año de 1819 y asciende á 107,445 el número de sus habitantes. Es una bonita ciudad construida en una fértil y extensa planicie, cuyas calles tienen 90 pies de anchura y forman ángulos rectos al cruzarse: calles bien empedradas y adornadas con muchos grandes y hermosos edificios. Pero no solo es esta una ciudad bonita sino también de gran importancia y movimiento comercial, contribuyendo á esto en gran manera las 18 diferentes líneas ferro-carrileras con que cuenta. La construcción de maquinaria, coches de ferro-carril y carruajes, muebles, implementos de labranza, así como también el empaque de carnes saladas, forman las principales industrias de la ciudad.

Entre sus edificios públicos llaman particularmente la atención el *Capitolio del Estado*, cuyo costo fué de \$2,000,000; la *Casa de la Corte*, que costó \$1,200,000; el *Asilo de Ciegos*; el *Asilo de Dementes*; el *Asilo de Sordo-Mudos* y la *Union Passenger Depot*, (Estación General de Pasajeros) situada en la calle de Luisiana, entre las de Meridian y Tennessee. Tiene un buen sistema de tranvías, alumbrado eléctrico y de gas, varios excelentes parques y otros sitios de recreo.

Sus principales hoteles son: *Bates House*, *Grand Hotel*, *New Denison Hotel*, *Brunswick* y *Occidental*.

Hamilton, es una población de 17,519 habitantes, situada en las orillas del Río Miami. Su principal industria es la fabricación de artefactos de madera, carruajes, harina, zapatos, maquinaria e implementos para la agricultura.

Dayton, situada también en el mencionado Río Miami, es una ciudad de 58,568 almas y que hace tiempo figura ya como un centro industrial de gran importancia, debiéndose mencionar entre los principales productos de sus grandes fábricas, las maquinarias de vapor, estufas, coches de ferro-carriles, papel de todas clases y útiles para la agricultura. Tiene magníficos edificios públicos y particulares y su comercio se halla en estado floreciente. Todo indica en esta ciudad que su desarrollo será grande en el transcurso de pocos años.

Toledo, ciudad de 82,652 almas situada en el extremo Occidental del Lago Erie, es el punto terminal en el Norte del ferro-carril que nos ocupa. Es ciudad de gran importancia comercial y centro interesante de ferro-carriles, pues 17 diferentes líneas convergen á esta plaza. Sus principales hoteles son: *Hotel Madison*, *Burnet* y *Boody House*, cuyos precios varían de \$2 á \$3 al día por hospedaje completo. El *United States Hotel* es de segunda clase y cobra \$1.25 al día.

Cincinnati. De esta gran ciudad, que es donde comienza el *Ferrocarril Cincinnati, Hamilton & Dayton* y donde están situadas sus oficinas generales, nos ocupamos ya en el lugar correspondiente. Véase el índice.



El Ferrocarril Ohio & Mississippi.

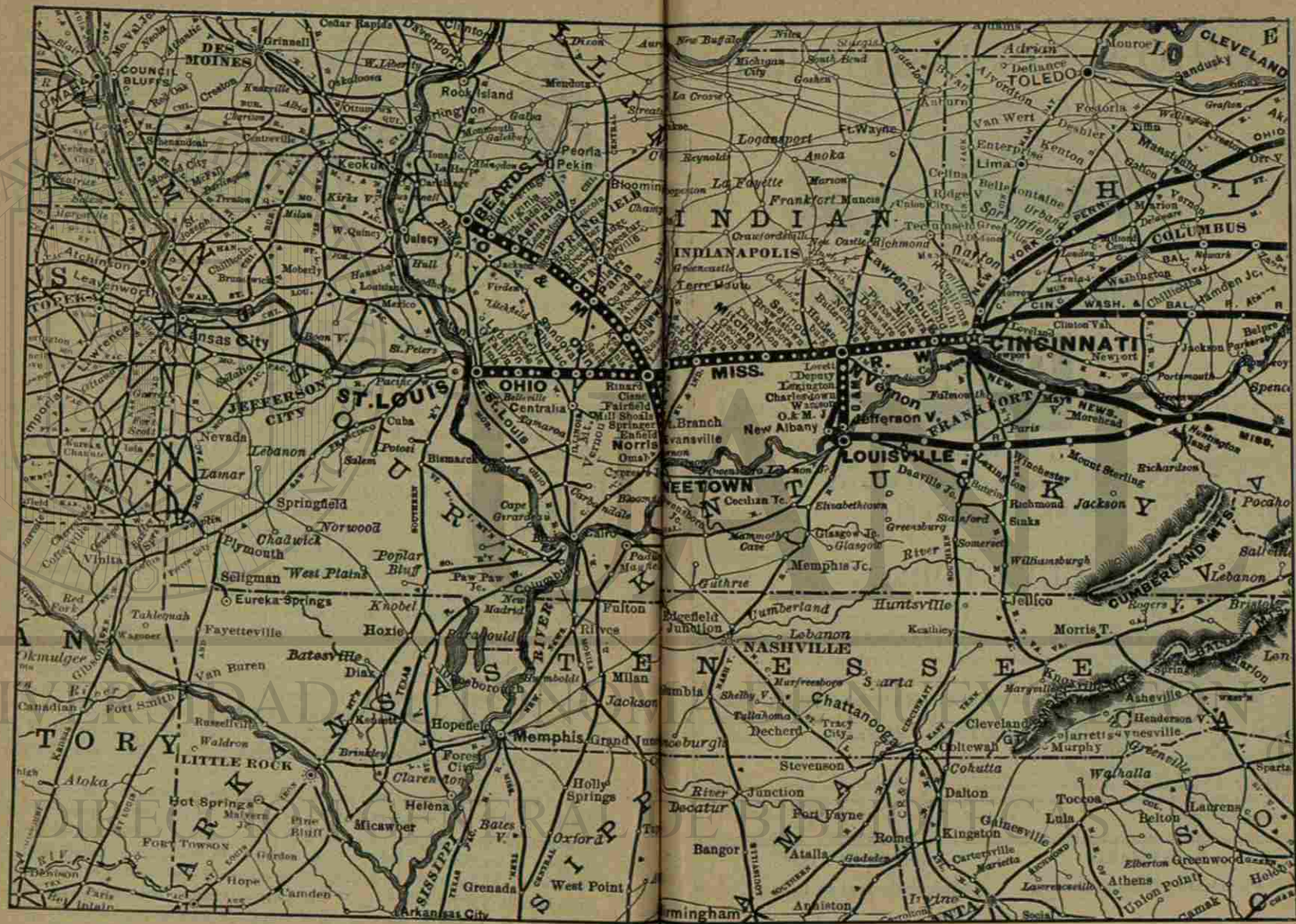
J. F. BARNARD, PRESIDENTE Y GERENTE GENERAL.—W. B. SHATTUCK, AGENTE GENERAL DE PASAJES, CINCINNATI, O.

El turista de México al dirigirse á las ciudades del Este en los Estados Unidos no debería dejar de visitar, de paso, la capital de Washington. Para hacerlo así sin descaminarse ó sin incurrir en ningun gasto adicional debería favorecer al *Ferrocarril Ohio & Mississippi*, que es la única línea desde San Luis y la parte Occidental de los Estados Unidos que tiene coches-dormitorios que corren todos los días directamente hasta Nueva York, pasando por Washington, capital de la nación.



El *Ferrocarril Ohio & Mississippi* ofrece facilidades sin igual para visitar las principales ciudades del Este sin cambio de coches. Sus trenes que parten de St. Louis por la mañana, así como los que salen por la tarde, llevan Coches-Dormitorios de Pullman directamente hasta Nueva York via Cincinnati, Washington, Baltimore y Filadelfia siguiendo la ruta del Baltimore & Ohio, que es la que atraviesa una de las regiones más pintorescas en todo este continente. También forma empalme este ferro-carril con el de Chesapeake & Ohio, via Cincinnati, Washington, Baltimore y Filadelfia al través de las montañas y los valles de Virginia hasta Nueva York, y con la Ruta del Erie que corre hácia el Nordeste desde Cincinnati á las Cataratas del Niágara y de allí á Nueva York.

Si el viajero compra en México boletos directos á cualquiera de las ciudades de los Estados Unidos al Este de St. Louis, debería hacer que en ellos constara que eran propios para efectuar el viaje por el *Ferrocarril Ohio & Mississippi*. Si los compra hasta St. Louis solamente, entonces al llegar aquí debería acudir al despacho de boletos de la compañía del *Ohio & Mississippi*, sito en la calle North Broadway, N° 105, para procurarse boletos por esta línea. Allí el Sr. A. J. Lytle, nuestro Agente General de Pasajes para el Oeste, suministrará gustoso cuantos informes se soliciten en conexión con este ferrocarril.



OHIO & MISSISSIPPI R.R.



TRENES EXPRESOS VELOCES



—ENTRE—

ST. LOUIS, CINCINNATI, WASHINGTON, BALTI-
MORE, FILADELFIA

—Y—

NUEVA YORK.

Los trenes del "Ohio & Mississippi" van directos á todas estas ciudades, sin hacer cambios ningunos, y están provistos de elegantes Coches-Dormitorios de Pullman. Los terrenos que cruza su vía son de los más pintorescos en todo el país.

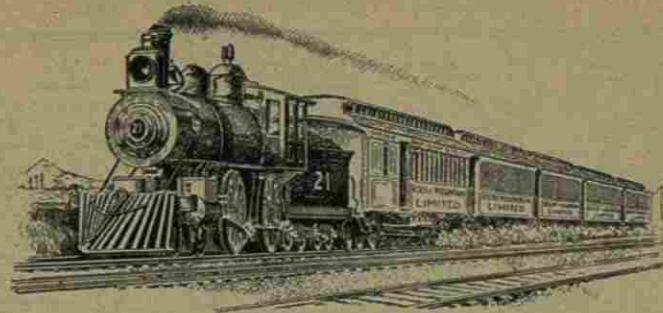
NO SE HACE CARGO ADICIONAL AL VIAJERO POR LA VE-
LOCIDAD DE NUESTROS TRENES.

M^r A. J. LITTLE, Agente General de Pasajes para el Oeste, N^o 105, calle North Broadway, St. Louis, Missouri, tendrá gusto en suministrar los informes que se soliciten en conexión con este ferrocarril.

J. F. BARNARD,
Presidente y Gerente General,

W. B. SHATTUC,
Agente General de Pasajes.

Cincinnati, Ohio.



Ferrocarril Chicago, Rock Island & Pacific.

E. ST. JOHN, GERENTE GENERAL.—JNO. SEBASTIAN, AGTE. GRAL.
DE PASAJES—OFICINAS GENERALES, CHICAGO.

LA GRAN RUTA DEL ROCK ISLAND, como también es muy generalmente conocido el extenso sistema ferrocarrilero cuyo nombre sirve de encabezado á esta página, constituye una de las vías de comunicación más directas y

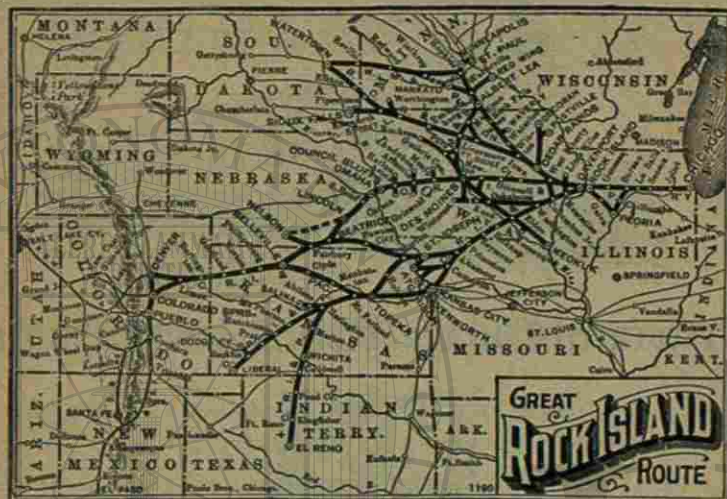


convenientes para viajar entre Denver y Chicago, tanto por el excelente servicio como por la rapidez de sus trenes de pasajeros. En Denver forma empalme con ferrocarriles para Salt Lake City, (Ciudad del Lago Salado) capital de Utah, Sacramento, San Francisco y demás puntos del Pacífico en California, y con el *Atchison, Topeka & Santa Fé* para El Paso y la ciudad de México. Véase el mapa que aparece en la página 550. Tiene este ferrocarril dos magníficos trenes limitados que hacen la carrera entre Denver y Chicago, pasando solo una noche ó un día en el viaje. El Tren No. 21, conocido con el nombre de "ROCKY MOUNTAIN LIMITED" sale de Chicago todos los días á las 10:45 A. M. y llega á Denver y Colorado Springs en la tarde del día siguiente, antes que todos sus competidores, sin hacer por esto cargo adicional ninguno.



Su Estacion en Chicago.

"BIG 5" es el nombre de su otro gran tren aludido. Este sale de Chicago á las 10:00 P. M. y llega á Denver, Colorado Springs y Pueblo en la segunda mañana, pasando solo un día en el viaje, via Omaha. El Tren No. 21 no está



Mapa de la gran "Ruta del Rock Island," corriendo á la fecha que entra en prensa esta publicacion. Se pondrá de nuevo al servicio del público el día vro. de Abril de 1893.

Estos trenes parten de Denver para Chicago, el primero á las 9:00 A. M., con el nombre de SILVER STATE LIMITED, y el segundo á las 8:10 P. M., con el nombre de TREN No. 6, de la *Union Passenger Station*, estacion general de pasajeros, la cual está situada al pie de la calle 17^a.

Su elegante estacion de pasajeros en Chicago, un pequeño grabado de la cual aparece en la página anterior, está situada en la calle Van Buren, distante un par de cuadras de la Administracion de Correos.

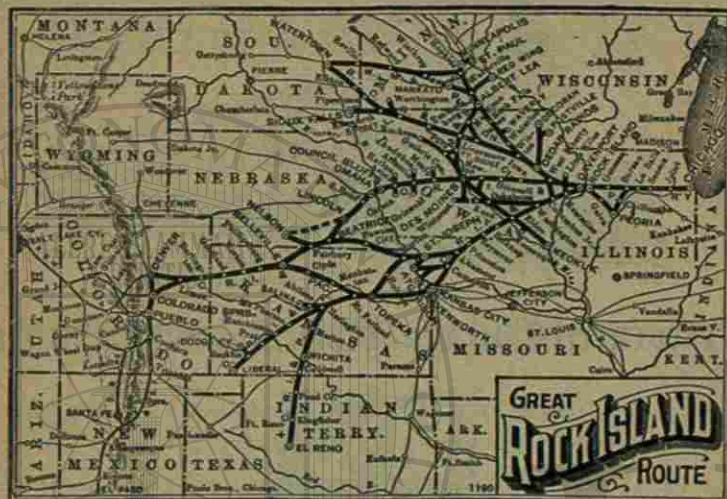
El "Rocky Mountain Limited" es un hermoso tren cuyos coches-dormitorios, coches-salones, coches-comedores, etc., están arreglados interiormente con gusto exquisito y provistos de todas las últimas mejoras inventadas para la comodidad del público que viaja. Este tren recorre la distancia de 1,127 millas, que es la que separa á las ciudades de Denver y Chicago, en solo 33 horas; pero como de estas se emplean unas cinco durante el viaje en tomar agua y carbon y en hacer el necesario cambio de máquinas, debe calcularse que su velocidad media es de 40 millas por hora, pues sin las dichas detenciones podría salvar las 1,127 millas de distancia en 28 horas. En algunas partes del camino se desliza sobre sus bruñidos rieles á razon de 60 millas por hora ó sea á milla por minuto, y, sin embargo de esta rapidez, el viajero casi ni se percibe de ello, tal es la nivelacion y magnífico balastre de la vía y la perfecta construccion de sus coches. Conviene que no olviden todo esto los turistas de México que vengán á la Exposicion y que deseen hacer su viaje via la hermosa ciudad de Denver, de la cual ya nos hemos ocupado en páginas anteriores.

Capitulo Ultimo.

INEVITABLE DEMORA—OBSEQUIO DEL CENTRAL MEXICANO—MÉXICO Y EL GRAL. PORFIRIO DIAZ.

EL HOMBRE PROPONE Y DIOS DISPONE, dice un antiguo refran español, y de lo mucho de verdad que él encierra tenemos pruebas plenas á cada paso. Nosotros, por ejemplo, comenzamos el primer capítulo de este libro diciendo: "Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892..." Lejos estábamos entonces de imaginar que en el mes de Setiembre habríamos de estar escribiendo sus últimas líneas; pero tampoco contábamos con que poco despues habria de faltarnos la salud hasta el grado de obligarnos á interrumpir nuestro trabajo y á posponer así su publicacion. Las enfermedades del cuerpo, que hubieron de agravarse y prolongarse á influjo de males morales que con motivo de pérdidas tan sensibles como irreparables hemos venido sufriendo son, pues, la causa del retraso de tres ó cuatro meses que en salir á luz ha tenido esta publicacion. Pero la dicha demora, lejos de ser perjudicial ha sido benéfica á los fines que con esta obrita nos hemos propuesto, pues el aumento de datos y descripciones que despues la hemos hecho no pueden menos que aumentar su interés y utilidad para el viajero.

Merced á la generosidad de la empresa del FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO, que animada del loable deseo de obsequiar al público de México hizo con nosotros los necesarios arreglos para ello, DIEZ MIL EJEMPLARES de este libro, (cinco mil de la obra completa y cinco mil que solo incluyen las descripciones de los ferro-carriles y ciudades de la RUTA No. 1) ó sea casi toda su segunda edicion, tendrán circulacion libre en el país. De esta manera la empresa del citado gran ferro-carril presta un gratuito y positivo servicio á todas aquellas personas que se preparan para visitar en el año entrante, no solo la Exposicion Universal Colombiana sino así mismo cualesquiera de las populosas y hermosas ciudades de los Estados Unidos; pues de todas ellas contiene el libro útiles descripciones, acompañadas de magníficos y costosos grabados; y tambien noticias de los principales ferro-carriles que las ligan entre sí, precios de pasajes, itinerarios, mapas, nombres de los



Mapa de la gran "Ruta del Rock Island."

corriendo á la fecha que entra en prensa esta publicacion. Se pondrá de nuevo al servicio del público el día vro. de Abril de 1893.

Estos trenes parten de Denver para Chicago, el primero á las 9:00 A. M., con el nombre de SILVER STATE LIMITED, y el segundo á las 8:10 P. M., con el nombre de TREN No. 6, de la *Union Passenger Station*, estacion general de pasajeros, la cual está situada al pie de la calle 17ª.

Su elegante estacion de pasajeros en Chicago, un pequeño grabado de la cual aparece en la página anterior, está situada en la calle Van Buren, distante un par de cuadras de la Administracion de Correos.

El "Rocky Mountain Limited" es un hermoso tren cuyos coches-dormitorios, coches-salones, coches-comedores, etc., están arreglados interiormente con gusto exquisito y provistos de todas las últimas mejoras inventadas para la comodidad del público que viaja. Este tren recorre la distancia de 1,127 millas, que es la que separa á las ciudades de Denver y Chicago, en solo 33 horas; pero como de estas se emplean unas cinco durante el viaje en tomar agua y carbon y en hacer el necesario cambio de máquinas, debe calcularse que su velocidad media es de 40 millas por hora, pues sin las dichas detenciones podría salvar las 1,127 millas de distancia en 28 horas. En algunas partes del camino se desliza sobre sus bruñidos rieles á razon de 60 millas por hora ó sea á milla por minuto, y, sin embargo de esta rapidez, el viajero casi ni se percibe de ello, tal es la nivelacion y magnífico balastre de la vía y la perfecta construccion de sus coches. Conviene que no olviden todo esto los turistas de México que vengán á la Exposicion y que deseen hacer su viaje via la hermosa ciudad de Denver, de la cual ya nos hemos ocupado en páginas anteriores.

Capitulo Ultimo.

INEVITABLE DEMORA—OBSEQUIO DEL CENTRAL MEXICANO—MÉXICO Y EL GRAL. PORFIRIO DIAZ.

EL HOMBRE PROPONE Y DIOS DISPONE, dice un antiguo refran español, y de lo mucho de verdad que él encierra tenemos pruebas plenas á cada paso. Nosotros, por ejemplo, comenzamos el primer capítulo de este libro diciendo: "Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892..." Lejos estábamos entonces de imaginar que en el mes de Setiembre habríamos de estar escribiendo sus últimas líneas; pero tampoco contábamos con que poco despues habria de faltarnos la salud hasta el grado de obligarnos á interrumpir nuestro trabajo y á posponer así su publicacion. Las enfermedades del cuerpo, que hubieron de agravarse y prolongarse á influjo de males morales que con motivo de pérdidas tan sensibles como irreparables hemos venido sufriendo son, pues, la causa del retraso de tres ó cuatro meses que en salir á luz ha tenido esta publicacion. Pero la dicha demora, lejos de ser perjudicial ha sido benéfica á los fines que con esta obrita nos hemos propuesto, pues el aumento de datos y descripciones que despues la hemos hecho no pueden menos que aumentar su interés y utilidad para el viajero.

Merced á la generosidad de la empresa del FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO, que animada del loable deseo de obsequiar al público de México hizo con nosotros los necesarios arreglos para ello, DIEZ MIL EJEMPLARES de este libro, (cinco mil de la obra completa y cinco mil que solo incluyen las descripciones de los ferro-carriles y ciudades de la RUTA No. 1) ó sea casi toda su segunda edicion, tendrán circulacion libre en el país. De esta manera la empresa del citado gran ferro-carril presta un gratuito y positivo servicio á todas aquellas personas que se preparan para visitar en el año entrante, no solo la Exposicion Universal Colombiana sino así mismo cualesquiera de las populosas y hermosas ciudades de los Estados Unidos; pues de todas ellas contiene el libro útiles descripciones, acompañadas de magníficos y costosos grabados; y tambien noticias de los principales ferro-carriles que las ligan entre sí, precios de pasajes, itinerarios, mapas, nombres de los

DE MÉXICO Á CHICAGO Y NUEVA YORK.

mejores hoteles y su costo de hospedaje, etc. El obsequio del CENTRAL MEXICANO, además de ser útil es, pues, muy oportuno, y no dudamos que los numerosos turistas mexicanos sabrán apreciarlo de la manera debida al emprender su vuelo hácia la poderosa y amiga nacion norte-americana.

Después de lo escrito nuestro humilde trabajo queda terminado: pero antes de ponerle su punto final, ya que una feliz casualidad hace que sea hoy el 16 de Setiembre, día en que México celebra el aniversario de su gloriosa Independencia ¿cómo resistir al deseo de saludar desde estas lejanas costas á la patria de Cuahutemoc, de Hidalgo, de Juarez y de Diaz? ¿Cómo no unir nuestros votos fervientes desde aquí á los que en aquella tierra, privilegiada como ninguna otra, hacen en el día de hoy por la felicidad de su cara patria quince millones de almas mexicanas? ¿Quién que conozca á México, que conozca su historia y la de sus héroes, que conozca á sus inteligentes, sufridos y hospitalarios habitantes puede menos, en un día como éste, que pedir al cielo lleva sus bendiciones sobre el suelo mexicano? ¿Quién que en su pecho sienta latir un corazón agradecido no quema en días como el de hoy un grano de incienso á la memoria querida de aquellos patriotas abnegados, que sacrificaron su preciosa vida para legarnos patria y libertad? ¿Y quién puede fijarse en los grandes adelantos que ha venido haciendo México, sin recordar á la vez en tan propicia ocasion al último de los héroes que ha tenido la República, al ilustre y patriota Gral. Porfirio Diaz, á esa figura colosal y simpática, que supo encender en medio del caos que envolvía al rico pero desventurado país, la antorcha de la paz que ilumina la senda del progreso por la cual hoy con seguro paso camina?

Acaba de ser resécto el Sr. Gral. Diaz al elevado pueste que ha venido ocupando: reciba por ello México los sinceros parabienes de cuantos anhelamos su adelanto general: de cuantos ambicionamos la educacion de su pueblo, sus mejoras materiales, el perfeccionamiento de su sistema administrativo interior y el afianzamiento y aumento de su crédito en el exterior.

El Gral. Diaz es y ha sido el más progresista de cuantos hombres grandes ha tenido México; el mejor que nadie conoce las necesidades del país y los escollos que hay que evitar para que éste siga sin tropiezo su marcha de adelanto: es él, por lo mismo, quien mayores aptitudes posee en la actualidad para gobernar con más acierto y con mayor provecho para la República.

Nadie que no sea víctima de esa pasion de los partidos que ofusca las facultades intelectuales é impide así que se aprecien debidamente los acontecimientos, las personas y sus hechos, podrá desconocer las ventajas que la reeleccion del Gral. Diaz está destinada á proporcionar al país: así como nadie puede negar hoy los inmensos beneficios que ya le han acarreado al mismo país sus administraciones pasadas.

¿Qué beneficio mayor podia hacer un hombre á su patria que el de darle la bienhechora paz, por falta de la cual languidecía?

Esa paz de que hoy disfruta México data de la fecha en que el ilustre Gral. Diaz empuñó las riendas del gobierno, y ese crédito creciente de que goza la nacion en el extranjero no es otra cosa que el resultado feliz de su sábia

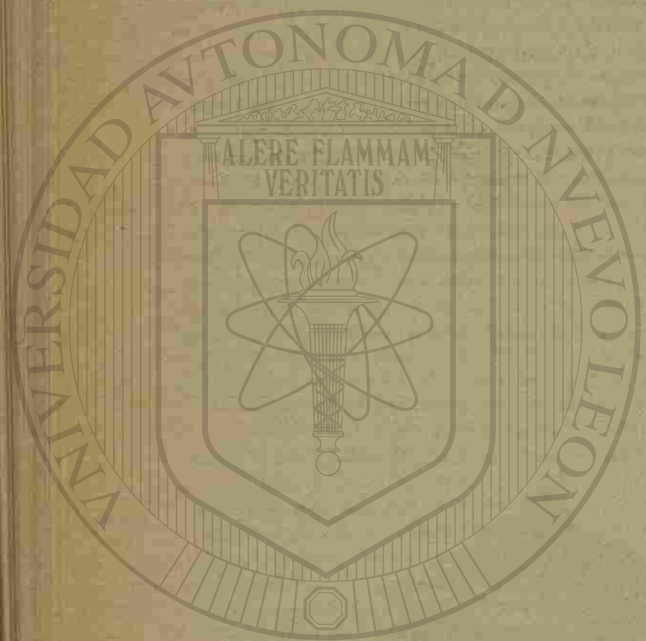
DE MÉXICO Á CHICAGO Y NUEVA YORK.

administracion. Motivos más que suficientes nos parece que deberian ser éstos para crear vinculos de profunda é imperecedera gratitud entre todo mexicano amante de su patria y el hábil y distinguido Presidente que actualmente la gobierna.

Y, sin embargo, este gran benefactor de la República tiene algunos enemigos. ¿Pero qué persona de mérito carece de ellos? ¿No han tenido los grandes genios viles detractores en todos tiempos, y no se han pagado mil veces sus grandes rasgos de abnegacion y nobleza con las mayores injusticias? El mismo Cristóbal Colon, cuya memoria se prepara el mundo entero á honrar por medio de la próxima Exposicion Universal, cuatrocientos años después de su gran descubrimiento, ¿no fué á su vez víctima de la envidia de sus contemporáneos? ¿No tuvo después de su muerte el descubridor del Nuevo Mundo mil detractores que trataron de empañar el brillo de su gloria? El primer héroe y caudillo de la Independencia Mexicana, el inmortal Hidalgo, no fué así mismo una de tantas víctimas de la ingratitud y la calumnia?—Pero el TIEMPO es el crisol en el cual se purifican los hechos: él consume la liga con que las pasiones de los hombres vician la pureza de la verdad, y ésta aparece al fin cual resplandeciente auréola al derredor de los mártires y los héroes ultrajados.

DEMOS PUES TIEMPO AL TIEMPO.





U A N L ANUNCIOS.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Anuncios de la Republica de Mexico.

EL DOCTOR JOSEPH SPYER—ZOLLY HERMANOS—LA FABRICA DE LA FAMA—RAFAEL RODRIGUEZ Y CIA., ETC.

Entre los anuncios de la Capital de México encontrará el lector dos que no pueden menos que ser de gran interés para el público en general: aludimos á los del Sr. Dr. Joseph Spyer. Por medio de uno de ellos anuncia el estimable é inteligente doctor, que ha tenido la fortuna de descubrir durante su permanencia en México, entre las plantas indígenas del país, una que dice es la mejor de cuantas ha encontrado en su larga experiencia de muchos años para conservar y hermohear la dentadura. Deseando aprovechar tan valioso descubrimiento prepara ó confecciona con ella una PASTA ORIENTAL, la cual obtuvo una hermosa medalla de premio en la última Exposición Universal de París, en 1889. El Sr. Presidente Díaz, el Sr. Romero Rubio y la mayor parte de la selecta sociedad mexicana hacen uso de la PASTA ORIENTAL del Dr. Spyer.—Por medio del segundo anuncio entera al público el buen doctor del gran invento, hecho por él mismo, de una DENTADURA AUTOMÁTICA. Este sistema suyo, está plenamente probado ya, es superior á todos los demás sistemas de dentadura artificial descubiertos hasta el día, y tanto es así que en la actualidad es el más recomendado por los médicos de los Estados Unidos y Europa. Hace cuatro años que el justamente afamado Dr. Spyer partió de Filadelfia, su ciudad nativa, con el fin de radicarse en esta capital, y como el verdadero mérito es pronto reconocido en todas partes, nada tardó él en contar con una numerosa y selecta clientela en la culta ciudad de México. De cuanto aquí decimos pudimos convencernos en una visita que tuvimos el gusto de hacerle en sus elegantes oficinas, situadas en la calle de la Palma, N.º 3: con dificultad podía prestar su atención á todos los que acudían á verle; pero su estilo caballeroso y agradable sacaba gran partido de la escasez de su tiempo y todos quedaban al fin atendidos y contentos. No hay que olvidar, pues, el lugar en donde pueden obtenerse dos cosas de tanta valia: donde puede obtenerse lo necesario para conservar y hermohear la dentadura natural, y donde puede obtenerse así mismo la mejor dentadura artificial una vez se ha tenido la desgracia de perder la primera.

La de los SRES. ZOLLY HERMANOS, cuyo anuncio aparece en la siguiente página, es otra de esas casas que se recomiendan siempre con positivo gusto y con entera confianza al público. La acertada dirección que supo dar en todo tiempo á sus negocios y la buena fé que guía todas sus transacciones la han colocado al frente de cuantos establecimientos de su clase hay actualmente en el país. Establecida en la capital de la Republica desde 1844, larga es ya la serie de años que ha venido disfrutando de un crédito tan envidiable como honrosamente adquirido.

En las páginas 109 y 112 de este libro nos ocupamos ya de la "Fábrica de la Fama" y de la droguería de los Sres. Rafael Rodriguez y Cía.

FÁBRICA DE SOMBREROS,

LA MAS ACREDITADA Y ANTIGUA DE LA REPUBLICA.

ZOLLY HERMANOS,

Portal de Mercaderes No. 3—Calle Sur 5,

MÉXICO.



—Casa Establecida en 1844.—

GRANDE Y VARIADO SURTIDO DE SOMBREROS DE
TODAS CLASES PARA CABALLEROS Y NIÑOS.

Sombreros de seda—Una Especialidad de la casa.

Fábrica de Pelos para Sombreros.

Venta de toda clase de efectos de Sombrerería.

Importaciones directas de Europa y los Estados Unidos.

Comisiones y Consignaciones.

SUCURSALES:

EN TOLUCA, ZACATECAS Y GUADALAJARA.

Dr. Joseph Spyer.

MEDALLA EN LA EXPOSICION DE PARIS DE 1889.

PASTA ORIENTAL.

ALERE FLAMMAM
VERITATIS



Para conservar, blanquear y hermostrar los dientes,

— Así como —

Para Evitar los Dolores de Muelas y Carie.

ÚSESE LA PASTA ORIENTAL

Preparada con plantas mexicanas por el Doctor Spyer, privilegiada por el Gobierno Mexicano y aprobada por el Consejo Superior de Salubridad.

DEPÓSITO GENERAL.

En el Gabinete Dental del DR. SPYER (Palm, 3). Dentista Americano, inventor de la muy conocida DENTADURA AUTOMÁTICA.

Hay que cuidarse de las falsificaciones; cada caja lleva la firma del inventor y su precio es el de DIEZ REALES!

La PASTA ORIENTAL debe usarse dos veces al día. En la mañana al levantarse, al lavarse la cara, y en la noche á la hora de acostarse. Se moja el cepillo, se pasa sobre la Pasta una ó dos veces, y luego se limpian los dientes.

**CASA DENTAL DEL
Dr. Joseph Spyer,**

DENTISTA AMERICANO,

PREMIADO CON UNA MEDALLA EN LA ULTIMA.



Exposicion Universal
de Paris.



Dentadura Automática del Doctor Spyer.

Precio Anterior,

\$50.00.



Precio Actual,

\$25.00.

Privilegiada en los Estados Unidos el 6 de Enero, 30 de Enero, y 8 de Diciembre de 1885.

NO HAY MEJOR NI MAS BARATA.

Es un hecho, generalmente conocido ya, que la DENTADURA AUTOMÁTICA del Dr. Spyer es la más ventajosa de cuantas hasta al día se han ofrecido al público. Es recomendada por los Doctores más eminentes de los Estados Unidos, debido á las superiores ventajas que ofrece sobre el antiguo sistema de dentaduras artificiales. En la actualidad hay como

Diez mil dentaduras automáticas en constante y satisfactorio uso.

Todo Trabajo es de Primera Clase y se Garantiza á Satisfaccion.

**CASA DENTAL DEL DR. SPYER, No. 3 Calle de la Palma,
MEXICO.**

* * PELUQUERIA EL BUEN TONO. * *

Esquina de las Calles 5 de Mayo y San José el Real.
(Calle Sur 3, No. 5.)

BAJOS DE HOTEL GILLOW, MEXICO.

Este establecimiento se halla bajo el servicio del antiguo y bien conocido personal de la casa de D. Pedro Nicolás.

JOSE S. DE LA CUESTA.

DORADURIA MEXICANA.

DE ALEJANDRO MORALES E HIJO,

Segunda del 5 de Mayo, Bajos del No. 22, ó por la nueva nomenclatura, Avenida Oriente, 2, No. 117.
Fabra fundada en 1872. Fábrica de marcos, vidrios y muebles dorados y todo lo que concierne al ramo. Especialidad de marcos para retratos.

Se Barnizan y Restiran Mapas y Estampas.

GRAN REBOCERIA,

Calle de San Bernardo, No. 5, MEXICO.

Surtido Completo en Rebozos Finos y Corrientes.
Especialidad en Rebozos Transparentes.

LUIS ORTECA, Propietario.

IMPRESA, RAYADOS Y ENCUADERNACION.

LA EUROPEA,

Fábrica de libros en blanco.

CASA PREMIADA
EN LA

Exposicion Universal de
PARIS DE 1889.

Escalerillas 20, Avenida Oriente 569

México.



ESPECIALIDAD EN LOS TRABAJOS FINOS DE AMBOS RAMOS.

RICARDO ARQUERO Y C^o

Puntualidad, Esmero, Actividad y Buen Gusto.

PASAJEROS PARA LA EXPOSICION !

Todos los que se preparan para ir á la Exposicion Universal Colombiana harán bien en dirigirse al SE. MARTIN C. KASTLE, Agent General en México de la Compañía de Excursiones y Transportes de la Exposicion Universal, la cual ha asegurado, magnífico local ó habitaciones en los principales hoteles y casas de huéspedes en Chicago para el tiempo que dure la gran Exposicion.

SE VENDEN BOLETOS POR CUALQUIER RUTA QUE SE DESEE, POR MAR Y POR TIERRA.

El que suscribe tendrá gusto en suministrar los informes que se deseen sobre el particular.

MARTIN C. KASTLE,

de la Compañía Universal de Comisiones.
(Sociedad Anónima).

Apartado No. 1008.

MÉXICO.

ALMACEN DE DROGAS

—Y—
BOTICA DEL MERCADO,

Calle 2^a de Hidalgo, No. 8. San Luis Potosi, México.

RAFAEL RODRIGUEZ Y CIA, Propietarios.



Los dueños de este establecimiento no han vacilado en hacer gastos de consideracion para aumentar su casa, tanto en el local como en el número de sus empleados; por lo que tienen la satisfaccion de participar á sus favorecedores, que hay un departamento especial para el despacho de aguas de soda de todas clases y de perfumería, en el que las familias y personas que se sirvan visitarlo serán atendidas con la mayor finura y prontitud.

El crédito creciente de que disfruta esta casa desde que se estableció hasta la fecha, así como la confianza que le dispensan los Sres Médicos, es la mejor garantía que puede ofrecerse al público de la pureza de sus medicinas, así como de la exactitud y escrupulosidad en el despacho.

COMPLETO SURTIDO DE

Drogas, Productos Químicos, Perfumería fina y corriente, Artículos para Fotógrafos, etc.

IMPORTACION DIRECTA.

✻ LA FAMA. ✻

Gran Fábrica de Puros
y Cigarros.



Esquina de las Calles del Valiente y de Trancas.

Se mandará por el correo nota de precios
al que lo solicite.

PARA TODO PEDIDO DIRIGIRSE A

Antonio Delgado Renteria,

APARTADO POSTAL, No. 100,

San Luis Potosi, Mexico.

Compañía Cervecera Toluca y México.

SOCIEDAD ANÓNIMA.

RINCONADA DE
SAN DIEGO,

Nos. 11 y 12,
MÉXICO.



PLAZA DE
ZARAGOZA,
TOLUCA.

Clases que se elaboran:

"PALE-ALE"

"LAGER BIER"

DOBLE,

SENCILLA.

TOLUCA.

DEPÓSITO GENERAL,

Rinconada de San Diego, Nos. 11 y 12.

Teléfono 249.

M É X I C O

HOTEL DE LA PLAZA, (THE PARK HOTEL.) AGUASCALIENTES, MÉXICO.

EL HOTEL DE LA PLAZA, está situado frente á la Plaza Principal, donde se encuentran el Palacio Municipal y el del Estado, la Tesorería, la Suprema Corte, la Aduana y el Express o de Wells, Fargo y Cia. Muy cerca de éste se encuentran también las oficinas telegráficas y la Administración de Correos.

EL HOTEL DE LA PLAZA, es el más grande en esta ciudad de las aguas termales. Sus comodidades son superiores á las de todos los otros. Tiene un comedor muy amplio, magnífico, y salón de Billares y Cantina.

Precios, \$2 y \$2.50 al día hospedaje completo. KING Y CHAPMAN, Propietarios.

HOTEL DEL COMERCIO, Esquina de la calle de la Caja y Plaza Principal, ZACATECAS, MEXICO.

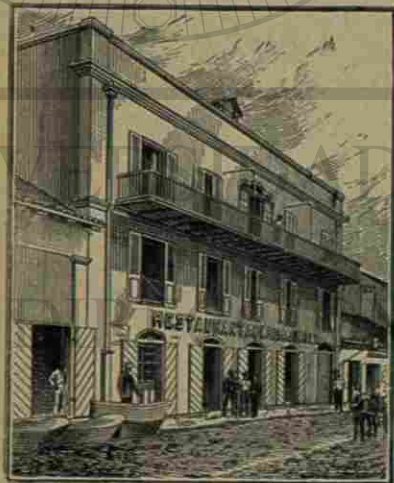
HABIENDO sido reformado últimamente este antiguo y conocido establecimiento, el mejor situado en la ciudad, tanto los viajeros como toda clase de personas que concurran a él, encontrarán todo género de comodidades y consideraciones. Sus habitaciones están bien ventiladas, y muchas de ellas tienen vista á la calle.

MAGNIFICA ASISTENCIA.

Se serviran con toda puntualidad y cuidado, desayunos, almuerzos y cenas á domicilio, á precios verdaderamente módicos.

FAUSTINO VEGA—Propietario.

Hotel y Restaurant América-Juarez



CALLE DEL COMERCIO, NO. 113,
TAMPICO, MÉXICO.

Este Hotel está conducido bajo el plan europeo y americano á la vez.

Hay magníficos baños, finos licores y cigarros, habitaciones aseadas y asistencia esmerada.

Precios Comodos y Arreglos Convencionales.

PANCARDO HERMANOS, Propietarios.

W. H. JACKSON PHOTOGRAPH & PUBLISHING CO.

UNA DOCENA POR
85 CENTAVOS.

Con el fin de hacer algunos cambios en nuestro inmenso surtido de vistas fotográficas, hemos separado un cierto número de ellas, de un tamaño de 4½x6½ pulgadas, las cuales estamos vendiendo en colecciones de 12 vistas al reducidísimo precio de 85 cvos. cada colección.

En ninguna otra parte pueden obtenerse las fotografías de JACKSON a semejante precio.



CADA COLECCION POR
85 CENTAVOS.

Cada colección se compone de 12 fotografías, de la manera siguiente:
No. 1. Vistas de Colorado.
No. 2. Colorado y Manitu.
No. 3. Ferrocarril Denver y Rio Grande.
No. 4. Ferrocarril Union Pacific.
No. 5. Ferrocarril Colorado Midland.
No. 6. Vistas en Wyoming y Utah.
No. 7. Vistas de Shoshone y Yellow Stone National Park.
No. 8. El Yosemite y la Costa del Pacífico.
No. 9. Vistas en Nuevo México.
No. 10. Vista en la República de México.
No. 11. Vistas en la Florida.

LAS AQUI MENCIONADAS SON SOLO UNAS CUANTAS DE LA INMENSA Y VARIADA COLECCION DE VISTAS QUE PODEMOS OFRECER AL PÚBLICO.

NOSOTROS, FABRICAMOS LOS ÚNICOS PERFECTOS PANORAMAS. VISTAS PARA LINTERNAS, SENCILLAS Y EN COLORES.
Para catálogos y lista de precios dirijanse á

The W. H. Jackson Photograph & Publishing Co.

DENVER, COLO.

Anuncios de los Estados Unidos.

MOSS ENGRAVING CO.—ANDERSON, CAMERON & ULMER—BALMER & WEBER MUSIC HOUSE—HOTELES—LA "PEERLESS."

Al comenzar esta sección de nuestra Guía de Viajeros, tenemos positivo gusto en hacer al público de México nuestra primera recomendación, en favor de la justamente afamada casa de grabados cuyo anuncio aparece en la página No. 26. La MOSS ENGRAVING Co., de Nueva York, ha sorprendido verdaderamente al arte del grabado sus más valiosos secretos; pues toda obra que ejecuta por medio de su procedimiento especialísimo compite ó rivaliza favorablemente con los mejores grabados hechos sobre madera. Para convencerse de ello bastará examinar los que en este libro aparecen, pues á este grande y acreditado establecimiento encomendamos la ejecución de nuestros numerosos grabados, por lo cual nos felicitamos hoy nosotros mismos. Además, es siempre grato tratar con personas tan caballerosas y cumplidas como lo son las que componen la firma de MOSS ENGRAVING Co., cuyas oficinas se hallen en el No. 535, calle Pearl, Nueva York.

En la siguiente página se encontrará el anuncio de los SRES. ANDERSON, CAMERON & ULMER, de Laredo, Texas. Nada de cuanto pertenece al importante ramo del negocio que ejercen puede ordenarse á estos señores sin que el pedido sea satisfecho en el acto debidamente; y á nadie mejor que á ellos pueden hacer esos pedidos todos aquellos consumidores que deseen obtener las mayores ventajas, pues sus precios son siempre los más reducidos del mercado y sus efectos los de la mejor calidad. Esta casa, con el deseo de extender sus relaciones comerciales en México, ha nombrado últimamente Agente Viajero en el país al Sr. Félix B. del Barrio, persona muy apreciable y entendida en el negocio, con quien pueden arreglarse personalmente cuantos de él necesiten.

En la página anterior, No. 11 aparece un anuncio de la W. H. JACKSON PHOTOGRAPH & PUBLISHING Co., de Denver, Colorado. Este establecimiento fotográfico mantiene artistas viajando constantemente por este país y también por México, tomando vistas fotográficas de los paisajes más atractivos, de los edificios y monumentos más notables, etc. Así ha podido reunir una tan extensa, como variada colección, y harán bien en escribirle ó pasar á verle aquellos que deseen obtener algunas.

Entre las casas comerciales más fuertes, más antiguas y mejor acreditadas en St. Louis, Mo., figura la de BALMER & WEBER MUSIC HOUSE Co., la cual fué establecida en 1846 por los Sres. Balmer y Weber. En la actualidad ocupa un magnífico edificio de ladrillo y piedra, de 5 pisos, como se verá por el grabado que acompaña á su anuncio, edificio situado en la calle Fourth, No. 209. Aquí conduce sus negocios esta respetable compañía, y es tan grande como variado

ANDERSON, CAMERON Y ULMER,

FABRICANTES

—Y—

COMERCIANTES EN TODA CLASE DE

MADERA.

Tejamaniles, Puertas, Vetanas, Persianas,
MOLDURAS ETC.

DEPÓSITO AL NORTE DE LA ESTACION DEL FERROCARRIL
"INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN,"

LAREDO, TEXAS.

AGENTE VIAJERO:

AL SR. FELIX B. DEL BARRIO, quien ha sido nombrado Agente Viajero por nosotros para México, pueden los Señores comerciantes y demás personas dar sus órdenes, seguros de que sus pedidos obtendrán nuestra inmediata atención.

Se hace especialidad de todo clase de Materiales para la construcción de Ferrocarriles. ®

Pídase Lista de Precios.

ANDERSON, CAMERON Y ULMER,

LAREDO, TEXAS.

el surtido de sus pianos, órganos y toda clase de instrumentos de cuerda y de viento, los cuales han sido cuidadosamente escogidos en las mejores fábricas del país y del extranjero. Puede pues, como se comprenderá, satisfacer sin dificultad y sin demora cualquier pedido que se le haga. Durante la larga serie de años que ha existido, la casa que nos ocupa ha sabido mantener siempre muy alta su reputación comercial, y sus negocios son conducidos con esa eficacia y buen sistema que solo se obtienen despues de una experiencia de muchos años. Comprendiendo que la Exposicion Universal Colombiana dará motivo á muchos de los turistas mexicanos para detenerse en St. Louis algunos días, los Sres. Balmer y Weber se apresuran á invitarles muy cordialmente á todos para que pasen á visitar su GRAN EMPORIO MUSICAL.

Las Prensas "Peerless" para imprimir y las Cortadoras de Papel del mismo nombre se recomiendan por sí solas. No se ha inventado aun hasta el día ninguna otra prensa para obras pequeñas, ni una cortadora de papel que funcionen con más perfeccion y limpieza que las aquí mencionadas. No sin razon, pues, ha alcanzado la JOHNSON PEERLESS WORKS, de Nueva York, el prestigio de que disfruta. El nombre de PRENSAS SIN IGUAL, ("Peerless") que se les ha dado, no podia ser más adecuado, pues solo basta usarlas una vez para comprender su superioridad sobre las demás. México y los demás países hispano-americanos deberian tener en cuenta lo que aquí decimos siempre que hagan pedidos de maquinaria de imprenta á los Estados Unidos del Norte. La direccion de esta casa se encontrará en sus anuncios, los cuales aparecen en las páginas Nos. 22, 23 y 24.

Hacia los anuncios del HOTEL ESPAÑOL E HISPANO-AMERICANO y del HOTEL AMERICA deseamos tambien llamar muy particularmente la atencion de nuestros lectores. El primero aparece en la cubierta del libro y el 2º, pág. 25. Natural es suponer que los turistas mexicanos prefieran hospedarse en hoteles donde puedan oír hablar su propio idioma, y donde el estilo de las comidas sea más de su agrado, y así nos es satisfactorio recomendarles los mencionados en este párrafo. Los señores propietarios de estos dos bien acreditados establecimientos, de los cuales hacen su *rendez-vous* cuantas familias mexicanas visitan esta metrópoli, son personas que por su trato afable y caballeroso no pueden menos que hacer agradable la estancia de cuantos allí se hospedan. Para sus precios de hospedaje y otros informes que pueden interesar al viajero véanse sus anuncios.

Entre los anuncios de El Paso, Texas, figuran el del STATE NATIONAL BANK, que compra y vende moneda Mexicana á los precios mejores del mercado; el de la firma de E. A. STEWARD & Co., fuerte casa comercial con la cual harian bien en formar relaciones los comerciantes del interior de México, y donde los turistas pueden obtener todo lo más apetitoso y selecto para sus *lunches* de viaje; el del SR. P. E. KERN, donde de paso pueden comprarse magníficas joyas y relojes; el de MR. JNO. BRUNNER, sastre á la última moda, el mejor de la localidad, y el de MR. THOMAS H. SPRINGER, quien ofrece al público verdaderas gangas en muebles y loza de todas descripciones.

R. MORHEAD, Presidente.

Jos. MAGOFFIN, Vice Presidente.

J. C. LACKLAND, Contador.

STATE NATIONAL BANK,

EL PASO, TEXAS.

SE COMPRA Y SE VENDE MONEDA MEXICANA Á LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO.

Se atiende á toda clase de negocios de banco.

E. A. STUART & CO.

COMERCIANTE AL POR MAYOR Y MENOR,
ESQUINA DE LAS CALLES DE EL PASO Y SAN FRANCISCO,

EL PASO, TEXAS.

TODA CLASE DE EFECTOS ESCOGIDOS, É IMPORTADOS, PARA LUNCHES.

Se atiende especialmente á los turistas.

Springer's Furniture Emporium,

EL PASO, TEXAS.

THOS. H. SPRINGER, Propietario.

COMERCIANTE EN

MUEBLES Y LOZA

de todas clases y descripciones.

Juegos de muebles para recámaras compuestos de tres piezas, de \$17.50 arriba, en moneda americana.

PRECIOS: Los mas Reducidos del Mercado.



P. E. KERN,
Joyero y Relojero,

EL PASO, TEXAS.



Todos los turistas mexicanos que lleguen á esta ciudad de paso para la Exposición, están cordialmente invitados á pasar y examinar nuestro grande y variado surtido de

Diamantes, Relojes y Joyas Finísimas para Señores y Señoras.

Vajilla de plata sólida y plateada.

Se hacen toda clase de obras y composuras de Joyería y Relojería.

JNO. BRUNNER,
Sastre á la Ultima Moda

SE GARANTIZA SATISFACCION.

No. 322 CALLE DE EL PASO,

EL PASO, TEXAS.

Se atiende con especialidad y esmero á las órdenes que se reciben del interior de México.

CENTER BLOCK HOTEL,

Esquina de las Calles de El Paso y San Francisco

EL PASO, TEXAS.

Este hotel está conducido bajo el plan europeo. Sus precios varían desde 75 cvos. hasta \$2.50 al día. Hay baños en el hotel y todo en él es nuevo y elegante.

ES EL LUGAR FAVORITO DE LAS FAMILIAS.

GASTON & NEWELL,

PROPIETARIOS.

HOTEL MAVERICK,

EAGLE PASS, TEXAS.

El turista encontrará en esta casa habitaciones ascadas y cómodas, y precios reducidos.

W. A. FITCH, Propietario.

HOTEL IMPERIAL,

CONDUCIDO BAJO EL PLAN EUROPEO.

SITUADO

EN "MONUMENT SQUARE" FRENTE Á LA ADMINISTRACION DE CORREOS.

Habitaciones, al día, de \$1 arriba. Todo nuevo y elegante.

BALTIMORE, MD.

THE GENESEE HOTEL,

BUFFALO, N. Y.



CUANDO LLEGUEN Á BUFFALO HOSPEDENSE EN ESTE
MAGNIFICO HOTEL, QUE ESTÁ CONDUcido BAJO AMBOS
PLANES: EL EUROPEO Y EL AMERICANO.

PRECIOS POR DIA:

Cuartos, de \$1 arriba—Cuarto y alimentos, de \$3 arriba.

De aquí se va á las Cataratas del Niágara en 40 minu-
tos. Se habla aleman, francés é italiano.

HOTEL HOLLENDEN,

CLEVELAND, OHIO.



The Hollenden.

CONDUcido BAJO EL PLAN EUROPEO Y EL
PLAN AMERICANO. ®

PRECIOS POR DIA:

Cuartos, de \$1 a \$2.50—Hospedaje completo, de \$3 a \$5.

L. DEAN HOLDEN & CO., Propietarios.

FRANK A. BROBST, Administrador.

CHICAGO COTAGE ORGAN.

LOS CELEBRES "CHICAGO COTTAGE ORGANS"
NO PUEDEN SER SUPERADOS POR LOS DE
NINGUNA OTRA FABRICA.



Estos Organos Poseen Todas las Mejoras que Hasta el Dia han Podido
Descubrirse y que el Dinero ha Podido Proporcionar.

Son Organos de Verdadero Merito.

TODOS ELLOS ESTAN GARANTIZADOS POR CINCO AÑOS

Estos excelentes Organos deben la celebridad de que gozan al volumen y dulzura de sus voces así como á su artística y perfecta construcción. No hay en ninguna parte otros organos construidos bajo modelos más atractivos y propios para el uso de las familias, escuelas, iglesias etc.

SE REMITEN CATALOGOS GRATIS A QUIEN LOS SOLICITE.

CHICAGO COTTAGE ORGAN COMPANY,

No. 223, Wabash Avenue,

Chicago, Illinois. U. S. A.

Buxton & Skinner

215, 217 and 219
Chestnut St.
St. Louis, Mo. U.S.A.

Ejecutan de la
manera más fina y mejor
todo trabajo de LITOGRAFIA.

Se preparan nuestras y piezas á recibir descripción de la
obra que se desee.

C. M. Skinner,
Presidente y Teniente

Wyatt Halleross,
Secretario

Buxton and Skinner

LITOGRAFOS:

Bonos, Certificados de acciones, libranzas, billetes de banca, encabezamientos para cartas y facturas, tarjetas, cartelones y toda clase de obras de litografía en diferentes colores.

IMPRESORES:

Catálogos ilustrados, folletos, cartelones y toda clase de obras propias del ramo.

LIBROS EN BLANCO:

Para Ferrocarriles y Bancos

Hechos de la manera más fuerte y mejor.

PAPELERIA:

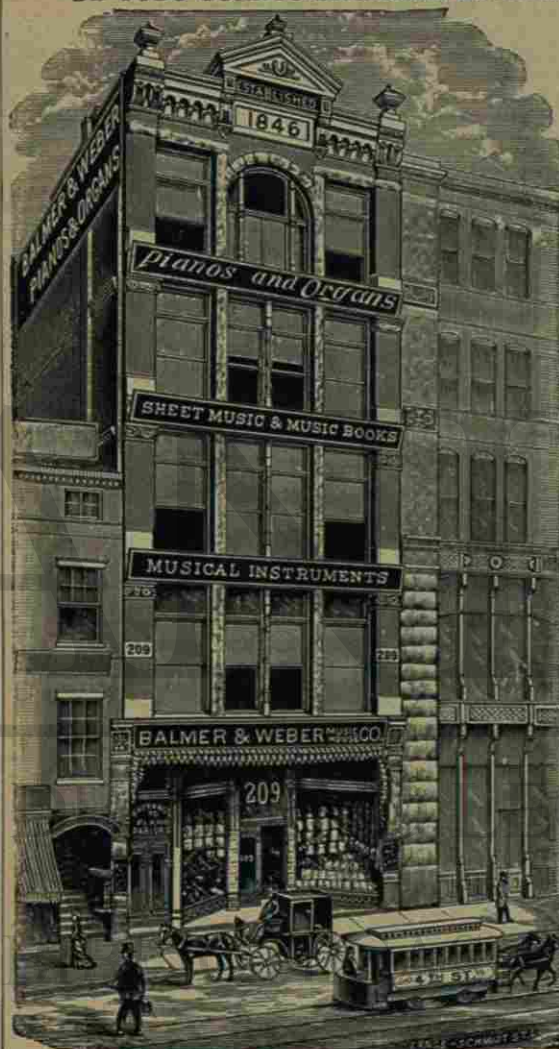
El más extenso y variado surtido en la ciudad para Bancos, Ferrocarriles y para el Despacho en general.

Nos. 215, 217, y 219 Calle de Chestnut.

St. Louis, Mo., U.S.A.

GRAN EMPORIO MUSICAL!

DE TODO CUANTO ENCIERRA EL RAMO MUSICAL.



ESPECIALIDAD EN
MUSICA
MEXICANA.

★
GUITARRAS
—Y—

MANDOLINAS
DE LA MEJOR CALI-
DAD, CUYA PERFEC-
CION SE GARANTIZA.

★
PIANOS Y
ORGANOS.

A TRECOS LOS MAS
REDUCIDOS

★
Se Remiten, Gratis, Ca-
tálogos de Nuestras
mas Populares
Composicio-
nes Musi-
cales.

★
Se Atiende á Todo
Pedido con Es-
mero y Prop-
titud.—

★
BALMER &
WEBER,

★
ESTABLECIMIENTO
DE MUSICA,

Nº 209 North Fourth St.
ST. LOUIS, MO.

† Todos cuantos vayais á la gran Exposicion Universal Colombiana, vistad de paso nuestro establecimiento: estais cordialmente invitados.

JOHNSON PEERLESS WORKS,

No. 44 BEEKMAN STREET, NEW YORK, U. S. A.

FABRICANTES DE LAS CELEBRES

Prensas Peerless

para obrilla;

Cortadoras Peerless

de palanca;

Cortadoras Peerless

movidas por vapor;



Tarro para benzine.

Cuña Peerless

de acero;

Tarro Peerless

para benzine;

Cortadora Peerless

para tarjetas;

Y tambien de las magnificas prensas de BEN-FRANKLIN GORDON, de las PRENSAS JEWEL y CORTADORAS JEWEL.



Cortadora Peerless para tarjetas.

Las PRENSAS JEWEL, ó PRENSAS DE LA JOYA, como se las llama en español, y las CORTADORAS DE PAPEL del mismo nombre se construyen por los obreros más inteligentes de nuestra fábrica y con los mejores materiales.

Excelente prensa es "LA JOYA," y la estamos vendiendo á un precio sumamente reducido. El precio de la que mide 7x11 pulgadas en el interior de la rama es solo de \$1 25; y con aparato para moverla por vapor, \$15 más.

Pesa 500 libras y por su empaque se cobran \$5 adicionales.

La CORTADORA PEERLESS, para tarjetas, corta el papel y el carton con perfecta facilidad y precision. Precios: con cuchilla de 12 pulgadas, \$12.00; cuchilla de 24 pulgadas, \$35.00. Todos nuestros precios son en moneda americana.



Cuañas Peerless.

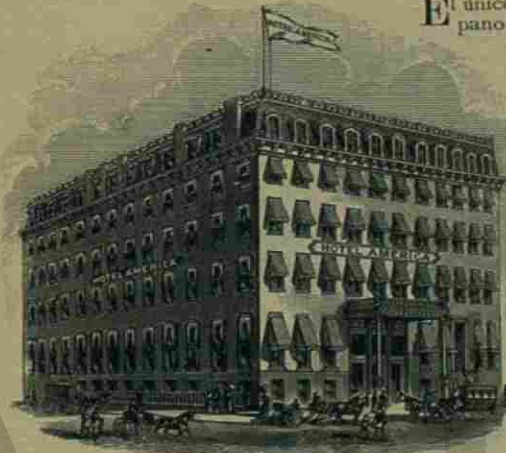
EL TARRO PEERLESS, para benzine ó aguarrás es indispensable en toda oficina de imprenta bien arreglada. En cualquier posicion que se le coloque, su tapon automático permanece firme é impide se derrame su contenido. Precios: hoja de lata, 75 cvos.; laton, \$1.

Cuañas Peerless

No las hay mejores en el mercado. Precios: No. 1, cada docena, \$2.50; No. 2, \$3. La llave sencilla, 50 cvos.; y niquelada, 75 cvos.

HOTEL AMÉRICA,

Irving Place y Calle 15a—Nueva York.



El único Hotel Español é Hispano Americano de primer orden que existe en la ciudad.

Habitaciones y departamentos especiales para familias, con baños privados etc., etc. Elevador, Luz Eléctrica, Teléfono, Telégrafo, Barbería, etc., etc.

El encargado del Hotel estará en el muelle á la llegada de todos los vapores, como tambien en los paraderos del ferrocarril cuando en este caso se avise por telégrafo.

Sucursal en Paris, HOTEL AMERICA, 60 Rue Lafayette.

PRECIOS: Cuarto solo, desde \$1.00—Idem con alimentos, desde \$2.50.

ARTURO T. BERUTICH y E. SPINETTI, Propietarios.

MARTIN WEISS.

Sastre é Importador de Géneros Superiores, Propios para el Comercio Español.

SE INVITA CORDIALMENTE Á LOS VIAJEROS MEXICANOS Á QUE VISITEN NUESTRO ESTABLECIMIENTO.

Nos. 40 y 42 CALLE BROADWAY, } Cerca del Exchange Place.
NUEVA YORK.

Ferrocarril Chesapeake & Ohio,

DE CINCINNATI Á

Washington, Baltimore, Filadelfia y
NUEVA YORK.**F.F.V.**FAST FLYING VIRGINIAN
OSCAR J. MURRAY,Gerente del Tráfico:
C. B. RYAN, Agente de Pasajes en Cincinnati, Ohio.

El Chesapeake & Ohio pasa por la region más pintoresca de América, por las montañas Blue Ridge y Alleghany. Tiene lujosos trenes vestibulados, provistos de coches-comedores, alumbrado eléctrico y aparatos de calefaccion por vapor.

N. W. FULLER, Agte. Gral. de Pasajes
C. B. RYAN, Agente de Pasajes en Cincinnati, Ohio.

El Gran Establecimiento de Grabados

— DE LA —

METHODS
MOSS-TYPE
(HALF-TONE)
ZINC ETCHING
COPPER ETCHING

SPECIAL FACILITIES
FOR PRODUCING
FINE
ILLUSTRATED
CATALOGUES.

ENGRAVINGS
OF
ILLUSTRATIONS
FOR
BOOKS
NEWS PAPERS
AND
CIRCULARS.

PHOTO-
ENGRAVERS
ELECTRO-
TYPERS

ART
PRINTERS

535
PEARL ST.
COR. ELM.
NEW YORK

No. 535, CALLE PEARL, NUEVA YORK.

Ejecuta grabados por tres diferentes procedimientos, a saber:
MOSS' NEW PROCESS, MOSS TYPE PROCESS, ZINC ETCHINGS.
—GRABADOS PARA LIBROS, PERIODICOS Y CIRCULARES—

SE REMITEN CATALOGOS, GRATIS.

INDICE.

FERROCARRILES, MAPAS É ITINERARIOS.

EL SIGUIENTE ES EL ORDEN EN QUE APARECEN EN ESTA GUIA.

FERROCARRILES.	
CENTRAL MEXICANO	1
ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE	145
LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN	213
NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER	245
NACIONAL MEXICANO	319
INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN	317
ST. LOUIS, IRON MOUNTAIN & SOUTHERN	377
CHICAGO & ALTON	385
WABASH	391
CHICAGO, ST. PAUL & KANSAS CITY	397
PENNSYLVANIA	405
SOUTHERN PACIFIC	467
ILLINOIS CENTRAL	493
RICHMOND & DANVILLE	499
INTERNACIONAL MEXICANO	507
TEXAS & PACIFIC	517
MISSOURI, KANSAS & TEXAS	521
BURLINGTON ROUTE	527
DENVER & RIO GRANDE	531
ERIE	539
CINCINNATI, HAMILTON & DAYTON	542
OHIO & MISSISSIPPI	545
CHICAGO, ROCK ISLAND & PACIFIC	549
CHESAPEAKE & OHIO (Seccion de anuncios)	25
MAPAS.	
Del Central Mexicano	17
De la Ruta No. 1	27
Del Atchison, Topeka & Santa Fe	149
Del Lake Shore & Michigan Southern	221
Del New York Central & Hudson River	255
Del Nacional Mexicano	326-327
Del International & Great Northern	373
Del St. Louis, Iron Mountain & Southern	378-380
Del Chicago & Alton	386-387
Del Wabash	392-393
Del Chicago, St. Paul & Kansas City	398-399
Del Pennsylvania	406-417
Del Southern Pacific	468-469
Del Illinois Central	494-495

El Gran Establecimiento de Grabados

— DE LA —

METHODS
MOSS-TYPE
(HALF-TONE)
ZINC ETCHING
COPPER ETCHING

SPECIAL FACILITIES
For Producing
FINE
ILLUSTRATED
CATALOGUES.

ENGRAVINGS
of
ILLUSTRATIONS
FOR
BOOKS
NEWS PAPERS
AND
Circulars

PHOTO-
ENGRAVERS
ELECTRO-
TYPERS

535
PEARL ST.
Cor. Elm.
NEW YORK

ART
PRINTERS

No. 535, CALLE PEARL, NUEVA YORK.

Ejecuta grabados por tres diferentes procedimientos, a saber:
MOSS' NEW PROCESS, MOSS TYPE PROCESS, ZINC ETCHINGS.
—GRABADOS PARA LIBROS, PERIODICOS Y CIRCULARES—

SE REMITEN CATALOGOS, GRATIS.

INDICE.

FERROCARRILES, MAPAS É ITINERARIOS.

EL SIGUIENTE ES EL ORDEN EN QUE APARECEN EN ESTA GUIA.

FERROCARRILES.	
CENTRAL MEXICANO	1
ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE	145
LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN	213
NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER	245
NACIONAL MEXICANO	319
INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN	317
ST. LOUIS, IRON MOUNTAIN & SOUTHERN	377
CHICAGO & ALTON	385
WABASH	391
CHICAGO, ST. PAUL & KANSAS CITY	397
PENNSYLVANIA	405
SOUTHERN PACIFIC	467
ILLINOIS CENTRAL	493
RICHMOND & DANVILLE	499
INTERNACIONAL MEXICANO	507
TEXAS & PACIFIC	517
MISSOURI, KANSAS & TEXAS	521
BURLINGTON ROUTE	527
DENVER & RIO GRANDE	531
ERIE	539
CINCINNATI, HAMILTON & DAYTON	542
OHIO & MISSISSIPPI	545
CHICAGO, ROCK ISLAND & PACIFIC	549
CHESAPEAKE & OHIO (Seccion de anuncios)	25
MAPAS.	
Del Central Mexicano	17
De la Ruta No. 1	27
Del Atchison, Topeka & Santa Fe	149
Del Lake Shore & Michigan Southern	221
Del New York Central & Hudson River	255
Del Nacional Mexicano	326-327
Del International & Great Northern	373
Del St. Louis, Iron Mountain & Southern	378-380
Del Chicago & Alton	386-387
Del Wabash	392-393
Del Chicago, St. Paul & Kansas City	398-399
Del Pennsylvania	406-417
Del Southern Pacific	468-469
Del Illinois Central	494-495

INDICE.

Del Richmond & Danville.....	500-501
Del Internacional Mexicano.....	508
Del Texas Pacific.....	518-519
Del Missouri, Kansas & Texas.....	522-523
De la Burlington Route.....	528-529
Del Denver & Rio Grande.....	532-533
Del Erie.....	540-541
Del Cincinnati, Hamilton & Dayton.....	542
Del Ohio & Mississippi.....	546-547
Del Chicago, Rock Island & Pacific.....	550

ITINERARIOS.

De México á El Paso—Por el <i>Central Mexicano</i>	18-19
De El Paso á México—Por el <i>Central Mexicano</i>	19-20
De México á Leon.....	21
De Leon á México.....	21
De Silao á Guanajuato.....	22
De Guanajuato á Silao.....	22
De Irapuato á Guadalajara.....	22
De Guadalajara á Irapuato.....	22
De Aguascalientes á Tampico.....	23
De Tampico á Aguascalientes.....	23
De México á Pachuca.....	23
De Pachuca á México.....	23
De El Paso á Chicago—Por el <i>Atchison, Topeka & Santa Fe</i>	148-150
De Chicago á Buffalo—Por el <i>Lake Shore & Michigan</i>	219-222
De Buffalo á Nueva York—Por el <i>New York Central & Hudson River</i>	254-256
De México á Laredo—Por el <i>Nacional Mexicano</i>	324-325
De Laredo á México—Por el <i>Nacional Mexicano</i>	325-328
De Acámbaro á Morelia.....	328
De Morelia á Acámbaro.....	328
De Acámbaro á Pátzcuaro.....	329
De Pátzcuaro á Acámbaro.....	329
De México á El Salto.....	329
De El Salto á México.....	329
De Laredo á Longview—Por el <i>International & Great Northern</i>	372
De Laredo á St. Louis—Por el <i>St. Louis, Iron Mountain & Southern</i>	378
De St. Louis á Laredo—Por el <i>St. Louis, Iron Mountain & Southern</i>	379
De St. Louis á Chicago—Por el <i>Chicago & Alton</i>	389
De Chicago á St. Louis—Por el <i>Chicago & Alton</i>	389
De St. Louis á Chicago—Por el <i>Wabash</i>	—
De Chicago á St. Louis—Por el <i>Wabash</i>	—
De México á Nueva Orleans y Chicago—Por el <i>Illinois Central</i>	497
De St. Louis á Chicago—Por el <i>Illinois Central</i>	498
De St. Louis á Nueva York—Por el <i>Pennsylvania</i>	419

INDICE.

De Chicago á Nueva York—Por el <i>Pennsylvania</i>	419
De El Paso á Nueva Orleans—Por el <i>Southern Pacific</i>	470
De Torreon á Eagle Pass—Por el <i>Internacional Mexicano</i>	509
De Eagle Pass á Torreon—Por el <i>Internacional Mexicano</i>	509
De Denver á Chicago—Por la <i>Burlington Route</i>	—
De Chicago á Denver—Por la <i>Burlington Route</i>	—
De Denver á Chicago—Por el <i>Chicago, Rock Island & Pacific</i>	—
De Chicago á Denver—Por el <i>Chicago, Rock Island & Pacific</i>	—

PRECIOS DE PASAJE.

Entre puntos de México.....	24
Entre puntos de México y los Estados Unidos.....	25-26
Entre México, Sonora y California.....	25-26
Por el <i>Lake Shore & Michigan Southern</i> y el <i>New York Central</i> .	
Entre Chicago y las principales ciudades del Este.....	210
Por el <i>Ferrocarril de Pennsylvania</i> .	
Entre Chicago y las principales ciudades del Este.....	211
Por el <i>Nacional Mexicano</i> .	
Entre ciudades de México.....	330
Entre México y Estados Unidos.....	331

CIUDADES Y ESTACIONES.

DE LAS SIGUIENTES SE HACE MENCION EN ESTA GUIA.

Acámbaro.....	341	Cleveland.....	218
Albany.....	250	Ciudad Juarez.....	141
Albuquerque.....	151	Ciudad Porfirio Diaz.....	512
Aguascalientes.....	91	Columbus.....	427
Alleghany.....	427	Cuautitlán.....	10
Allende.....	521	Dallas.....	517
Alton.....	389	Dayton.....	544
Altoona.....	429	Dolores Hidalgo.....	336
Andocutin.....	341	Dos Rios.....	334
Atlantic City.....	462	Dos Rios.....	477
Atotonilco.....	336	Dubuque.....	401
Austin.....	375	Eagle Pass.....	514
Baltimore.....	451	El Castillo.....	54
Baroterán.....	511	Elkhart.....	216
Boston.....	258	El Paso.....	144-472
Buffalo.....	227	Escalon.....	125
Casera.....	124	Filadelfia.....	453
Canal de Nochistongo.....	11	Flor de María.....	340
Cañon de la Laja.....	352	Fort Worth.....	517
Cape May.....	462	Galveston.....	371
Capítulo Ultimo.....	521	Guadalajara.....	56
Catorce.....	358	Guadalupe.....	120
Cárdenas.....	112	Guadalupe.....	366
Cárneros.....	358	Guanajuato.....	67
Cazadero.....	13	Hamilton.....	544
Celaya.....	47	Harrisburgh.....	429
Chamacuero.....	351	Hornos.....	511
Chicago.....	163	Hot Springs..... (Las Vegas).....	153
Chicalote.....	119	Hot Springs..... (Arkansas).....	380
Chihuahua.....	127	Houston.....	371-478
Cincinnati.....	420	Huehuetoca.....	11

INDICE.

Hutchinson.....	156	Rincon.....	151
Irapuato.....	52	Rincon de Romos.....	120
Isleta.....	476	Rio Hondo.....	333
Jaral.....	511	Rochester.....	248
Jersey City.....	464	Sabinas.....	512
Jiménez.....	126	Sacramento.....	140
Jimulco.....	125	Salamanca.....	51
Joliet.....	399	Salazar.....	335
Kansas City.....	158	Salinas.....	97
La Barca.....	54	Satillo.....	358
La Cima.....	335	Salto de Juanacatlan.....	56
Lago Chapala.....	54	Salvatierra.....	351
Lago de Pátzcuaro.....	344	San Antonio.....	374-477
Lagos.....	91	San Elizario.....	476
La Junta.....	155	San Felipe.....	512
La Labor.....	112	San Juan del Río.....	14
Lamy.....	152	San Luis Potosí.....	98
Lampazos.....	368	San Márcial.....	151
La Piedad.....	54	San Miguel de Allende.....	352
Laredo.....	369	Santa Fé.....	152
Las Canoas.....	114	Saratoga.....	252
Las Vegas.....	153	Schenectady.....	250
Las Vegas Hot Springs.....	153	Sierra Blanca.....	476
Lawrence.....	158	Sierra Mojada.....	125
Leon.....	83	Silao.....	65
Lerdo.....	125	Socorro.....	151
Lerma.....	336	Soria.....	351
Little Rock.....	382	South Bend.....	215
Longview.....	376	Spofford.....	477
Malvern.....	380	Springfield.....	390
Marfil.....	67	St. Louis.....	383
Mariscala.....	47	St. Paul.....	402
Mapimi.....	125	Syracuse.....	248
Marqués.....	13	Tacuba.....	333
Minneapolis.....	402	Tamós.....	114
Monclova.....	511	Tampico.....	115
Monterey.....	362	Taylor.....	375
Morelia.....	342	Texarkana.....	377
Mount Vernon.....	448	Tlalnepantla.....	10
Newark.....	464	Toledo.....	217-544
Newton.....	156	Toluca.....	336
Niagara.....	232	Topeka.....	156
Nueva York.....	265	Torreón.....	125
Nuevo Laredo.....	369	Trenton.....	464
Ocofán.....	54	Trinidad.....	155
Ocoyoacac.....	365	Troy.....	252
Ortiz.....	126	Tula.....	12
Paila.....	511	Utica.....	250
Palestine.....	376	Vanegas.....	358
Pátzcuaro.....	345	Villaldama.....	366
Pátzcuaro (Lago).....	344	Wagon Mound.....	154
Pénjamo.....	53	Washington.....	430
Pittsburg.....	427	Wilmington.....	452
Puente de la Encarnacion.....	95	Yermo.....	125
Querétaro.....	15	Zacatecas.....	120
Raton Tunel.....	154		

ANUNCIOS DE LOS ESTADOS UNIDOS.



BURLINGTON
ROUTE.



SE COMPONE DE LAS SIGUIENTES LINEAS FÉRREAS.

- HANNIBAL & ST. JOSEPH R. R.
- ST. LOUIS, KEOKUK & NORTHWESTERN R. R.
- KANSAS CITY, ST. JOSEPH & COUNCIL BLUFFS R. R.
- CHICAGO, BURLINGTON & KANSAS CITY RY.
- CHICAGO, BURLINGTON & QUINCY R. R.
- BURLINGTON & MISSOURI RIVER R. R. IN NEBRASKA.
- CHICAGO, BURLINGTON & NORTHERN R. R.
- BURLINGTON & WESTERN RY.
- BURLINGTON & NORTHWESTERN RY.
- Y EL—
- HUMESTON & SHENANDOAH R. R.

Representan mas de 7000 millas de ferrocarril.

COCHES DORMITORIOS DE PULLMAN.

Y
ELEGANTES COCHES COMEDOR

SILLAS PARA RECOSTARSE LIBRES

EN TODOS LOS TRENES DIRECTOS.

W. C. BROWN,

Gerente General.

A. C. DAWES,

Agte. Gral. de Pasajes.

OFICINAS DEL AGTE. GRAL. DE PASAJES, EN ST. LOUIS, MO., U. S. A.

