

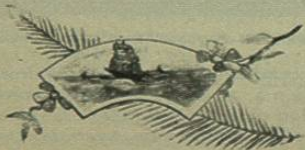
Deben igualmente visitarse el *Faneuil Hall*, erigido originalmente por un comerciante llamado Peter Fanenil en 1742, quien lo cedió después á la población. Fue destruido este edificio por el fuego en 1761 y se reedificó después aumentándose su tamaño. Debe la importancia histórica que tiene á los muchos 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 *Aduana*; la *City Hall* (Casa del Ayuntamiento); el *Salon de Agricultura*, donde tienen anualmente lugar grandes fiestas florales; el *Concervatorio de Música*; el *Templo Masónico*; el *Hospital de la Ciudad*; la *Catedral* (católica) *de la Santa Cruz*; el *Asilo de Deventes*, la *Casa de Correccion*, 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 *Rowe'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 & Lyn 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



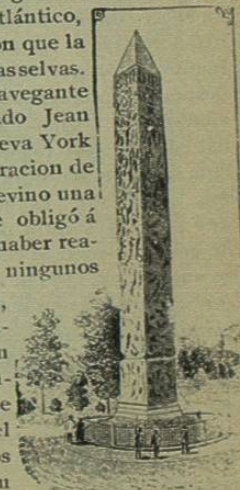
La Ciudad de Nueva York.

SU FUNDACION—SU CRECIMIENTO—SUS CALLES—PUENTE 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 norteamericano, demos una rápida mirada hácia atrás, hacia 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 Verrazoni, 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



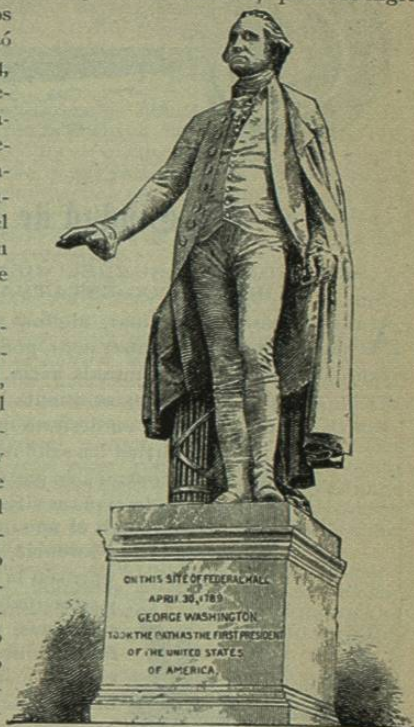
Aguja de Cleopatra en el Parque Central.

de provecho. No fue, pues, sino hasta el mes de Setiembre de 1603, cuando Henry Hudson entró á la Bahía de Nueva York en su yatch *La Media Luna* 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,

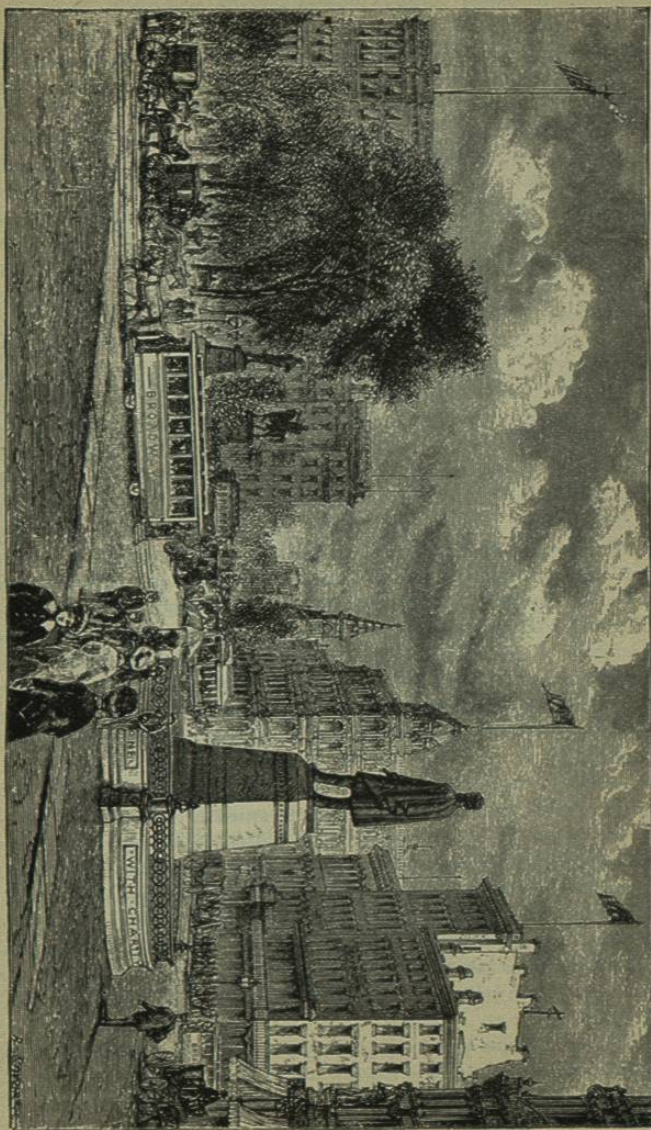
unas cuantas casuchas dando al sitio ocupado el nombre de Nueva Amsterdam. Dos años más tarde, en 1626, construyeron un fortín y compraron á los indios toda la isla por la suma de \$24, pagados en mercancías. En 1664 la Nueva Amsterdam cayó en poder de los ingleses, quienes cambiaron su nombre al de 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 tambien 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.
1800.....	60,489.
1810.....	96,373.
1820.....	123,706.
1830.....	202,589.
1840.....	312,710.
1850.....	515,394.
1860.....	813,669.
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, Quinto, 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.

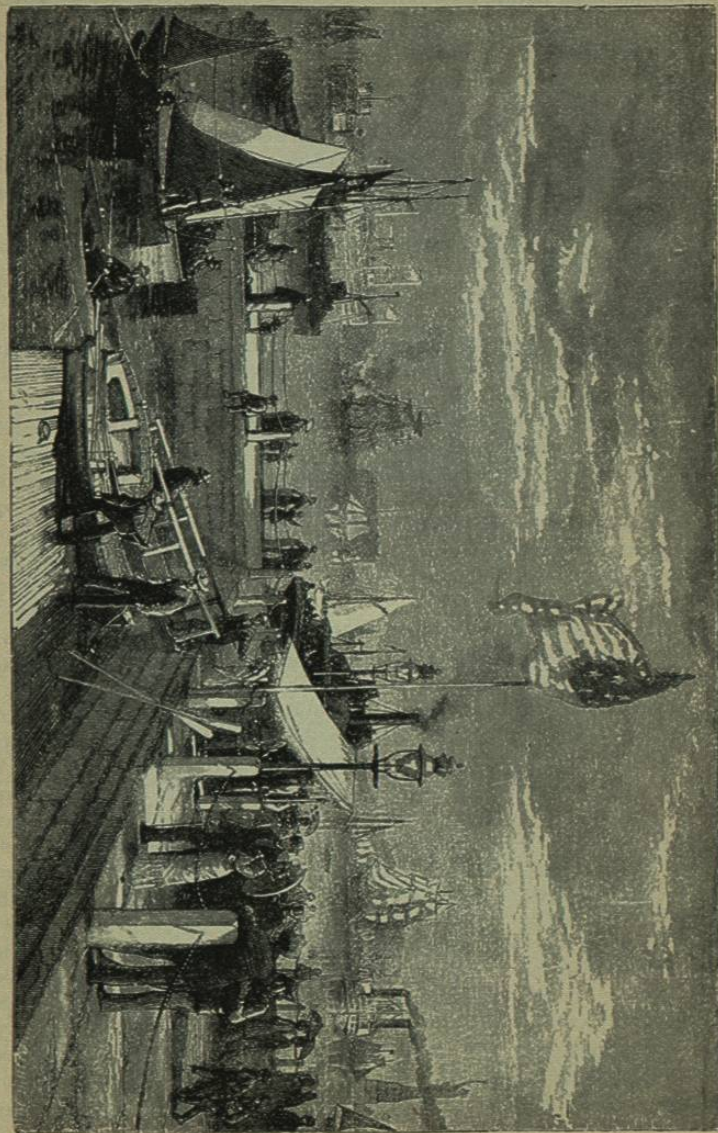
La calle *Broadway*, que es la principal gran arteria de la ciudad, comienza en el lugar llamado la Bateria y llega hasta el Parque Central, pasando por el medio de la parte baja de la ciudad en dirección recta hasta la calle Décima, y cruzando luego las avenidas diagonalmente continúa de allí en di-

rección hácia el Noroeste hasta cruzar la Octava Avenida en la calle 59ª, (esquina Surroeste 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 *Batería* [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 estacion de emigrantes se halla actualmente en la *Isla de Ellis*, situada en el mismo puerto, como á $1\frac{1}{2}$ millas de la *Batería*. 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 *Batería*.

Dijimos tambien 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 tambien 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 órden 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 órden. 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.)

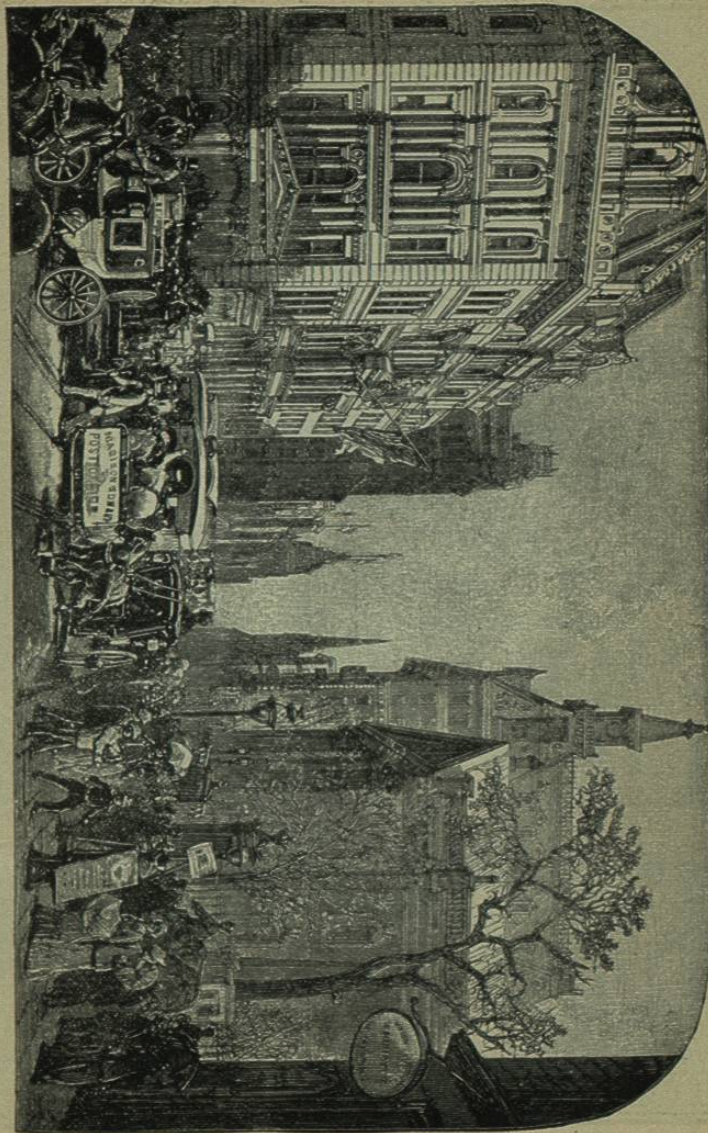
frecuentemente en todas las calles más activas de Nueva York.

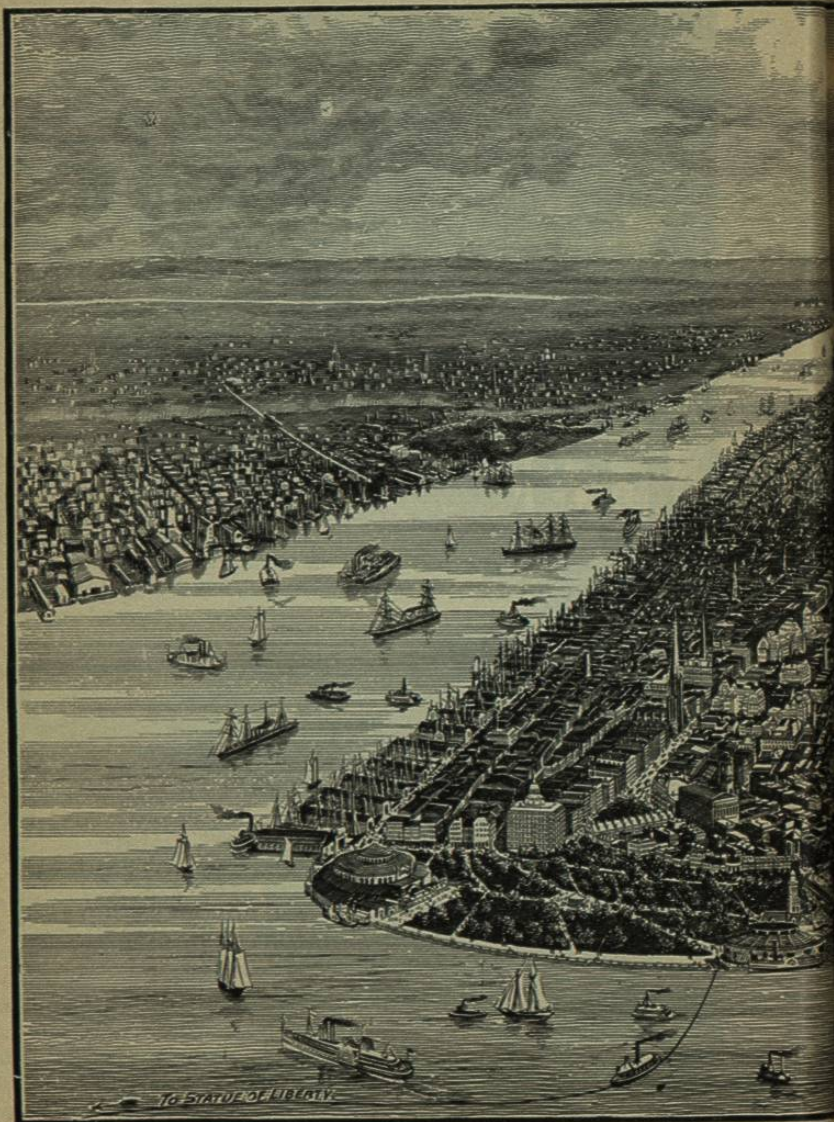
Este inmenso tráfico que en mucho contribuía á retardar las operaciones mercantiles y á entorpecer los negocios todos en general, fué el que hizo pensar en la necesidad de construir los ferro-carriles elevados que tan grandes servicios están prestando actualmente al público de esta ciudad. Nada hay que á ellos interrumpa en su marcha: se deslizan veloces por sobre las cabezas de los transeuntes y por sobre los bloquéos y confusion de las calles y, mediante el pago de 5 cvos. 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 comunicacion, 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 comunicacion, ó se han convencido al fin de que ningun tribunal de justicia podría rendir un fallo para ellos favorable, cuando semejante decision 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 ventilacion, 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 ménos, y están construidas en puntos donde las calles cruceras 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 estacion del calor y de la lluvia y nieve en la estacion 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 cvos. 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 D. Appleton & Co., N. Y.]





Jersey City. Rio Hudson.

LA CIUDAD DE NUEVA YORK Á VISTA DE PÁJARO.

Castle Garden y la Bateria

Rio del Este.

Puente de Brooklyn.

Brooklyn.

