

De el Paso á Nueva Orleans.

EL SOUTHERN PACIFIC—EL PASO Y SAN ANTONIO—UNA CIUDAD SIMPATICA—HERMOSAS MUJERES.

Al concluir, en la página 144 de esta guía de viajeros, nuestra ligera reseña descriptiva de las principales ciudades que con su construcción dejaron ligadas el interesante *Ferrocarril Central Mexicano*, ofrecemos volvernos á ocupar de El Paso, y ya es tiempo de cumplir nuestra promesa.

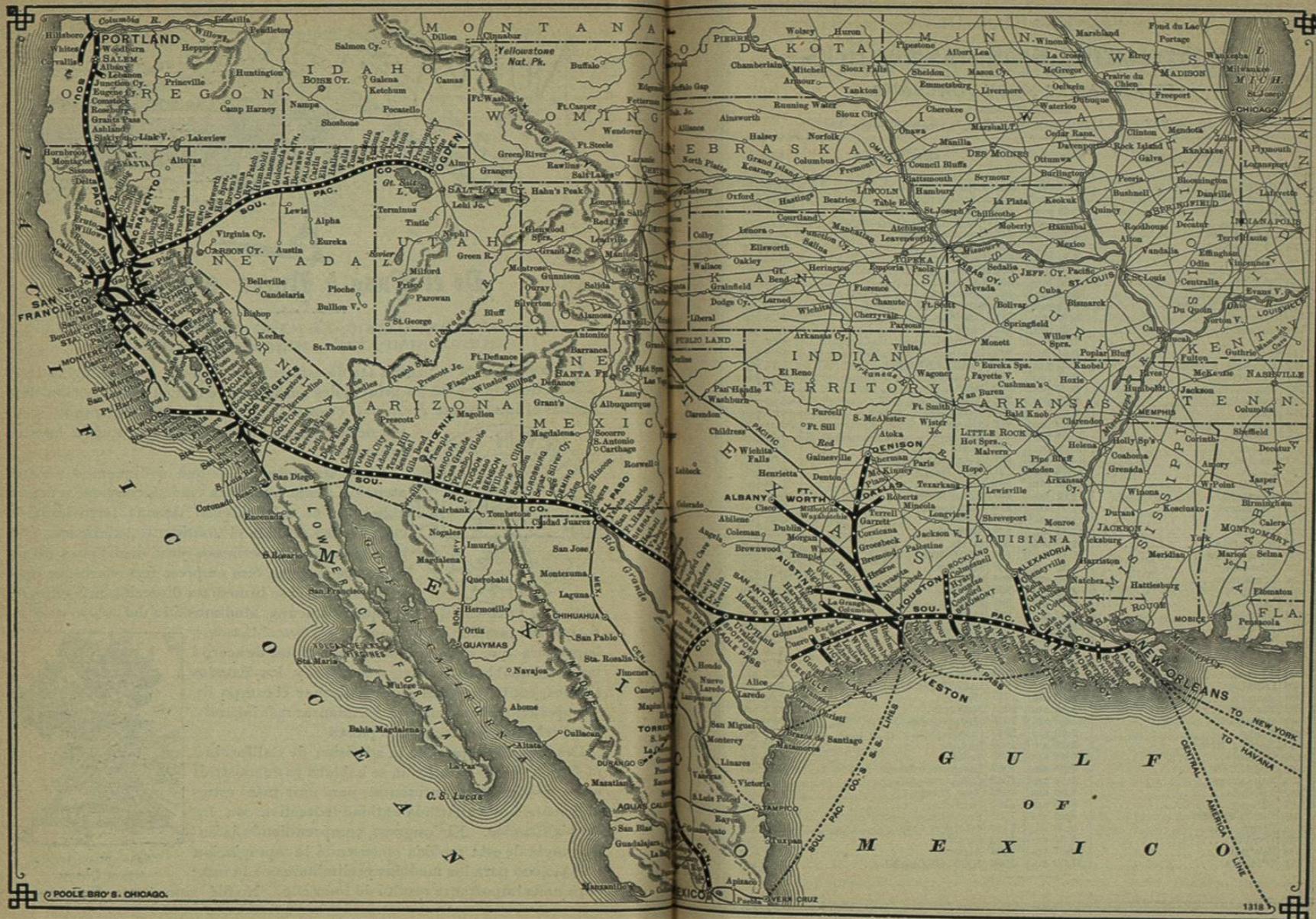


Antes, sin embargo, de que dediquemos nuestra atención á esta fronteriza ciudad, conviene sepamos algo sobre el más extenso sistema ferroviario de cuantos hay en todo el Continente Americano, ó en todo el mundo, deberíamos quizá decir; pues no sabemos de ninguna otra empresa ferroviaria que opere y tenga bajo su inmediata dirección más miles de millas de ferro-carril que la que nos ocupa: aludimos á la del *Southern Pacific*, que fué también, junto con la del *Central Mexicano*, la primera que dejó unidas con sus cintas de acero á las dos Repúblicas vecinas, á México y los Estados Unidos, contribuyendo así á ensanchar el campo de sus operaciones mercantiles y á afianzar más las amistosas relaciones entre ambos países.

Desde poco después de la admisión de California á la Unión Norte-Americana se hablaba ya de construir un ferro-carril trascontinental, para unir más estrechamente á esta apartada entidad federativa con los demás Estados. El Congreso, comprendiendo la importancia de esta medida recomendó la apropiación de \$340,000 para las medidas preliminares de la ruta; pero nada importante resultó de todo ello. No fué sino hasta después del



Agunos productos de Nueva Orleans.



—ITINERARIOS DEL—
Ferrocarril Southern Pacific
 DE EL PASO A NUEVA ORLEANS.

Tiempo Central
 W. C. WATSON—Agente General de Pasajes, Nueva Orleans, La.

Millas	ESTACIONES	Salida de	Millas	ESTACIONES	Salida de
0	El Paso	3:10 pm	584	Londo	11:15 am
12	Ysleta	3:44 pm	594	Dunlay	11:32 am
15	Rivera	3:50 pm	609	Lacoste	11:56 am
21	San Elizario	4:02 pm	634	*SAN ANTONIO—Sale	1:23 pm
39	Río Grande	4:35 pm	646	Conyverse	1:25 pm
53	Ft. Hancock	5:00 pm	658	Marion	2:09 pm
63	Madden	5:21 pm	668	Seguin	2:31 pm
71	Finlay	5:40 pm	678	Kinsburg	2:54 pm
80	Malone	6:00 pm	689	Luling	3:02 pm
88	Etholen	6:10 pm	699	Horwood	3:46 pm
92	*SIERRA BLANCA	6:27 pm	704	Sandy Fork	4:00 pm
102	Greyton	6:57 pm	711	Waelder	4:18 pm
111	Tobert	7:11 pm	718	Pierson	4:24 pm
129	Fay	7:40 pm	723	Flatonia	4:48 pm
145	Chispa	8:04 pm	729	Engle	5:02 pm
153	Wendell	8:15 pm	735	*SHULENBURG	5:15 pm
167	Valentine	8:35 pm	744	Weimar	5:47 pm
177	Ryan	9:01 pm	749	Borden	5:57 pm
187	Aragon	9:19 pm	755	Glidden	6:20 pm
196	Marfa	9:35 pm	758	Columbus	6:26 pm
210	Paisano	10:08 pm	762	Alleyton	6:34 pm
218	Toronto	10:26 pm	769	Ramsey	6:47 pm
223	Alpine	10:39 pm	775	Eagle Lake	6:57 pm
231	Strobel	10:55 pm	781	New Philadelphia	7:08 pm
246	Lenox	11:26 pm	791	East Bernard	7:29 pm
250	Marathon	11:43 pm	802	Randon	7:49 pm
264	Warwick	12:01 am	807	Rosenberg	8:15 pm
271	Haymond	12:17 am	814	Richmond	8:22 pm
277	Taber	12:35 am	817	Walker	8:34 pm
283	Maxon	12:45 am	823	Stafford	8:48 pm
291	Rosenfeld	12:58 am	834	Stella	9:11 pm
299	Longfellow	1:12 am	844	*HOUSTON—Sale	10:00 pm
307	Emerson	1:25 am	860	Sheldon	10:40 pm
316	Feodora	1:50 am	864	Crosby	10:50 pm
323	Feodom	2:03 am	878	Dayton	11:13 pm
330	Eldridge	2:17 am	884	Liberty	11:25 pm
337	Dryden	2:32 am	898	Devers	11:50 pm
344	Thurston	2:45 am	908	Sour Lake	12:10 am
352	Watkins	3:02 am	928	Beaumont	12:50 am
360	Lozier	3:20 am	949	Orange	1:30 am
369	Samuels	3:38 am	970	Ederly	2:09 am
378	Osman	3:58 am	985	Westlake	2:37 am
389	Langtry	4:23 am	987	Lake Charles	2:47 am
400	Shulah	4:50 am	1010	Welsh	3:34 am
419	Viaduct	5:10 am	1021	Jennings	3:55 am
429	Comstock	5:30 am	1026	Mermontau	4:05 am
439	Feely	5:50 am	1040	Crowley	4:29 am
450	Devil's River	6:23 am	1046	Rayne	4:50 am
456	Mc Kees	6:48 am	1056	Scott	5:00 am
464	*DEL RIO	7:05 am	1062	Lafayette—Llega	5:10 am
473	Johnstone	7:46 am	1062	Lafayette—Sale	5:20 am
487	Amanda	8:00 am	1080	New Iberia	5:59 am
494	Kinney	8:25 am	1101	Baldwin	6:43 am
501	*SPOFFORD	8:40 am	1105	Franklin	6:52 am
524	Cline	9:20 am	1126	*Morgan City	7:37 am
541	Uvalde	9:55 am	1132	Boutte	9:39 am
563	Sabinal	10:37 am	1206	Algiers	10:31 am
576	D'Hanis	11:00 am	1206	NEW ORLEANS	10:55 am

—ITINERARIO DEL—
Ferrocarril Southern Pacific
 DE EL PASO A NUEVA ORLEANS.

Tiempo Central
 W. C. WATSON—Agente General de Pasajes, Nueva Orleans, La.

INFORMES UTILES PARA EL VIAJERO.

La ciudad de El Paso es donde termina el sistema ó division del Atlántico del Ferrocarril Southern Pacific y donde comienza su Division del Pacifico, la cual termina en San Francisco, California. En El Paso forma empalme con el Ferrocarril Central Mexicano para la ciudad de México y sus estaciones intermedias, y con el Atchison, Topeka & Santa Fé para Denver, Kansas City, Chicago, etc.

La estación de SPOFFORD marcada con una crucecita es donde se separa el ramal del Southern Pacific que va á formar empalme con el Ferrocarril Internacional en EAGLE PASS y CIUDAD PORFIRIO DIAZ, para Torreon y la ciudad de México.

La distancia entre Eagle Pass y Spofford es de 35 millas, la cual recorren los trenes en una hora y diez minutos. Los trenes salen de Spofford á las 3:20 P.M., llegan á la única estación intermedia, que es Darling, á las 3:45 y á Eagle Pass á las 4:30 P.M.—De Eagle Pass salen á las 11:00 A.M., llegan á Darling á las 11:45 A.M. y á Spofford á las 12:10 P.M.

Los crucecitas marcan la estación de San Antonio, donde el Southern Pacific forma empalme con el International & Great Northern para Laredo, y de allí para puntos de México por medio del Ferrocarril Nacional Mexicano.

Los trenes de este ferrocarril corren por Tiempo Central entre El Paso y Nueva Orleans, y por Tiempo del Pacifico entre El Paso y San Francisco. El Tiempo Central se adelanta dos horas sobre el Tiempo del Pacifico.

Se permiten 150 libras de equipaje, libres de costo, con cada boleto ó pasaje entero y 75 libras por cada 1/2 pasaje. Por los niños menores de 5 años no se cobra; por los que tienen de 5 á 12 años se cobra 1/2 pasaje y pasaje entero por los mayores de esa edad.

El Southern Pacific forma empalme en Nueva Orleans con todos los trenes directos y veloces que de allí parten para las grandes ciudades del Norte y del Este.

COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.

Precios que en ellos se cobran.

ENTRE LAS CIUDADES DE	CAMA DOBLE	SECCION	GABINETE
El Paso y Nueva Orleans	\$7.50	\$15.00	\$28.00
Nueva Orleans y Nueva York	9.00	18.00	34.00
El Paso y San Francisco	7.00	14.00	26.00
Nueva Orleans y San Francisco	13.00	25.00	50.00
Nueva Orleans y St. Louis	5.00	10.00
Nueva Orleans y Chicago	6.00	12.00

Como suelen cambiarse las horas de partida y llegada de los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estación.

PRINCIPALES AGENCIAS.

- E. HAWLEY, Ayudante General de Tráfico.....Nº 343 calle Broadway, N. Y.
- L. H. NUTTING, Agente de Pasajes para los EE. UU. del Este.....Nº 343, calle Broadway, N. Y.
- E. E. CURRIER, Agente en.....Boston, Nº 192 calle Washington.
- R. J. SMITH, Agente en.....Filadelfia, Nº 49, calle South Third.
- W. G. NEIMYER, Agente General para los EE. UU. del Oeste.....Nº 204 calle Clark, Chicago.
- G. W. FLETCHER, Agente de Boleto.....Nº 613 calle Market, San Francisco, Cal.
- W. E. HALM, Agente General.....Nº 18 calle East First South, Salt Lake City, Utah.
- C. H. MORILL, Agente Comercial.....Cuarto 607, Edificio Lousier, St. Louis, Mo.
- WM. MACKENZIE, Agente Comercial para la República de México, Ciudad Porfirio Diaz, México.
- H. N. GIBSON, Agente Comercial.....Primera de San Francisco, Nº 12, México.
- C. K. DUNLAP, Agente Comercial.....Antigua Casa de Correos, Monterey, México.
- C. W. HOLE, Agente Comercial.....El Paso, Texas.

RUDOLPH FALCK.

AGENTE GENERAL DE PASAJES PARA EUROPA.

- Nº 2 Deichthor Strasse, Hamburg, Alemania—Nº 49 Ladenhall Street, Lóndres, Inglaterra.
- Nº 7 India Buildings, Liverpool, Inglaterra—Nº 7 Bierhaven, Rotterdam, Netherlands—Nº 1 Rue au Sucre, Antwerp, Bélgica.

rompimiento de la guerra civil cuando el Congreso Federal comprendió la necesidad de tomar medidas más activas en este sentido, para poder proteger así al rico Estado de California; pues de la citada guerra podrían renacer complicaciones que hiciesen perder al país esta lejana porción de su territorio. Los Sres. Stanford, Crocker, Huntington y Hopkins se habían unido en sociedad para construir la parte de la deseada línea férrea de Ogden al Oeste, y el Senador Sargent recomendaba urgentemente los proyectos de los ferro-carriles *Central Pacific* y *Union Pacific*. Finalmente, un decreto por medio del cual se hacían las necesarias concesiones para el efecto pasó las dos cámaras del Congreso, y recibió la aprobación del Presidente Lincoln el 1° de Julio de 1862.

Era pues éste, como se ve, más que un asunto de interés particular ó personal, un asunto del Gobierno, el cual tenía por fin principal la protección de todo su territorio al Oeste del Río Misisipí. Pero si bien es cierto que el Gobierno estimaba la construcción del ferro-carril trascontinental como una necesaria medida militar, comprendía á la vez que por medio del citado ferro-carril se poblarían las apartadas regiones del país y que se desarrollarían su agricultura y su minería, contribuyendo así á aumentar el poderío y la riqueza de la nación.

Se dió al fin principio á esta obra, magna y peligrosa, si se tienen en cuenta las grandes dificultades que habían que vencerse para tender los rieles en una distancia mayor que 2,000 millas al través de inmensos desiertos, de casi inaccesibles montañas y cruzando regiones habitadas solo por indios bárbaros cuya hostilidad se tenía que vencer también á cada paso.

El *Central Pacific* fué el tronco del cual brotaron despues nuevas compañías y nuevos ferro-carriles, y aunque los principales dueños ó accionistas en todas estas nuevas compañías y ferro-carriles eran los mismos que figuraban á la cabeza del *Central Pacific*, cada uno de ellos era dirigido y operado separadamente de los otros. Para su mayor armonía y para que todos pudiesen estar bajo una sola dirección se formó, pues, de los miembros más prominentes de éstas, en Marzo 17 de 1884, la hoy conocida con el nombre de *Southern Pacific Company*. Ella comprende todas las diferentes empresas ferrocarrileras antes aludidas. Véase el mapa para formarse una idea de su gran importancia y extensión.

El Paso es ciudad que cuenta con unos 12,000 habitantes y es de agradable aspecto. Aunque en su infancia aun, tiene calles amplias, rectas y limpias, con costosos edificios aquí y allá de tres y cuatro pisos.

Su temperatura (salvo alguno que otro día en el año) no es ni muy cálida ni muy fría y la salubridad de su clima es notoria. De todas partes del país, pero muy particularmente de los Estados del Este, afluyen á El Paso personas que sufren de afecciones pulmonares; pues la sequedad y pureza del aire que aquí se respira dicen que mucho influye para aliviar y prolongar la vida de aquellos en cuyo organismo la terrible enfermedad ha hecho ya grandes estragos, y que ha salvado á muchísimos que acudieron á dicho lu-

gar en tiempo oportuno, cuando la tisis se hallaba aun en su primer grado.

El Paso fué la primera puerta internacional que los ferro-carriles abrieron entre los dos vecinos países para que por allí pudiesen ellos efectuar su rápida comunicación y cambio de efectos; y ese tráfico que se inauguró con la conclusión del *Southern Pacific* y el *Central Mexicano* ha ido en continuo aumento, contribuyendo muy eficazmente al desarrollo de la fronteriza ciudad.

Diez años pasados, el lugar que nos ocupa contaba apenas con 200 habitantes, los cuales vivían en ruinosas casuchas de adobe, separados del resto del mundo por inmensos desiertos, sin escuchar nunca el alegre silbar de la locomotora; y para comunicarse con cualquier ciudad de importancia tenían que emprender larguísimas y peligrosas jornadas.

Pero no estaba ya por entonces lejano el día en que debían verificarse cambios notables en el aletargado pueblito.

En el año de 1880 cuatro importantes ferro-carriles activaban á la vez sus trabajos con dirección á El Paso: eran estos el *Southern Pacific*, el *Atchison Topeka & Santa Fé*, el *Texas & Pacific* y el *Galveston Harrisburgh & San Antonio R. R.* El primero de estos se acercaba por el Oeste; el segundo por el Norte y el tercero y el cuarto por el Este.

Aunque á la sazón se hallaba aun cada uno de estos ferro-carriles á más de cien millas de El Paso, ya el público fijaba su atención en esta sección del país y poco tardó la insignificante aldea en sacudirse el polvo acumulado sobre ella en el trascurso de tantos años. Gentes especuladoras comenzaron á llegar en grandes números de todas partes; se establecieron diversas clases de negocios, segun las exigencias del momento; la subdivision de terrenos en solares y la construcción de casas se inauguró en seguida y, entre tanto, los ferro-carriles indicados redoblaban sus esfuerzos para anticipar su llegada á la de sus antagonistas.

El que se llevó la palma, como vulgarmente se dice, fué el *Southern Pacific*. Verificó su entrada en El Paso el día 13 de Mayo de 1881. Pocos días despues la primera locomotora del *Atchison Topeka & Santa Fé* con sus sonoros silbidos hacia subir de punto el entusiasmo de los vecinos de la ya entonces activa comarca; unos cuantos meses despues arribó el primer tren del *Texas & Pacific* y otros cuantos meses más tarde quedó también concluido el ferro-carril de *Galveston Harrisburgh & San Antonio*. Entre tanto la construcción del *Central Mexicano* se seguía con toda actividad, como ya lo demostramos en el primer capítulo de este libro, quedando al fin terminado desde la ciudad de México hasta El Paso el día 8 de Marzo de 1884.

Ya hoy, pues, la decoración se ha cambiado por completo. Aquellas vi-



St. Charles Hotel—El Paso.

viendas de antidiluviana arquitectura se han trocado en elegantes edificios; los 200 aislados habitantes háñse aumentado á unos 12,000 y cinco diferentes líneas férreas forman un acarreo constante y continuo de pasajeros y de efectos entre México y los Estados Unidos del Norte, poniendo á la ciudad al mismo tiempo en comunicacion directa con los principales centros mercantiles de ambos países.

Los valores de las mercancías exportadas de México á los Estados Unidos del Norte por medio de la Aduana de El Paso, Texas, durante los últimos cinco años son los siguientes:

AÑO	QUE PAGARON DERECHOS	LIBRES DE DERECHOS
1885	\$149,803.78	\$1,296,788.00
1886	210,439.47	2,507,426.00
1887	170,528.00	3,547,947.00
1888	172,492.75	4,558,333.00
1889	237,999.87	4,727,447.00
1890		
1891		
1892		
Total		Total

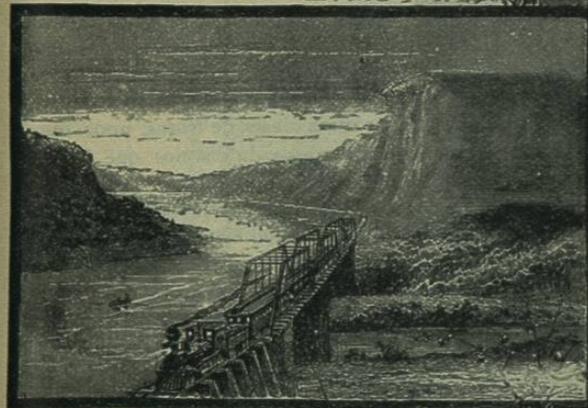
No solo se han hecho notables mejoras en el estilo de los edificios destinados al comercio últimamente: tambien los edificios públicos y las residencias de particulares han recibido su correspondiente atencion. Actualmente se halla próximo á concluirse uno elegante, de ladrillo, piedra y hierro destinado á servir de Aduana y Administracion de Correos.

El edificio de la Corte, cuyo costo de construcción ascendió á \$110,000 y la nueva Aduana aludida, la cual habrá costado una vez terminada la obra \$250,000 harian honor á una ciudad de 50,000 almas. Su alumbrado público consiste de gas y luz eléctrica de arco, y sus calles principales dedicadas al comercio son la de El Paso y la de San Antonio.

Durante los últimos dos ó tres años no ha habido aquí mayor actividad en los negocios; pero los comerciantes de El Paso tienen gran fé en el porvenir de su ciudad: y bien pueden tenerla, pues por su situacion geográfica, por la salubridad de su clima, por la circunstancia de haberse convertido en centro de ferro-carriles, los cuales la han de acarrear siempre un tráfico que ha de ir en constante aumento; por ser el punto ó puerta internacional por donde se abastece á una gran porcion del territorio mexicano; por hallarse en el centro de una region donde abunda toda clase de minerales y por estar inmediata á ricas comarcas agricultureras, no cabe duda ninguna que está destinada á alcanzar andando el tiempo una gran importancia comercial.

El *Southern Pacific* forma empalme en esta ciudad con el *Central Mexicano* para todas las principales poblaciones de México; así es que los pasajeros del último citado país que deseen visitar las ciudades de Los Angeles, Santa

Barbara, San Francisco ó Sacramento, en California, y hasta Portland, en el Oregon; así como las ciudades de San Antonio, Houston, Galveston y Nueva Orleans, no tienen que hacer más que un solo cambio de trenes siguiendo por esta ruta. En Spofford Junction forma empalme el *Southern Pacific*, por medio de un pequeño ramal que tiene hasta Eagle Pass, con el *Ferrocarril Internacional Mexicano* para Torreon, y la capital de México; en San Antonio, con el



EL SOUTHERN PACIFIC EN GRAND CAÑON—Texas, Nacional Mexicano, por medio del *International & Great Northern* para Laredo, Monterey, San Luis Potosí, Tampico y México, y en Nueva Orleans con todos los grandes ferro-carriles que de allí parten para St. Louis, Chicago,

Cincinnati, Cleveland, Niágara, Buffalo, Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington y demás grandes ciudades del Norte y del Este de la nación.

La parte del gran *Ferrocarril Southern Pacific* que queda entre las ciudades de El Paso y San Francisco es conocida como su "Sistema del Pacífico," y la comprendida entre El Paso y Nueva Orleans como su "Sistema del Atlántico."

El tren expreso para Nueva Orleans parte de El Paso á la hora indicada en el itinerario que acompaña este capítulo. La bien balastrada via del ferrocarril se extiende desde este punto adelante hácia el Sudeste, y sus elegantes trenes se deslizan veloces sobre ella, atravesando las inmensas llanuras del Estado de Texas.



SAN JOSÉ, MISION.

MISION DE SAN JOSÉ—San Antonio, Texas.

Pronto se pasan las estaciones de Isleta y San Elizario, muy propias para la agricultura por la riqueza de sus terrenos y donde se dan, además de muchas otras clases de frutas, unos duraznos grandes y dulcísimos que los muchachos de estos lugares se apresuran en vender á los pasajeros durante la propia estación del año, en los cortos momentos que en ellos se detiene el tren.

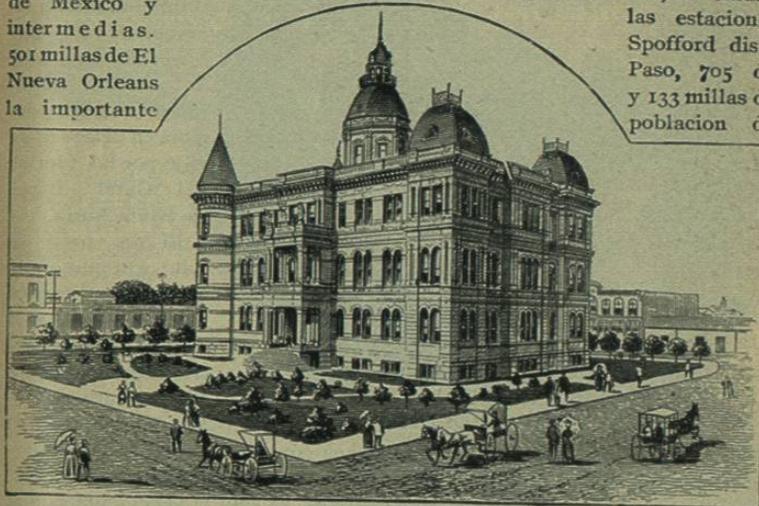
Sierra Blanca, adonde llega el tren á las 6:27 de la tarde y que dista 92 millas de El Paso es la estación de la cena. Nada hay aquí que pueda llamar particularmente la atención del viajero; la estación, sin embargo, es un verdadero oasis en medio del desierto, y su servicio de mesa es bueno. Una vez han restablecido los pasajeros sus desfallecidas fuerzas estomacales el tren se pone de nuevo en movimiento, y mientras dura la luz incierta del crepúsculo no se ve al través de los cristales del tren otra cosa que dilatadas planicies interrumpidas aquí y allá por algunas lomas de poca altura, desnudas las unas y las otras de gruesa vegetación, pero no escasas de nutritivo pasto. Pero no se desanime el viajero si hasta el punto á que hemos llegado no ha encontrado aun paisajes extraordinariamente hermosos ó atractivos, que "de todo hay en la tierra del Señor." Lo difícil sería, sí, no encontrar nada digno de llamar la atención en una zona tan extensa como la que recorre el *Ferrocarril Southern Pacific*.

Temprano, á la mañana siguiente, entra el tren al Gran Cañon del Río Grande, y poco despues se vuelven á ver las turbias aguas del río al cual debe su nombre y que sirve de línea divisoria entre los Estados Unidos y México.

Esta parte del camino, [véase el grabado] ofrece perspectivas magníficas y que á la vez impresionan fuertemente. A las 7:05 de la mañana se detiene el tren en

Dos Rios, estación del almuerzo, y despues de permanecer allí el tiempo de costumbre continúa adelante para llegar á

Spofford á las 8:40 A. M. Esta es la estación de donde parte un corto ramal del *Southern Pacific* [véanse el mapa é itinerario] para formar empalme en Eagle Pass con el *Ferrocarril Internacional Mexicano*, para Torreón, la ciudad de México y las estaciones intermedias. Spofford dista 507 millas de El Paso, 705 de Nueva Orleans y 133 millas de la importante población de



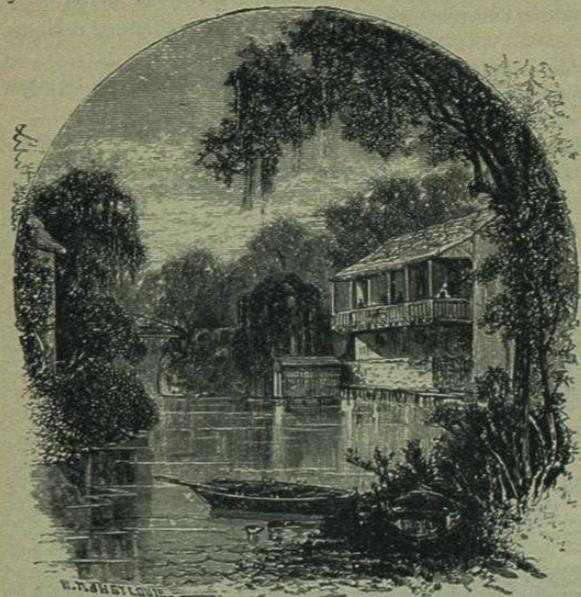
PALACIO MUNICIPAL—San Antonio, Texas.

San Antonio, que es la primera ó principal ciudad del Estado de Tejas. El tren llega aquí á las 12:55 del medio día y forma empalme con el *International & Great Northern* para Laredo y de allí para la ciudad de México por el *Nacional Mexicano*.

Sus principales hoteles son los siguientes: *Menger Hotel*, en la Plaza del Alamo; precios, de \$2.50 á \$5 al día; *Southern Hotel*, en la Plaza Principal, \$2.50 al día; *Hotel Maverick*, N° 330 calle Houston del Este; precios, de \$2.50 á \$3; *St. Leonard* y *Central Hotels*, Plaza Principal; precios, de \$1.50 á \$2 al día. Estos hoteles están conducidos todos los más bajo el plan americano.

La Ciudad está situada en el centro del fértil valle del Río de San Antonio, por sobre cuyas cristalinas aguas se puede cruzar varias veces en el centro de la ciudad mismas sobre puentes bien construidos, con solo recorrer unas cuantas de sus cuadras. Dista 572 millas de Nueva Orleans, 154 millas de la frontera mexicana en Laredo y 634 millas de El Paso. Es una ciudad de 50,000 habitantes, provista de buenos hoteles, tranvías, alumbrado eléctrico

y de toda clase de modernas comodidades. Su clima es



UNO DE LOS BAYOUS DE LA LUISIANA.

hacen cada vez más marcados. Ya no se ven con la misma frecuencia aquellas grandes llanuras entre cuyas alfombras de excelente pasto podían encontrarse apenas algunos pequeños matorrales: ya aquí la vegetación es más robusta; tan robusta y tan densa más adelante, cerca de la línea divisoria entre los Estados de Texas y la Luisiana que no parece sino que aún aluz del día se vea en dificultades para penetrar hasta el corazón de aquellas selvas.

A las 5:15 P. M. se llega á *Shulenburg*, donde algo pueden hacer para restablecerse los que sientan desfallecimiento estomacal, así como también en

Houston, adonde se detiene el tren 20 minutos: arriba á las 9:40 y sale á las 10:00 P. M. *Houston* es en importancia la tercera ciudad de Texas, tanto por su población como por su comercio. Se extiende á ambos lados del llamado *Buffalo Bayou*, el cual desemboca en la Bahía de Galveston. El importante puerto de Galveston solo dista 50 millas de Houston y hay establecidas entre ambas ciudades magníficas vías de comunicación, tanto por agua como por tierra. Los principales hoteles de Houston son el *Capital Hotel*; *Globe Hotel*; *Hutchins House* y *Tremont House*. San Antonio, Houston y Galveston son ciudades que todo aquel turista que pudiese disponer del tiempo para ello haría bien en visitar.

A la 1:30 de la mañana y después de cruzar el Río Sabino en la estación

de notoria salubridad y su temperatura no podía ser más agradable. Hay aquí interesantes ruinas de antiquísimas misiones, entre las cuales figura más prominentemente la del Alamo, por haber sido aquí donde los tejanos sufrieron una terrible derrota en Marzo 6 de 1836 por las fuerzas del General López de Santa Anna.

El tren parte de San Antonio á la 1:20 P. M. y poco después comienza el viajero á notar grandes cambios en los terrenos que recorre, cambios que se

de *Orange* sobre un magnífico puente, se sale de los terrenos del Estado de Texas para entrar á los de la Luisiana. Este punto dista 949 millas de El Paso y 257 millas de Nueva Orleans.

El tren avanza siempre por terrenos fertilísimos, dejando á ambos lados de la vía unas veces extensos cañaverales; otras, plantaciones de algodón ó de arroz; otras, tupidos bosques de árboles gigantes con flecos y cortinajes lar-

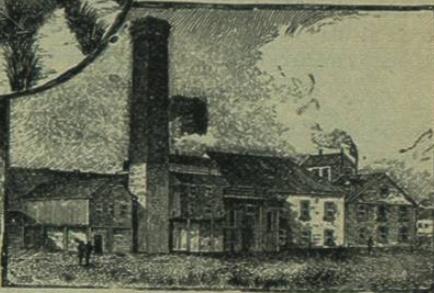


en tropel á la llegada del tren á una multitud de muchachos y muchachos descalzos, sin sombrero y de color todos ellos como el del café cuando se ha pasado de tueste; y junto con esta gente menuda acuden también mujeres

jóvenes y viejas, con rostros teñidos del mismo firme color y en los cuales se comprende que tuvo empeño en imprimir todos los grados de su fealdad una pródiga africana naturaleza. Pero sin embargo de esto, se lee claramente en las tinieblas de su fisonomía la alegría que les proporciona la llegada de cada uno de estos trenes, y causa buen efecto oírles reír estrepitosamente, con toda la boca, y después de poner los ojos en blanco varias veces y de hacer mil visajes, concluir con esa colilla ó lánguido final de risa tan peculiar de las gentes de su raza.

Y así, gozando el pasajero que viaja por este ferrocarril, unas veces por lo extraño y raro de los cuadros que se ofrecen á su vista y otras por su hermosura indescriptible, pasa unas horas tras otras sin percibirse de ello, sin aburrirse ni fatigarse, y llega al fin feliz y contento á

Nueva Orleans, que es la estación terminal en el Sur del Ferrocarril *Southern Pacific* y una de las de mayor importancia en todo el país.



ALGODON, ARROZ, AZUCAR—Productos de Luisiana.

guisimos de musgo color gris, y cruzando otras veces sobre puentes de madera y hierro alegres bayous, siendo de estos los principales el *Bayou Ramos* situado á 76 millas de Nueva Orleans; el *Bayou Beuf*, á 73 millas; el *Bayou Lafourché*, á las 52 millas y el *Bayou des Allmands* á 32 millas. En todas estas estaciones y en muchas otras, vense acudir