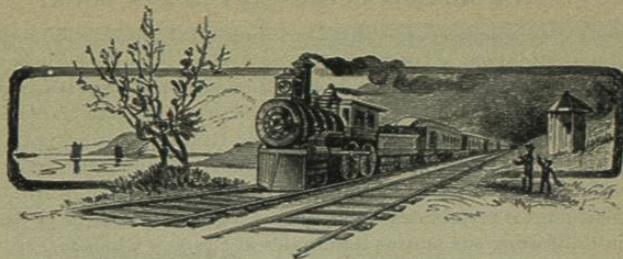


CALLE DE EL PASO—El Paso Texas.

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 *Pomeroy'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 gobierno 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.

### Santa Fé Route.

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 despues 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 cría 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.

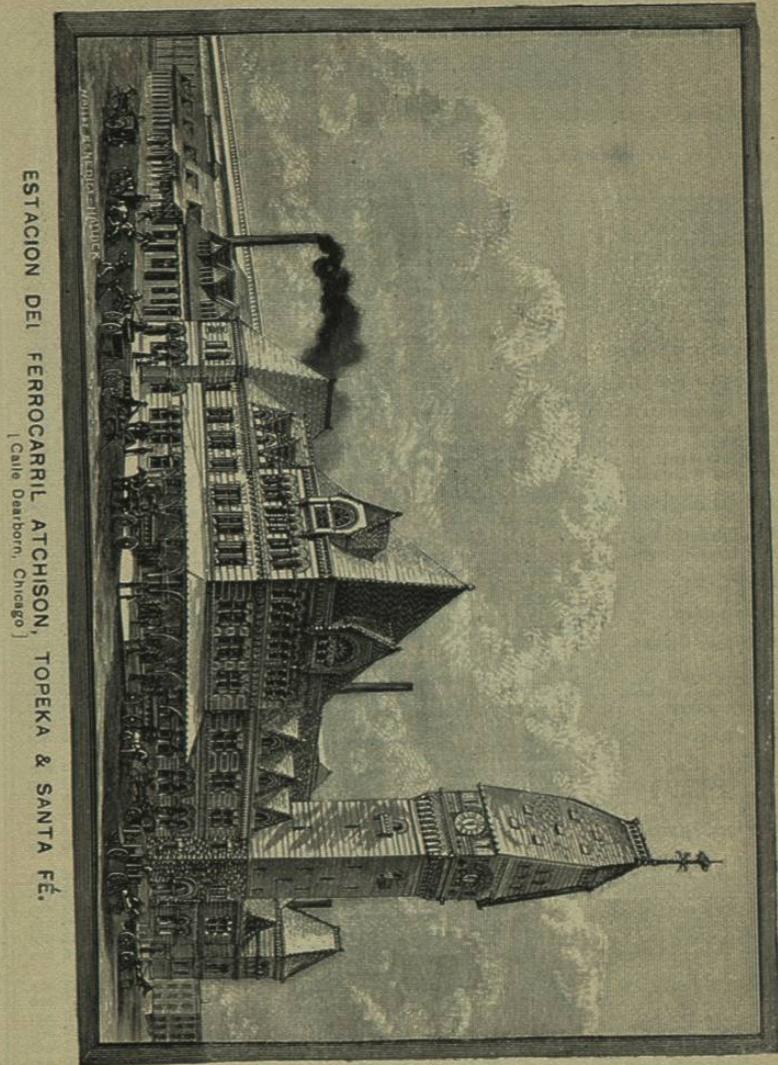
No es posible en un volúmen de solo tres ó cuatrocientos páginas, en el cual ha de tratarse de muchos ferro-carriles y de muchas ciudades, y en el cual han de aparecer á la vez numerosos grabados, ser uno muy profuso en detalles. El que se resuelve á escribir una guía de viajeros como esta, que abarca 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, ganado 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

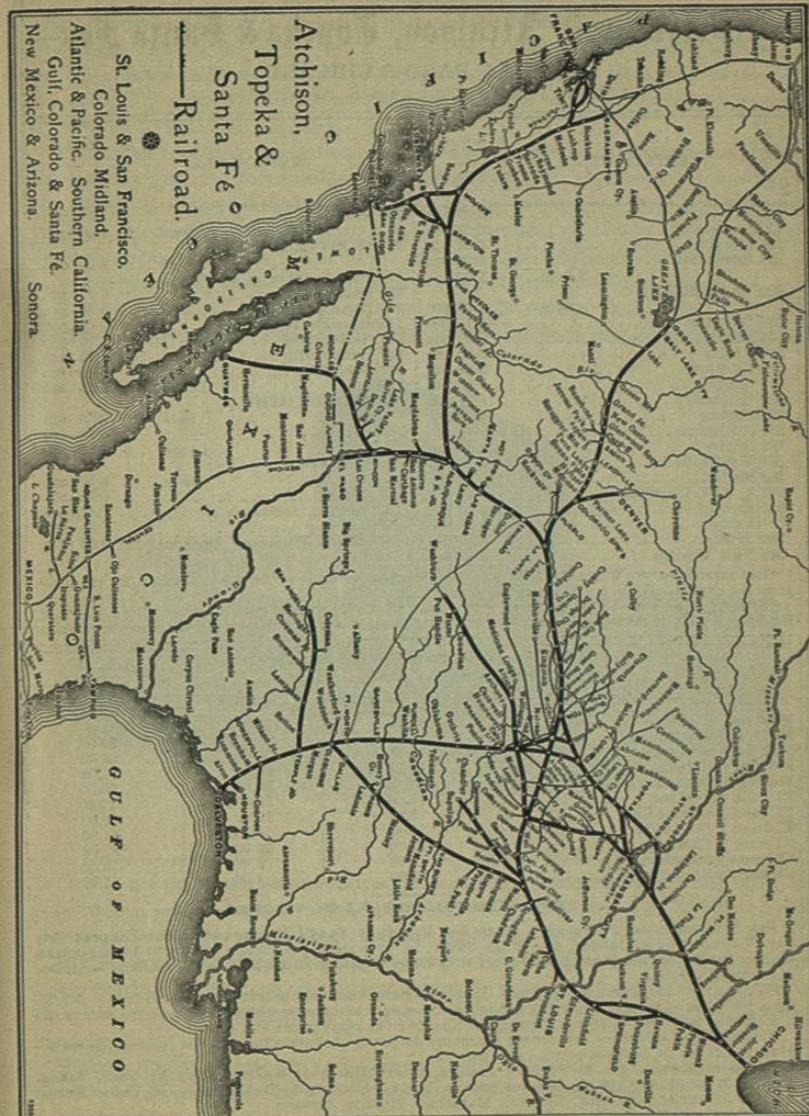


ESTACION DEL FERROCARRIL ATCHISON, TOPEKA & SANTA FÉ.  
[Calle Dearborn, Chicago.]

—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				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	2:52 pm	734	Ellinwood	Sale 9:15 pm
	Llega	3:25 pm	711	Sterling	Sale 9:40 pm
1479	*SAN MARCIAL		703	Nickerson	Sale 10:01 pm
	Sale	3:45 pm	693	Hutchinson	Sale 10:15 pm
1463	San Antonio	4:20 pm	686	Kent	Sale 10:30 pm
1452	Socorro	4:40 pm	678	Burton	Sale 10:48 pm
1439	Alamillo	5:05 pm	669	Halstead	Sale 11:10 pm
1428	La Joya	5:30 pm			Llega 11:25 pm
1407	Belen	6:15 pm	659	*NEWTON	Sale 12:01 am
1397	Los Lunas	6:37 pm			Llega 12:25 am
1389	A & P Junction	6:53 pm	643	Peabody	Sale 12:30 am
	Llega	7:20 pm			Llega 1:25 am
1377	*ALBUQUERQUE		631	FLORENCE	Sale 1:35 am
	Sale	7:35 pm			Llega 2:20 am
1360	Bernalillo	8:05 pm	586	EMPORIA	Sale 2:25 am
1327	Los Cerrillos	9:13 pm			Llega 2:30 am
1309	*LAMY	10:15 pm	585	Emporia Junction	Sale 3:05 am
	Sale	10:45 pm	571	Reading	Sale 3:25 am
1300	Glorieta	1:03 am	559	Ossage City	Sale 3:45 am
1244	*LAS VEGAS		551	Burlingame	Sale 3:54 am
	Sale	1:15 am	546	Scranton	Sale 4:02 am
1225	Watrous	1:50 am	542	Carbondale	Sale 4:35 am
1200	Wagon Mound	2:35 am			Llega 4:45 am
1174	Springer	3:21 am	525	*TOPEKA	Sale 5:14 am
	Llega	4:40 am			Llega 5:35 am
1134	*RATON		509	Lecompton	Sale 6:25 am
	Sale	4:55 am	499	Lawrence	Sale 6:46 am
1111	TRINIDAD	6:13 am	472	Holliday	Sale 7:00 am
	Llega	6:18 am	463	Argentine	Sale 8:35 am
1029	*LA JUNTA				Llega 8:48 am
	Sale	9:05 am	455	Grand Avenue	Sale 9:08 am
1010	Las Animas	9:45 am	444	Courtney	Sale 9:30 am
977	Lamar	10:55 am	438	Atherton	Sale 9:45 am
943	*Coolidge	12:05 pm	431	Sibley	Sale 10:06 am
923	Symcuse	12:32 pm			Llega 10:23 am
917	Kendall	12:54 pm	426	Floyd	Sale 10:37 am
906	Hartland	1:16 pm	421	Camden	Sale 10:50 am
899	Lakin	1:30 pm	416	Lexington Junction	Sale 11:05 am
877	Garden City	2:15 pm	410	Hardin	Sale 11:17 am
864	Pierceville	2:40 pm	405	Nimrod	Sale 11:30 am
852	Ingalls	3:05 pm	401	Norborne	Sale 11:55 am
846	Cimarron	3:17 pm	391	Carrollton	Sale 11:55 am
827	DODGE CITY	Llega 3:55 pm			
	El tiempo cambia aquí una hora.				

Para la continuacion de este itinerario véase tres páginas adelante.—Este Itinerario no incluye las estaciones de bandera.



—ITINERARIO DEL—  
**Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fé**  
 —DE EL PASO A CHICAGO—  
 GEORGE T. NICHOLSON—Agente General de Pasajes.

Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN	Millas de Chicago	ESTACIONES	TREN
		Sale de			Sale de
387	Newcomb	12:07 pm	238	Shops	6:50 pm
379	Bosworth	12:27 pm		Llega	7:00 pm
365	Mendon	1:04 pm	237	*FORT MADISON	
359	Rothville	1:20 pm		Sale	9:00 pm
	Llega	1:40 pm		<i>Puente sobre el Misisipi</i>	
352	*MARCELINE		229	Dallas	9:24 pm
	Sale	2:00 pm	223	Lomax	9:39 pm
346	Buehlin	2:17 pm	113	Stronghurst	10:06 pm
334	Ethel	2:52 pm	182	*Galesburg	11:32 pm
327	Elmer	3:10 pm	149	Princeville	1:10 am
317	La Plata	3:37 pm	142	Edelstein	1:26 am
311	Gibbs	3:55 pm		Llega	1:46 am
305	Hurland	4:12 pm	134	*CHILLICOTHE	
295	Baring	4:38 pm		Sale	2:05 am
287	Rutledge	4:57 pm	100	Ancona	3:46 am
282	Gorin	5:12 pm		Llega	4:15 am
277	Wyaconda	5:25 pm	94	STREATOR	
268	Medill	5:45 pm		Sale	4:53 am
267	K. & W. Crossing	5:47 pm	41	Joliet	6:38 am
260	Revere	6:02 pm	6	Corwith Junction	7:41 am
257	Dumas	6:10 pm	1	Calle 23a	7:54 am
252	Argile	6:20 pm	0	Chicago (Estacion Dearborn)	8:03 am
248	New Boston	6:28 pm			

\*Las marcadas con una estrellita 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 deberán 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	18.00	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 Fé* 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., diríjense 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 despues de la jornada.

caravanas de emigrantes. Debió el Llano Estacado su nombre, segun se cree, á que los primeros exploradores de aquellas desiertas llanuras, que se eree 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 tambien 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 confunde 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!

mados **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° 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.



Una bella de estas latitudes, en sus 15 años.

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

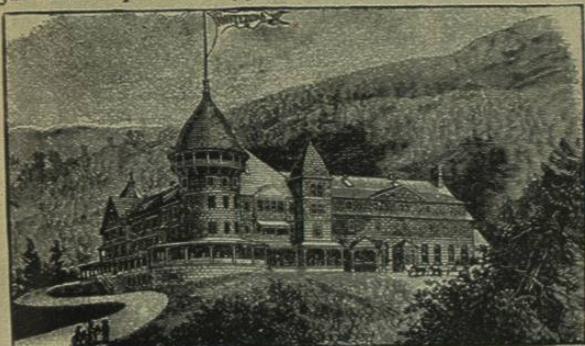
Raton Tunnel, (Túnel del Raton) situado á una altura de 7,622 pies sobre el nivel del mar. Difícil es el ascenso, como lo indican claramente los fuertes resoplidos de las dos locomotoras que en esta parte del camino se necesitan para tirar del tren.

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 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 jugar con sus rieles precipicios inmensos; pero todo esto solo contribuye á su mayor distracción, á amenizar más su viaje. Él permanece sentado en su mullido asiento y lo contempla todo al través de las ventanillas del tren, lo mismo que la bella perspectiva



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.

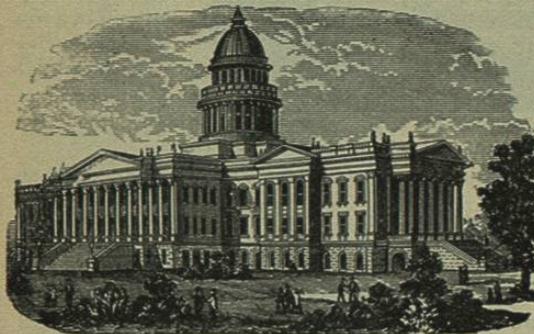
De La Junta parte el ramal del Atchison, Topeka & Santa Fé que va á las importantes ciudades de Pueblo y Denver, pertenecientes al Estado de Colorado, y de las cuales nos ocu-



DESPACHO DEL HOTEL MOCTEZUMA—Las Vegas, N. M.

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

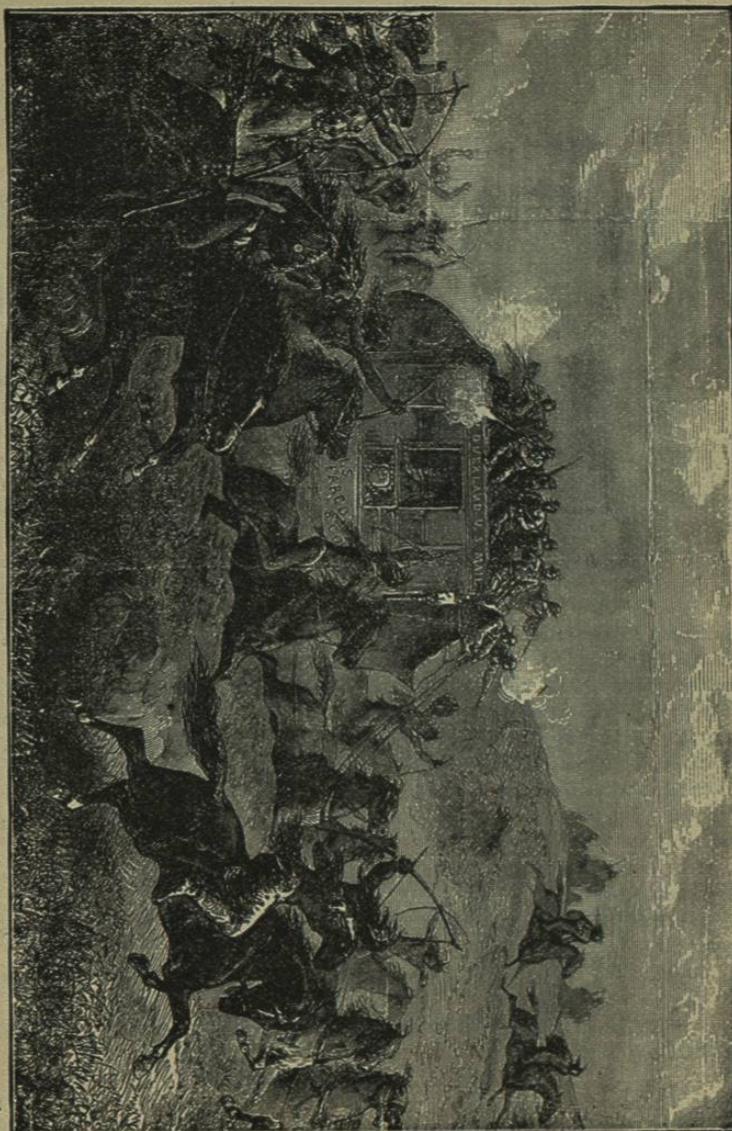
Hutchinson. Allí se hallan los grandes establecimientos de N. K. Fairbank & Co. para el empaque y refinamiento de mantecas y aceites, así como también algunas de las más grandes salinas del país. Treinta y tres millas más delante el tren se detiene diez minutos en

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 ferrocarril que nos viene ocupando. Tiene 31.809 habitantes; calles espaciosas, magníficamente empedradas; alumbrado y tranvías eléctricas; ferrocarriles 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 deslizando 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 *Estacion 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 comodi-

dad 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.

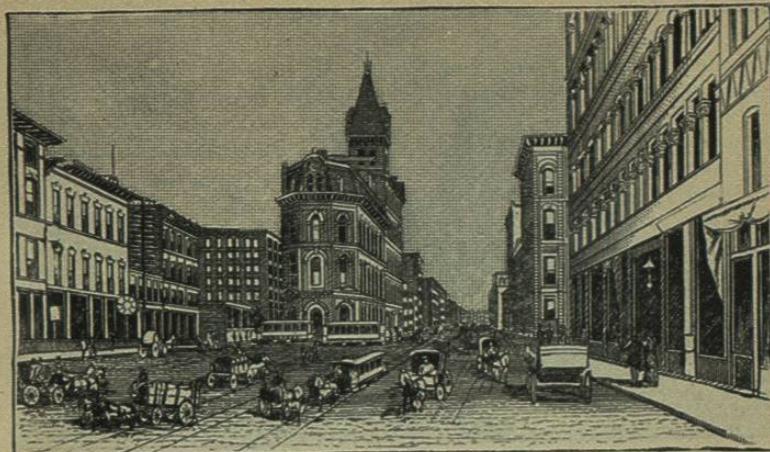
**COATS HOUSE**—Esquina de las calles 10ª y Broadway. Precios: hospedaje completo, de \$3 á \$5 al día.

**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.

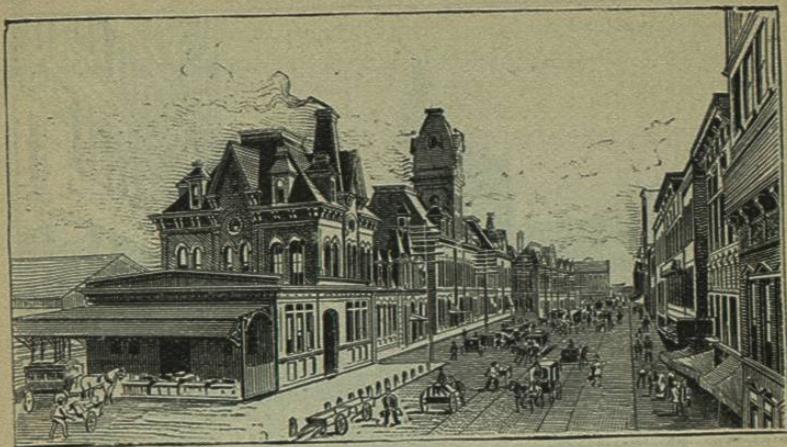


UNION DE LAS CALLES DELAWARE Y MAIN—Kansas City.

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 cvos. por conducir á cada pasajero de la estación del ferro-carril á cualquier hotel; los coches de la *Transfer Company* hacen otro tanto por 25 cvos. y cobran 50 cvos. 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. Despues se ha construido allí tambien 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 estacion General de Pasajeros, cuyo grabado aparece á la cabeza de esta página es un ámplio, 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 agitacion, un bullicio constante, un horniguero, 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 avezados 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 haria 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 preferirian los muertos permanecer en sus tranquilos sepulcros.

Allá, en el opuesto extremo del salon, se vé otro gran número de pasajeros que de pié, 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 seria que en la mesa de algunas familias en México faltasen el pulque las tortillas de maiz y los frijolitos refritos.

Si fijamos la vista en otra direccion, 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 tambien 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 procedian de climas cálidos ó frios, ó que al levantarse de sus camas se habian equivocado al ponerse el traje propio para la temperatura de aquel día, ó, en fin, podria indicar tambien cualquier otra cosa. Algunos van vestidos a la derniere y otros con levitas cuyo corte debe haber inventado nuestro padre Adan. Unos llevan la impaciencia retratada en el rostro no pudiendo apresurar la marcha de las manecillas del reloj de la estacion, que son las que han de marcar la hora de la partida, y con nervioso paso recorren mil veces el largo salon, mientras que otros, sambutados entre un monton 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 loteria.

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. ¿Llegarán 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.

Sí; 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 caudoloso 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