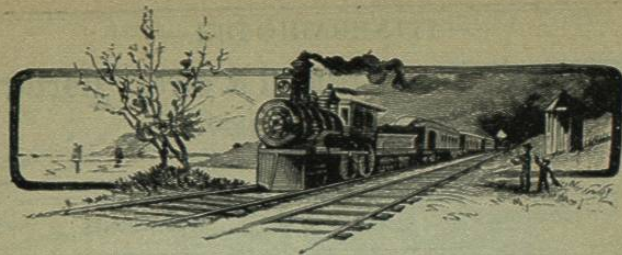


tuada á 60 piés sobre las aguas del Río Grande y á 600 piés sobre el nivel del mar. Su crecimiento ha sido bien satisfactorio; pues en 1880 su población era solo de 1,500 habitantes, número que en 1886 subió á 3,000; en 1888, á 6,000 y á 10,000 en 1890. Los negocios y mejoras públicas han aumentado aquí 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 INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN
SAN ANTONIO—AUSTIN—PALESTINE.

Una vez hemos llegado á la fronteriza 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 International & 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 2½ á 3½ 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,
 Agte. Gral. de Fletes y Pasajes.

D. J. PRICE,
 Ayudante Gral. de Pasajes.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN N° 2—					
0	LAREDO	11:05 am	219	Buda	8:50 pm
4	Sanchez	11:18 am	223	Manchaca	9:00 pm
10	Green	11:30 am	228	Kouns	9:14 pm
21	Webb	11:55 am	234	Asatín (Capital)	9:40 pm
30	Cactus	12:15 pm	248	Mc Neil	10:50 pm
36	Benavides		253	Round Rock	10:50 pm
39	Encinal	12:37 pm	262	Hutto	10:50 pm
45	Burro	12:51 pm		Llega	11:10 pm
54	Twohig	1:12 pm	270	TAILOR	
59	Tuma	1:23 pm		Sale	11:35 pm
67	Cotulla	1:40 pm	283	Thorndale	12:12 am
77	Millet	2:05 pm	296	Rockdale	12:48 am
84	Dilley	2:23 pm	305	Milano	1:08 am
91	Derby	2:42 pm	315	Gause	1:35 am
100	Pears-ll	3:05 pm	325	Hearne	2:15 am
108	Eden	3:23 pm	338	Franklin	2:45 am
114	Moore	3:55 pm	342	New Baden	2:54 am
121	Devine	4:15 pm	349	Lake	3:13 am
131	Lytle	4:37 pm	360	Márquez	3:38 am
138	Kirk	4:55 pm	371	Jewett	4:05 am
141	Medina	5:01 pm	380	Buffalo	4:25 am
146	Leon	5:13 pm	397	Oakwoods	5:05 am
	Llega	5:35 pm		Llega	5:50 pm
153	SAN ANTONIO		415	PALESTINE	
	Sale	6:00 pm		Sale	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 Brownfels	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*.

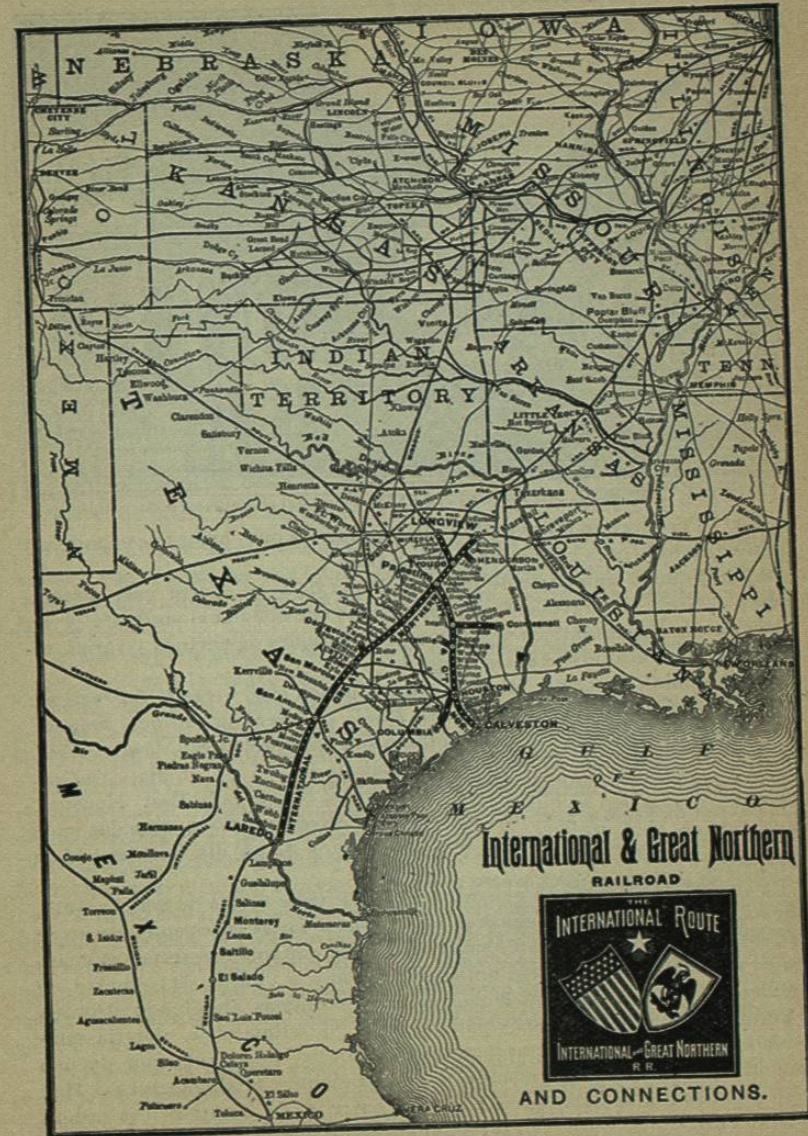
El TREN N° 2, que parte de Laredo á las 11:05 A. M., de San Antonio á las 6 P. M. y de Longview á las 10:45 A. M. llega á Texarkana á las 2:05 P. M. Sale de Texarkana á las 2:25 P. M. y llega á St. Louis el día siguiente á las 7:37 A. M.

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.

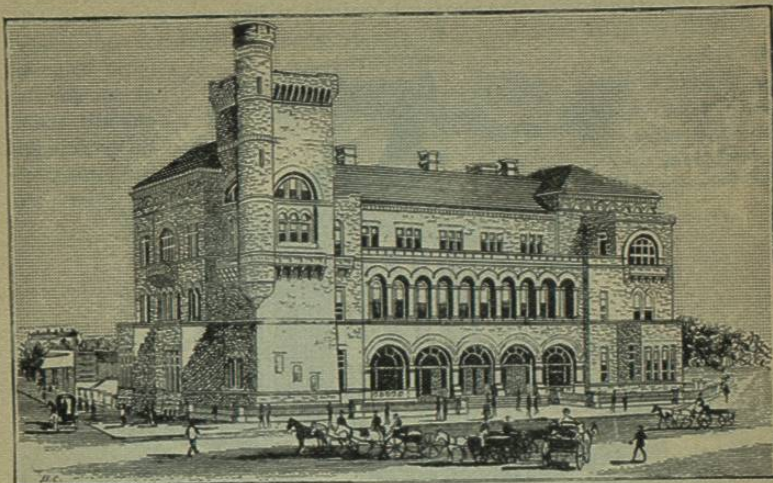
visitar. Pero ya que no se hallan ellas en la ruta que hemos de seguir, vol vamos á Laredo para continuar nuestro viaje.

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 tambien algunos espesos bosques de encinas y varias estaciones de escasa importancia, llega á

San Antonio á las 5:35 P. M. Aquí cruza tambien 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 varian de \$2.50 á \$5 al dia; *Southern Hotel*, en la Plaza Principal, y el *Hotel Maverick*, N^o 330 calle East Houston, que cobran de \$2.50 á \$3 al dia; y los de *St. Leonard* y *Central*, situados en la Plaza Principal, cuyos precios son de \$1.50 á \$2 al dia 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 cuádras. 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 excepcion de uno que otro dia en el Verano, cuando el calor se siente con algun 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 animacion, en la que los negocios prosperan y donde el turista podria pasar alegre un par de dias ó más.

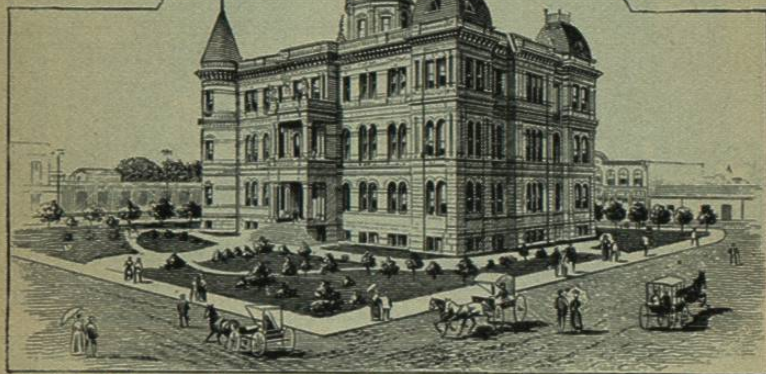
Despues de permanecer el tren aquí 25 minutos prosigue su carrera, y á las 9:40 P. M. llega á la ciudad de

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 poblacion asciende á 15,324 habitantes, segun el último censo. Su gran Capitolio del Estado es uno de los más hermosos de cuantos hay en el país, habiendo costado su construccion \$3,000,000. Tiene tambien otros establecimientos que son propiedad del Estado, entre los cuales merecen mencion especial la *Universidad del Estado* y el *Asilo de Dementes*. Y tanto en la parte activa de la poblacion como en las pintorescas colonias 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 tambien muchas grandes plantaciones de algodón, numerosas pequeñas aldeas cuyo principal elemento de vida es la agricultura y la cria de ganado. En la estacion 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 ferrocarril] á las 11:10 P. M., y á las 5:50 de la mañana siguiente se detiene el tren 25 minutos de Palestigante estacion de construirse. En esta ciudad la cual debe te-



PALACIO MUNICIPAL, SAN ANTONIO, TEXAS—Ferrocarril International & Great Northern.

habitantes, es donde se hallan las oficinas generales del Ferrocarril International & Great Northern y tambien sus grandes talleres. Á las 10:00 A. M. se llega á

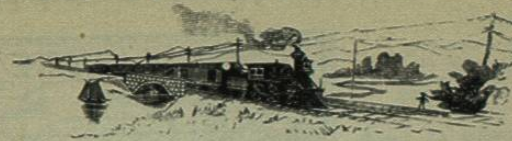
Longview, que es la estacion terminal de este importante ferrocarril que tanto acorta las distancias entre México y las principales ciudades de los Estados Unidos.

Aquí entran los coches á los rieles del ferrocarril Texas & Pacific y por ellos continúan directamente al Este hasta la estacion de Marshal [véase el mapa] y de allí al Norte hasta Texarkana, donde se forma empalme para St. Louis, Missouri, con el Ferrocarril St. Louis, Iron Mountain & Southern, que es el que nos ocupará en el siguiente capítulo.



La antigua Mision del Alamo—San Antonio.

en la estacion ne, en su eleque allí acaba En esta ciudad ner unos 5,000



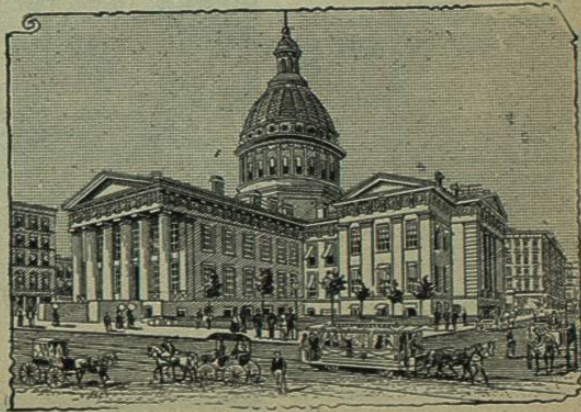
St Louis & Iron Mountain R. R.

APUNTES SOBRE ESTE FERROCARRIL—LITTLE ROCK
HOT SPRINGS—LA CIUDAD DE ST. LOUIS.

El Ferrocarril de St. Louis & Iron Mountain, es una de las vias de comunicacion 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 ferrocarril que nos ocupa. Pueden tambien 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 extension, desde Texarkana hasta St. Louis, de 490 millas, y forma parte del gran Sistema Ferroviario 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° 56—		
0	Laredo	11:05 am
10	San Antonio	6:00 pm
42	Austin	9:40 pm
75	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	5:02 pm
388	Malvern	5:50 pm
368	Benton	6:30 pm
345	*Little Rock	7:35 pm
312	Beebe	8:50 pm
296	Kensett	9:22 pm
288	Bald Knob	9:45 pm
262	Newport	10:40 pm
244	Swifton	11:13 pm
226	Hoxle	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	6:05 am
10	Jefferson Barracks	7:00 am
0	St. Louis—Llega a la Union Depot	7:07 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	7.00	14.00
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.

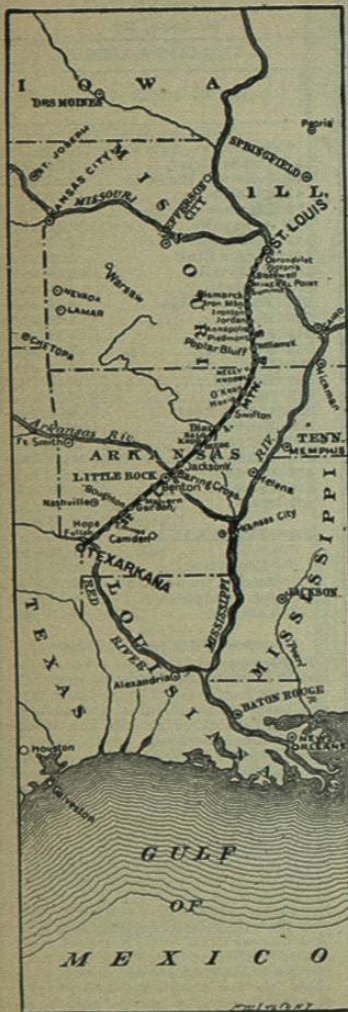
DE ST. LOUIS A LAREDO.

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	Hoxle	4:08 am
244	Swifton	4:40 am
262	Newport	5:15 am
288	Bald Knob	6:08 am
296	Kensett	6:25 am
312	Beebe	6:28 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	11:00 am
457	Hope	12:20 pm
	Llega	1:00 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 EL PASO; 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 venden boletos directos. Se permiten 150 libras de equipaje, libras de costo, con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras con 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.

Como suelen cambiarse las horas en que llegan y salen los trenes conviene enterarse con el Conductor, en el hotel 6 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.

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 despues 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 ferro-carril 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. Segun 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 curacion 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 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 varia desde 90° hasta 160° Farenheit. Hay aquí numerosos hote-



HOT SPRINGS, ARK.
IRON MOUNTAIN ROUTE.

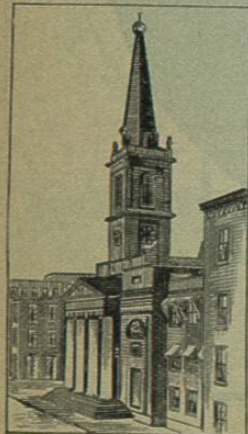
VISTA DE HOT SPRINGS—Estado de Arkansas.
[Ferrocarriil St. Louis & Iron Mountain.]



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 piés sobre el nivel del mar.

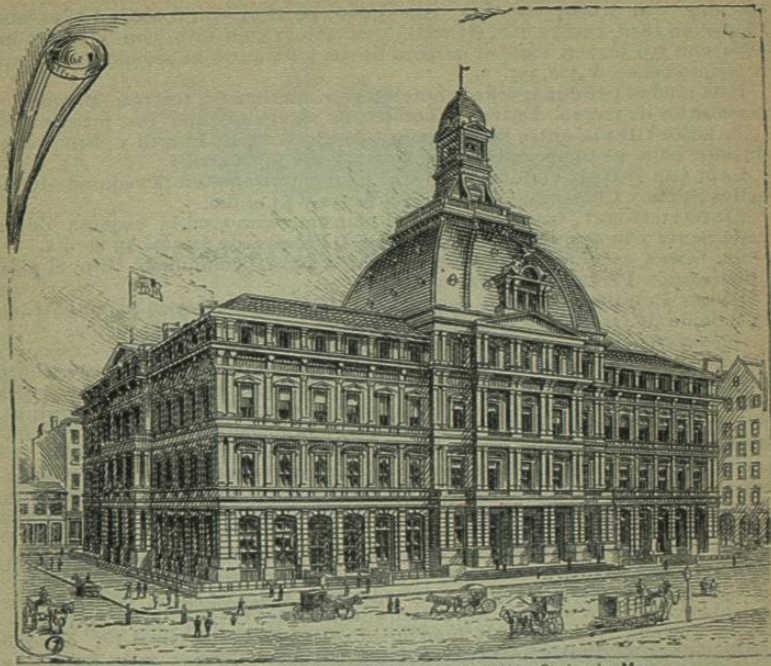


Catedral—St. Louis Mo.

En esta estación se detiene el tren el tiempo de costumbre para la cena.

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 solo 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



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 Misisipí, 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 Misisipí. Esta ciudad fué fundada por los franceses en 1764, cuando el Río Misisipí 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 Napoleón 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° 414 calle Pine—*Consulado Mexicano*, esquina de las calles Sexta y Olive—*St. Louis Transfer Co.*, tiene su despacho en la calle Chestnut, N° 423. Sus omnibus 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 belze 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.

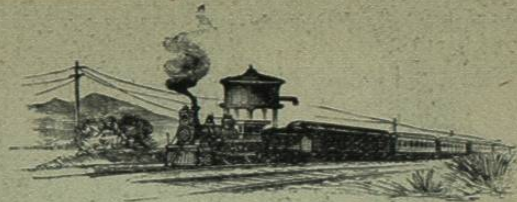
Las Oficinas de Boletos de los principales ferro-carriles son las siguientes: *Missouri Pacific* y *St. Louis Iron Mountain & Southern*, N° 102 calle Fourth—*Wabash*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Chicago & Alton*, N° 216 calle Broadway—*Pennsylvania R. R.*, esquina de las calles Olive y Broadway—*Nacional Mexicano*, N° 100 1/2 calle Fourth—*Atchison, Topeka & Santa Fe*, esquina de las calles Chestnut y Broadway—*Central Mexicano*, N° 105 calle Broadway—*Ohio & Mississippi*, N° 105 calle Broadway—*Missouri, Kansas & Texas*, N° 104 calle Fourth—*Chicago, Burlington & Quincy*, N° 218 calle Broadway—*Chicago Rock Island & Pacific*, N° 106 calle Fourth—*Louisville & Nashville*, 114 calle Fourth—*Mobile & Ohio*, N° 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 é 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-

