

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.

LA CLADE 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

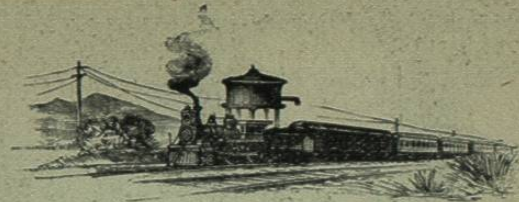
—*Ohio & Mississippi*, N° 105 calle Broadway—*Missouri, Kansas & Texas*, N° 104 calle Fourth—*Chicago, Burlington & Quincy*, N° 218 calle Broadway—*Chicago Rock Island & Pacific*, N° 106 calle Fourth—*Louisville & Nashville*, 114 calle Fourth—*Mobile & Ohio*, N° 108 calle Broadway.

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.

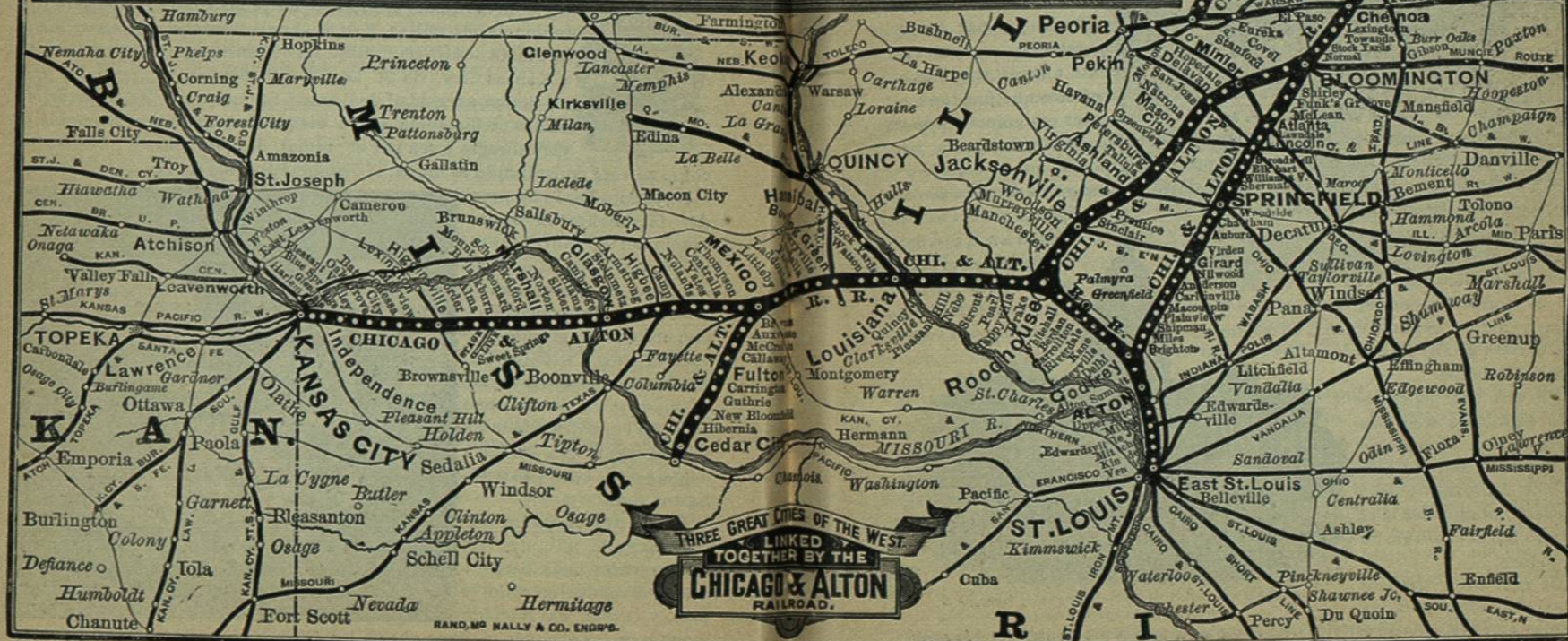
El ferro-carril cuyo nombre sirve de epígrafe al presente capítulo es una de las líneas más importantes y cómodas para viajar entre St. Louis, Mo., y la populosa CIUDAD DE LA EXPOSICION. Se extiende en línea casi recta de St. Louis á Chicago, entre las cuales media una distancia de 283 millas, y de St. 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.



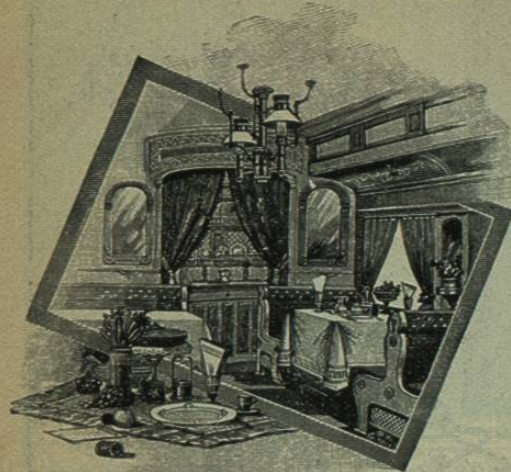
Lo escrito hará comprender fácilmente la importancia del Ferrocarril Chicago & Alton, pues él une con sus rieles de acero á tres de los centros de población y comercio más grandes de todo el país: CHICAGO, ST. LOUIS Y KANSAS CITY. De la importancia de cada una de estas ciudades tiene ya idea el lector 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-





buir tanto para la comodidad del público que viaja. Fué uno de los primeros ó el primero en establecer 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

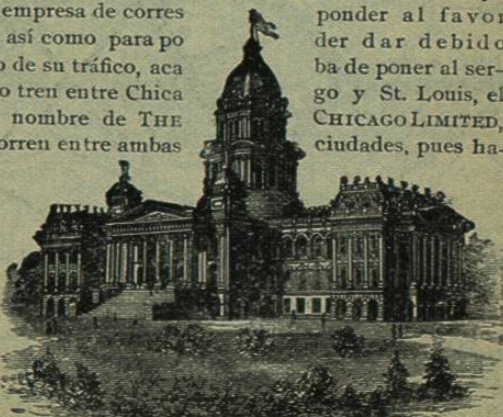


COCHE-COMEDOR—Ferrocarril Chicago & Alton.

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. Deseosa la empresa de corresponder al favor que el público la dispensa, así como para proporcionar el cumplimiento al aumento de su tráfico, acaba de poner al servicio del público un nuevo tren entre Chicago y St. Louis, 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.



CAPITOLIO DEL ESTADO—Springfield, Illinois.
[Ferrocarril Chicago & Alton]

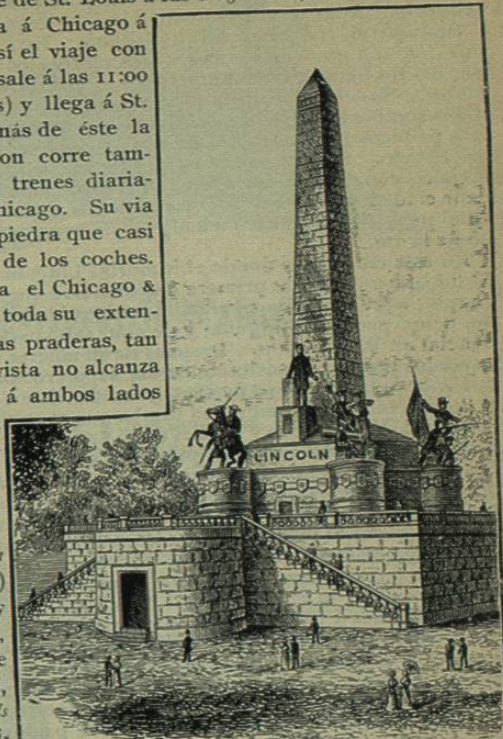
El "Chicago Limited" sale de St. Louis á las 8:15 A. M., todos los días excepto los domingos, y llega á Chicago á las 4:45 P. M., haciéndose así el viaje con la luz del día. De Chicago sale á las 11:00 A. M. (excepto los domingos) y llega á St. Louis á las 7:30 P. M. Además de éste la Empresa del Chicago & 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 desde el *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 Misisipí. 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 espaciosas 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. Él 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.

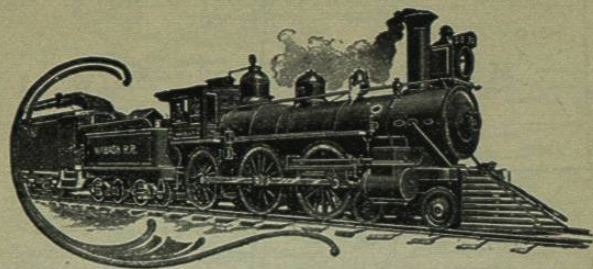
En esta ciudad fué donde el inmortal Lincoln pasó gran parte de su vida. Él fué quien dirigió la primera embarcación que surcó las aguas del río Sangamon; aquí ejerció la carrera de las leyes; aquí, en la legislatura del Estado, ocupó puesto distinguido y de aquí salió para ir á ocupar la silla Presidencial 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 *Roodhouse*. 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.

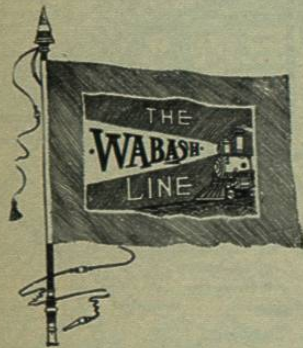
CHAS. M. HAYS, DIRECTOR GENERAL.—F. CHANDLER, AGENTE GENERAL DE PASAJES, ST. LOUIS, MO.

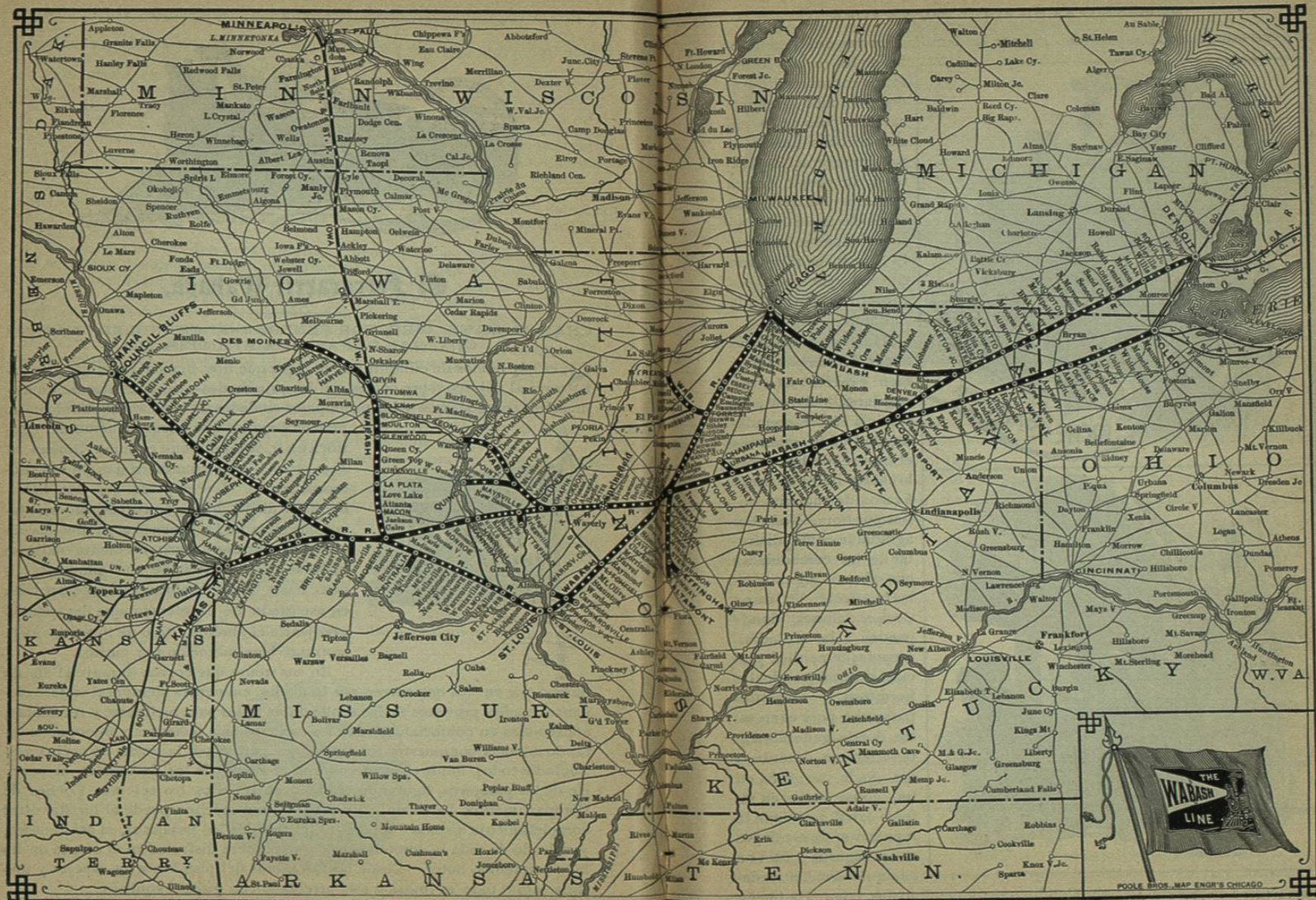
Si es que hemos de cumplir con la tarea que nos hemos impuesto de enterar al público sobre cuáles son las principales y mejores vías de comunicación entre México y las principales ciudades de los Estados Unidos, no podemos menos que hacer mención del FERROCARRIL MODELO, que es como llaman al

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 BROS. MAP ENGR'S CHICAGO

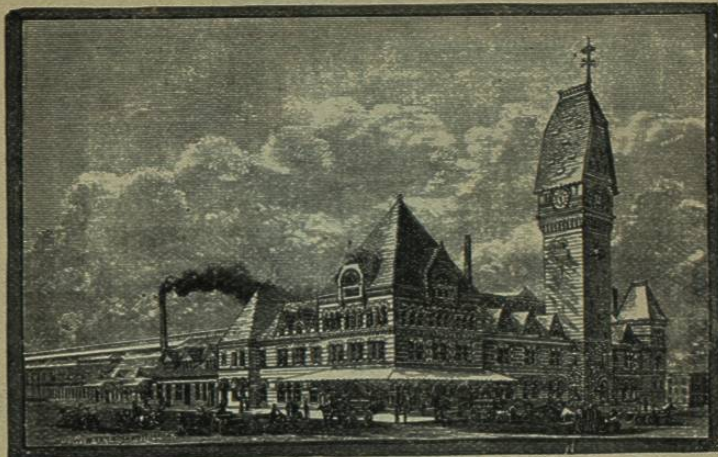
Alcobas tan generalmente preferidos por las familias, en vez de los camarotes de los coches-dormitorios comunmente usados por todos los ferrocarriles; pues en los coches-alcobas puede el pasajero cerrar las puertas de su propio cuarto con llave y disfrutar así en él de tanta libertad como en su propia casa. El precio es el mismo en estos que en los coches-dormitorios de Pullman.



debido tanto á la pericia de sus Conductores y maquinistas como á la buena

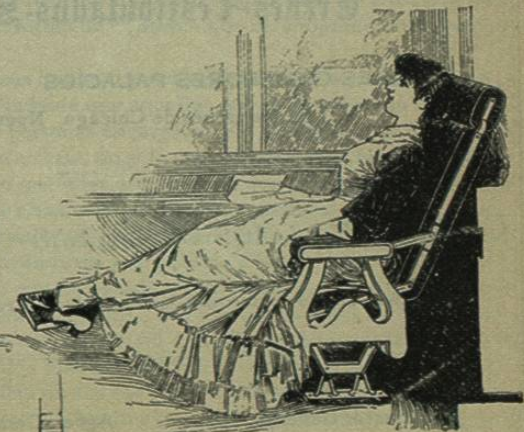
disciplina de todos los empleados que están bajo sus órdenes. Todo-esto, el lujo, la comodidad y la seguridad, encontrará el turista que viaje en los trenes del *Wabash*, de cuya importancia podrá juzgar consultando el mapa que aparece en el presente capítulo.

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 éstos 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,



ESTACION DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL WABASH—Chicago.

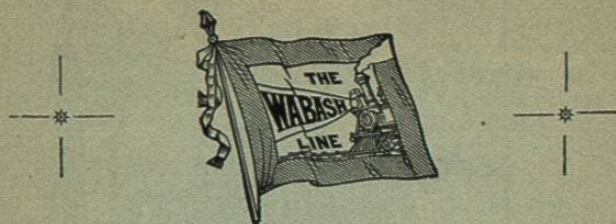
Que no echen pues en olvido esto los turistas mexicanos que lleguen á St. Louis de paso para la gran EXPOSICION UNIVERSAL COLOMBIANA, si es que no tienen boletos directos hasta Chicago. En la ciudad de México, ya sea que hagan su viaje por el *Central Mexicano* ó por el *Nacional Mexicano*, podrán obtener 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



A

...*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.

Coches-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

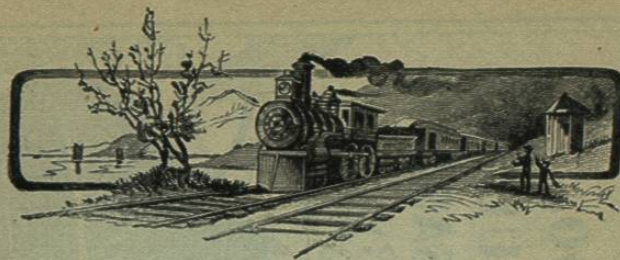
CHAS M. HAYS,

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

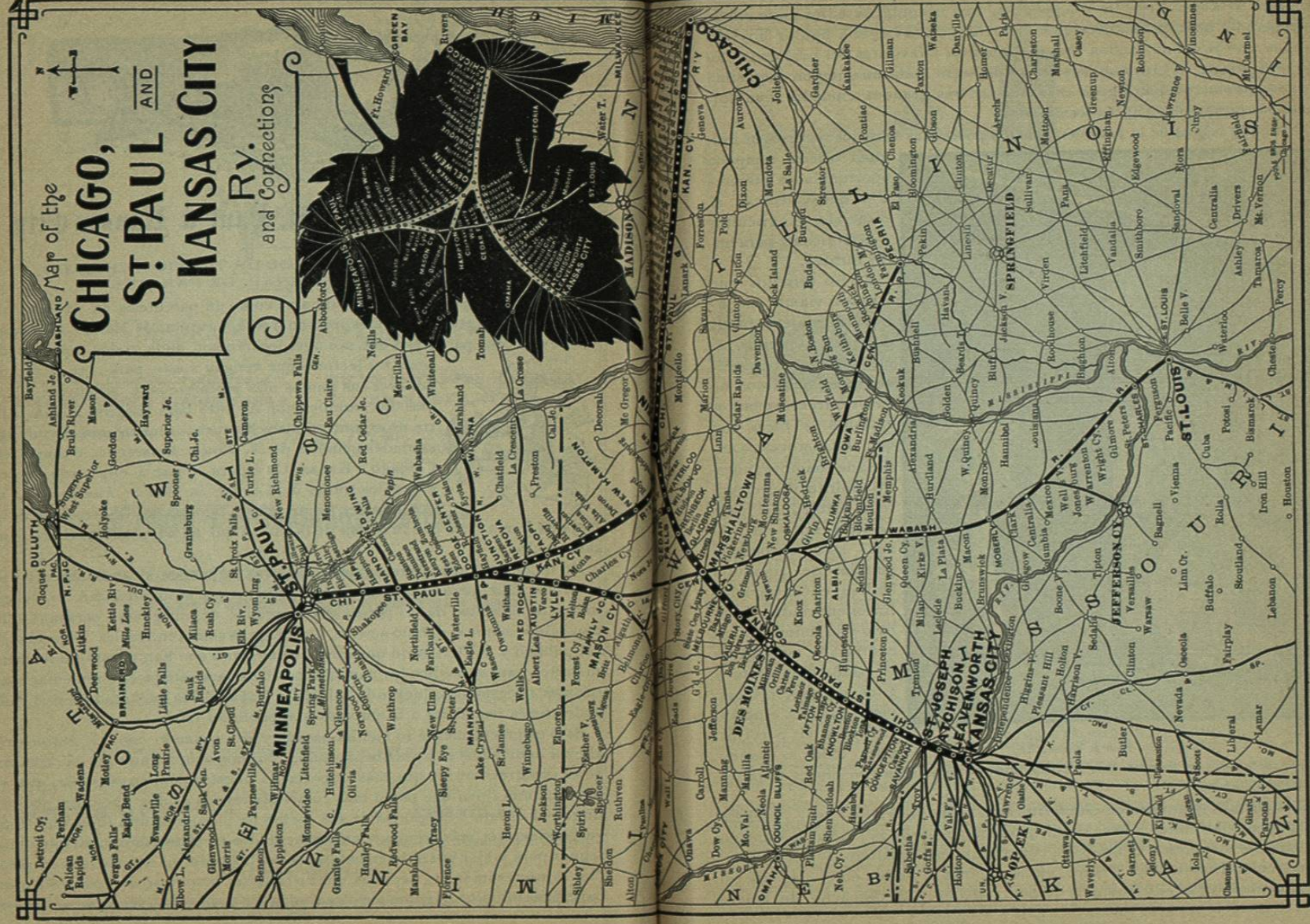


conocer sus puntos más pintorescos y atractivos y las vías de comunicacion mejores para dirigirse á ellos. Entre esos puntos deben los turistas mexicanos incluir las ciudades gemelas de *St. Paul* y *Minneapolis*, y tomar en Chicago ó Kansas City para llegar á ellas uno de los elegantes trenes del *Chicago, St. Paul & Kansas City*, al que tambien se nos ocurre llamara quí "Ferrocarril de la

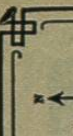
Hoja de Parra," ya que la forma de la marca que ha adoptado nos hace pensar en ello.

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 construccion: 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



The map displays a dense network of railway lines connecting major hubs. Key cities shown include Chicago, St. Paul, Minneapolis, St. Joseph, Leavenworth, and Kansas City. Other cities include Des Moines, Council Bluffs, Omaha, and St. Louis. The map also shows numerous smaller towns and stations, as well as geographical features like rivers and lakes. The railway lines are depicted as solid lines, with some major routes highlighted in a darker shade. The map is framed by a decorative border.

St. Paul & Kansas City. De una pequeña, casi insignificante línea que era ha prosperado, merced á su excelente direccion, hasta llegar á figurar hoy entre las vias de comunicacion más prominentes y favoritas del público en todo el Nordeste, y, cruzando sus brazos de acero toda una region riquísima por sus productos, han ligado entre sí á las tres grandes ciudades que forman sus principales puntos terminales.

Ninguna region de la misma extension posee más variados recursos ni nin-



COCHE DORMITORIO DE COMPARTIMENTOS.—Ferrocarri
Chicago, St. Paul & Kansas City.

guna ofrece tampoco 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.
[Ferrocarri Chicago, St. Paul & Kansas City.]

de la compañía se encuentra en la calle Clark, N.º 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 estacion 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 podria bien llenar todo un furgon de ferro-carril.

Esta línea férrea atraviesa de Este á Oeste toda la parte ó extremo Norte del Estado de Illinois, y en la estacion 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 larguísimas 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 estacion *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 estacion que se pasa en Iowa, pues la siguiente, que es *Taopi*, se encuentra en territorio de Minnesota. *Dodge Center* se llama una pequeña estacion situada á 348 millas de Chicago, la cual ofrece muy bonitos paisajes; allí se ven también montañas cubiertas por una vigorosa vegetacion, 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 Misisipí, 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 bajío 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 Misisipí, 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 reúnen 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.