

VISTA DEL GRAN LAGO SALADO—Ferrocarril Denver & Rio Grande.

—Oh, setenticinco centavos solamente.

—Pues vengan los anteojos.

Pagamos su importe, contemplamos por un momento agradecidos aquellos pequeños cristales á los cuales tendríamos que ser deudores desde aquel día por la conservacion de nuestra vista, les hicimos una caricia con el pañuelo y los guardamos en el bolsillo del chaleco.

Llegamos á Cimarron, y despues de la comida nos dirigimos al coche-observatorio. Una vez instalados en él pasamos una mirada escudriñadora por su humano contenido, y pudimos notar que había allí turistas de lejanos climas, de muchas de las razas del mundo, sintiendo solamente que no estuviese la nuestra mejor representada entre todas ellas.

El tren se puso en movimiento y poco despues avanzaba por el estrecho cañon. Las vistas aumentaban en importancia, y el entusiasmo de los pasajeros del coche-observatorio crecía tambien al mismo tiempo, contribuyendo al colorido de la escena las exclamaciones que arrancaban á las bellas turistas aquellos incomparables cuadros que unos tras otros iban ofreciendo las montañas.

En este cañon se ven las llamadas *Chippeta Falls*, un salto de agua que se desprende de una inmensa altura, para depositar su espumoso velo en el seno del río que pasa por el fondo del cañon rompiendo sus cristales contra los peñascos que forman su lecho; y se ve tambien, en una parte donde el cañon forma un espacioso anfiteatro, levantarse magestuosa, inmensa, la *Currecanti Needle*, (Aguja de Currecanti) una solitaria montaña de granito, cuya afilada cima parece penetrar hasta la region de las nubes. Véase el grabado.

Pero ya antes dijimos que la descripcion de estos lugares es imposible. Tal atraccion tuvieron para nosotros cuando por primera vez los visitamos, que nos olvidamos de tomar nota de los puntos más notables en un libreto de que para el caso nos habíamos provisto, y nos olvidamos hasta de los anteojos que por 75 cvos. habíamos comprado para proteccion de nuestra vista, la cual, dicho sea de paso, nada sufrió con el olvido. Nos acordamos de ellos una vez nos vimos otra vez en despoblado, por decirlo así.

Ya que por hoy no podemos ocuparnos con más detalles del *Denver & Rio Grande*, ferrocarril sin igual por sus atractivos, recomendaremos visiten los puntos aquí aludidos á todos aquellos turistas que deseen conocer algunas de las obras más sorprendentes y hermosas de la Naturaleza.



El Ferrocarril de Erie.

D. I. Roberts, Agte. Gral. de Pasajes, Nueva York—E. W. Buskirk, Ayudante General de Pasajes, Chicago.

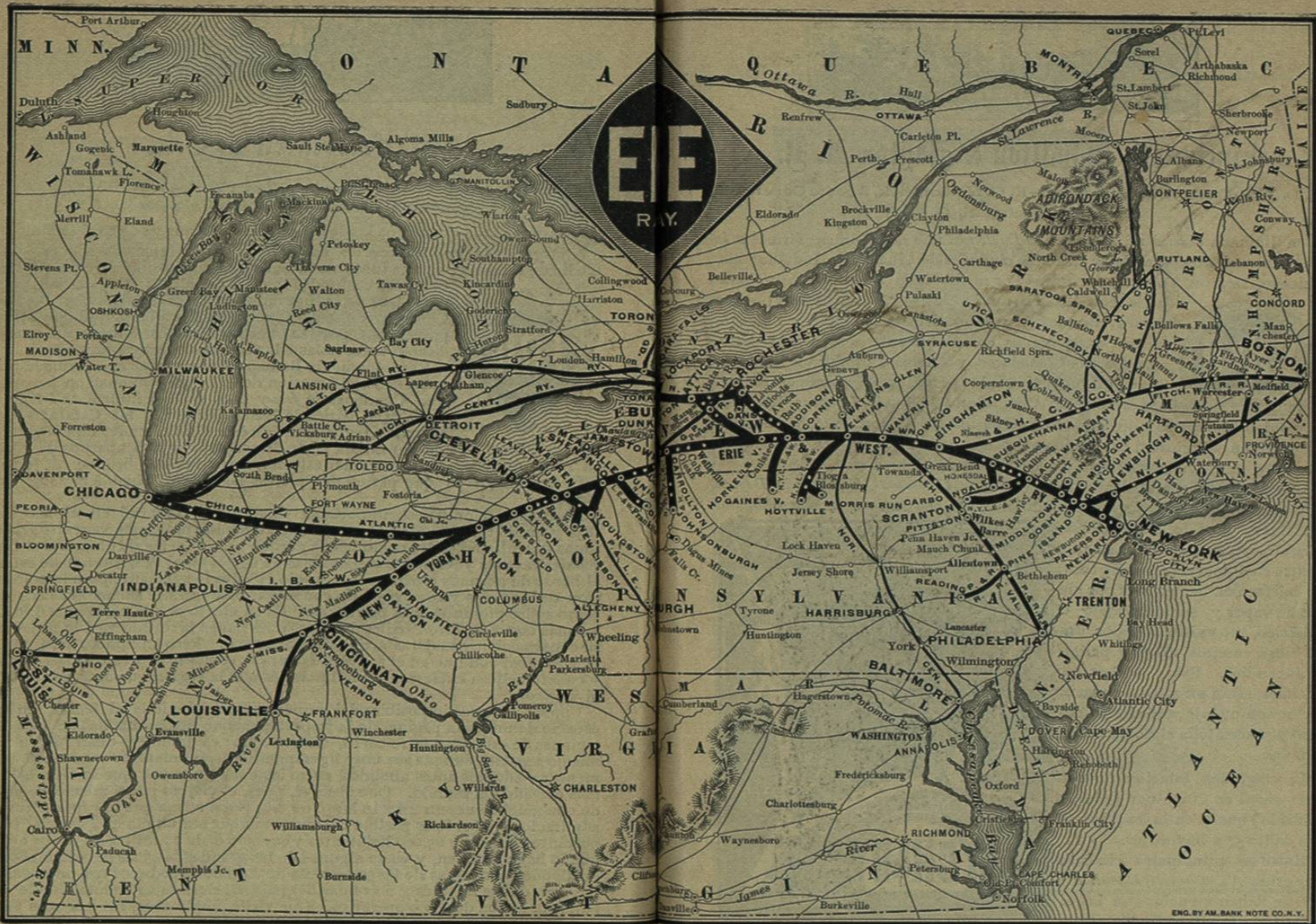
Véase el mapa que ocupa las dos siguientes páginas y se podrá facilmente juzgar de la importancia de este ferrocarril y sus conexiones. Por medio de estas abarca una inmensa extension de territorio y atraviesa ó une entre sí á casi todas las más populosas ciudades del país, entre las cuales figuran Nueva York, Filadelfia, Boston, Chicago, St. Louis, Cincinnati, Cleveland, Buffalo y otras, pudiéndose por lo mismo obtener boletos de pasaje directo entre todas ellas siguiendo por esta ruta.



El propiamente llamado *Ferrocarril de Erie* forma la primera division ó seccion de esta gran combinacion ferroviaria. Comienza en *Jersey City*, ciudad inmediata á Nueva York, y se extiende hasta Buffalo y las Cataratas del Niágara, teniendo hasta este último punto una longitud de 442 millas. Ya en la primera parte de esta Guía y al ocuparnos de Nueva York dijimos, que para tomar este ferrocarril deben dirigirse á Jersey City en los *ferries* que parten del pié de las calles Chamber y 23ª del Oeste.

La construccion de esta importante vía férrea se comenzó en el año de 1836 y quedó terminada en el año de 1851, teniendo antes que vencerse gravísimas dificultades, tales como las de abrirse paso á fuerza de dinamita al través de elevadas y escabrosas montañas de sólida roca; desgastando de éstas, al borde de abismos espantosos, tan solo el espacio suficiente para la colocacion de los rieles y construyendo con el gasto de gruesas sumas puentes de acero sobre profundísimas barrancas. Es en efecto el que nos ocupa uno de los más costosos ferrocarriles del país, pues hanse invertido ya á la fecha en su construccion y mejoras arriba de \$60,000,000. Pero en cambio ¡cuánta es la seguridad con que en él se viaja, cuánta la comodidad y lujo de sus trenes y cuánta belleza encierran los mil paisajes que la region que atraviesa ofrece al viajero!

Una de las cosas imposibles del mundo es poder dar idea al lector, en el espacio de una sola página, de la importancia que tienen muchas de las estaciones de este gran ferrocarril, así como lo es tambien describir en el mismo espacio, aunque sea muy ligeramente, sus numerosos puentes é inmensos viaductos antes aludidos, entre los cuales uno hay que se dice es el más elevado del mundo. Que observe, pues, el viajero por sí mismo, seguro de que mucho encontrará á lo largo de esta línea férrea que le causará justa admiracion. Y si le es posible detenerse aunque sea un día en *Paterson*, importante ciudad de 65,000 habitantes y que solo dista 17 millas de *Jersey City*, que lo haga tambien, y visite algunas de las grandes fábricas de estampados de algodón y algunas de las 30 fábricas de tejidos de seda, cuyas producciones son de las mejores y más finas del país, fábricas estas treinta, donde se emplean arriba de 8,000 operarios. Que visite, finalmente, las *poéticas Cascadas del Passaic* que quedan á corta distancia de la industriosa ciudad de *Paterson*.





Cincinnati, Hamilton & Dayton R. R.

M. D. Woodford, Director General—E. O. McCormick, Agete General de Pasajes, Cincinnati, Ohio.

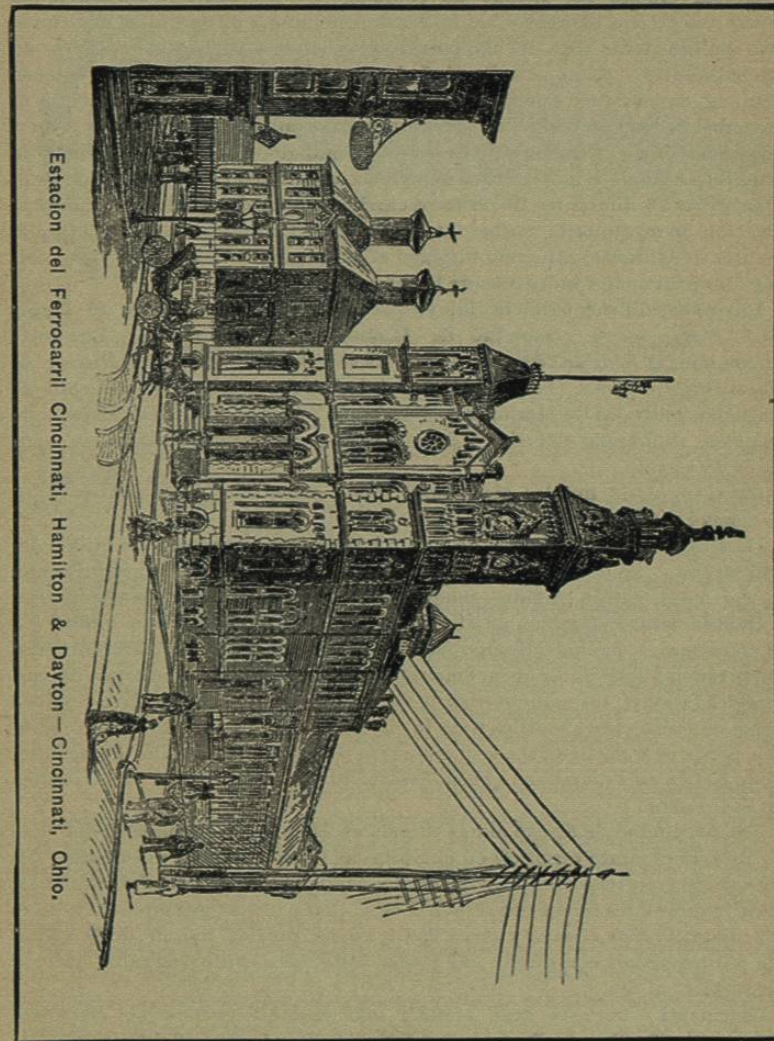
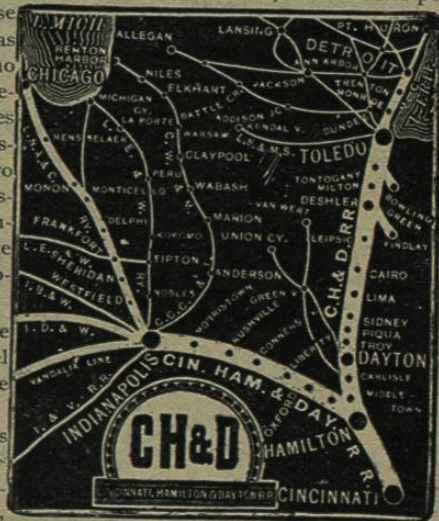
La llamada *Cincinnati, Hamilton & Dayton* es una de las líneas férreas más convenientes para viajar entre las ciudades de Cincinnati, Indianapolis, Chicago, Dayton, Toledo y Detroit. Por medio de su conexión en Indianapolis con el *Ferrocarril Monon*, (Monon Route) corre trenes directos y veloces entre Cincinnati y Chicago, trenes vestibulados completamente, con Coches-Salones, Coches-Comedores y Coches-Dormitorios Palacios. Sus demás conexiones le permiten así mismo correr trenes directos de Cincinnati á St. Louis, Decatur, Keokuk, St. Paul, Minneapolis y otros puntos interesantes del Noroeste, y empalma también en Cincinnati con el *Ferrocarril Queen & Crescent* y el *Louisville & Nashville* para Nueva Orleans y las estaciones intermedias.



Una de las especialidades en el servicio del *Cincinnati, Hamilton & Dayton* son los llamados COCHES VESTIBULADOS DE SEGURIDAD, construidos por un nuevo modelo, los cuales se dice ofrecen muchas más garantías contra cualquier accidente; y como su calefacción se efectúa por medio de vapor y su alumbrado es eléctrico, no existe tampoco después de luego en ellos ningún peligro de incendios. Estos coches especiales están arreglados en su interior con un lujo verdaderamente raro y poseen toda clase de comodidades.

La magnífica estación de este ferrocarril en Cincinnati [véase el grabado] queda en la esquina de las calles 5ª y Baymiller.

Entre las principales ciudades que cruza el *Cincinnati, Hamilton & Dayton* deben mencionarse las siguientes: Indianapolis, Hamilton, Dayton, Toledo y Cincinnati, todas de gran importancia.



Estacion del Ferrocarril Cincinnati, Hamilton & Dayton—Cincinnati, Ohio.

Indianapolis, punto terminal de su division del Noroeste, es la capital y principal ciudad del Estado de Indiana, y está situada en las orillas del *White River*, (Río Blanco) á 124 millas de Cincinnati y 190 millas de Chicago. Su fundacion data del año de 1819 y asciende á 107,445 el número de sus habitantes. Es una bonita ciudad construida en una fértil y extensa planicie, cuyas calles tienen 90 piés de anchura y forman ángulos rectos al cruzarse: calles bien empedradas y adornadas con muchos grandes y hermosos edificios. Pero no solo es esta una ciudad bonita sino tambien de gran importancia y movimiento comercial, contribuyendo á esto en gran manera las 18 diferentes líneas ferro-carrileras con que cuenta. La construcción de maquinaria, coches de ferro-carril y carruajes, muebles, implementos de labranza, así como tambien el empaque de carnes saladas, forman las principales industrias de la ciudad.

Entre sus edificios públicos llaman particularmente la atención el *Capitolio del Estado*, cuyo costo fué de \$2.000,000; la *Casa de la Corte*, que costó \$1.200,000; el *Asilo de Ciegos*; el *Asilo de Dementes*; el *Asilo de Sordo-Mudos* y la *Union Passenger Depot*, (Estacion General de Pasajeros) situada en la calle de Luisiana, entre las de Meridian y Tennessee. Tiene un buen sistema de tranvias, alumbrado eléctrico y de gas, varios excelentes parques y otros sitios de recreo.

Sus principales hoteles son: *Bates House*, *Grand Hotel*, *New Denison Hotel*, *Brunswick* y *Occidental*.

Hamilton, es una poblacion de 17,519 habitantes, situada en las orillas del Río Miami. Su principal industria es la fabricacion de artefactos de madera, carruajes, harina, zapatos, maquinaria é implementos para la agricultura.

Dayton, situada tambien en el mencionado Río Miami, es una ciudad de 58,568 almas y que hace tiempo figura ya como un centro industrial de gran importancia, debiéndose mencionar entre los principales productos de sus grandes fábricas, las maquinarias de vapor, estufas, coches de ferro-carriles, papel de todas clases y útiles para la agricultura. Tiene magníficos edificios públicos y particulares y su comercio se halla en estado floreciente. Todo indica en esta ciudad que su desarrollo será grande en el trascurso de pocos años.

Toledo, ciudad de 82,652 almas situada en el extremo Occidental del Lago Erie, es el punto terminal en el Norte del ferro-carril que nos ocupa. Es ciudad de gran importancia comercial y centro interesante de ferro-carriles, pues 17 diferentes líneas convergen á esta plaza. Sus principales hoteles son: *Hotel Madison*, *Burnet* y *Boody House*, cuyos precios varían de \$2 á \$3 al día por hospedaje completo. El *United States Hotel* es de segunda clase y cobra \$1.25 al día.

Cincinnati. De esta gran ciudad, que es donde comienza el *Ferrocarril Cincinnati, Hamilton & Dayton* y donde están situadas sus oficinas generales, nos ocupamos ya en el lugar correspondiente. Véase el índice.



El Ferrocarril Ohio & Mississippi.

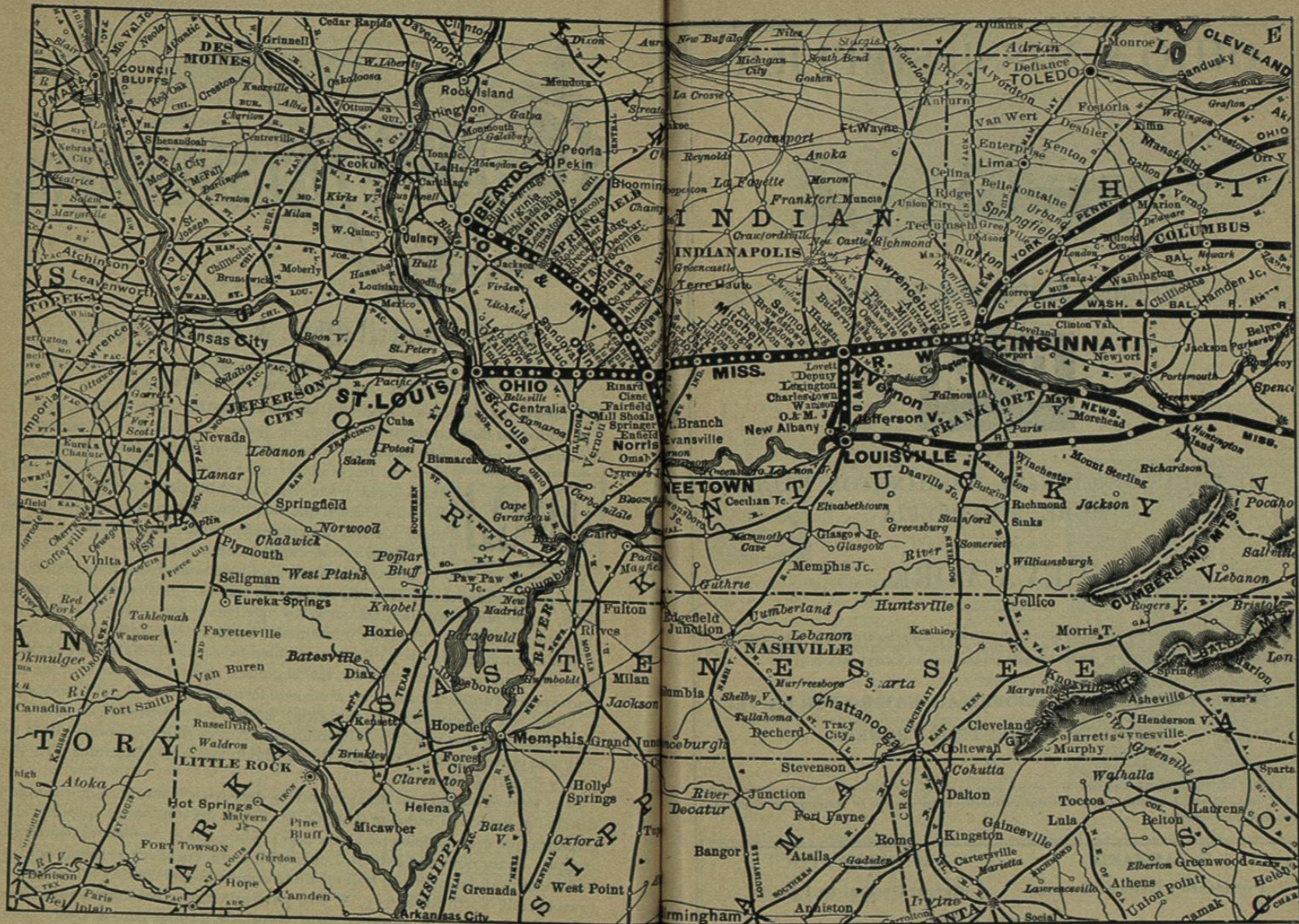
J. F. BARNARD, PRESIDENTE Y GERENTE GENERAL.—W. B. SHATTUCK, AGENTE GENERAL DE PASAJES, CINCINNATI, O.

El turista de México al dirigirse á las ciudades del Este en los Estados Unidos no debería dejar de visitar, de paso, la capital de Washington. Para hacerlo así sin descaminarse ó sin incurrir en ningun gasto adicional debería favorecer al *Ferrocarril Ohio & Mississippi*, que es la única línea desde San Luis y la parte Occidental de los Estados Unidos que tiene coches-dormitorios que corren todos los días directamente hasta Nueva York, pasando por Washington, capital de la nacion.



El *Ferrocarril Ohio & Mississippi* ofrece facilidades sin igual para visitar las principales ciudades del Este sin cambio de coches. Sus trenes que parten de St. Louis por la mañana, así como los que salen por la tarde, llevan Coches-Dormitorios de Pullman directamente hasta Nueva York via Cincinnati, Washington Baltimore y Filadelfia siguiendo la ruta del Baltimore & Ohio, que es la que atraviesa una de las regiones más pintorescas en todo este continente. Tambien forma empalme este ferro-carril con el de Chesapeake & Ohio, via Cincinnati, Washington, Baltimore y Filadelfia al través de las montañas y los valles de Virginia hasta Nueva York, y con la Ruta del Erie que corre hácia el Nordeste desde Cincinnati á las Cataratas del Niágara y de allí á Nueva York.

Si el viajero compra en México boletos directos á cualquiera de las ciudades de los Estados Unidos al Este de St. Louis, debería hacer que en ellos constara que eran propios para efectuar el viaje por el *Ferrocarril Ohio & Mississippi*. Si los compra hasta St. Louis solamente, entonces al llegar aquí debería acudir al despacho de boletos de la compañía del *Ohio & Mississippi*, sito en la calle North Broadway, N° 105, para procurarse boletos por esta línea. Allí el Sr. A. J. Lytle, nuestro Agente General de Pasajes para el Oeste, suministrará gustoso cuantos informes se soliciten en conexión con este ferrocarril.



OHIO & MISSISSIPPI R.R.



TRENES EXPRESOS VELOCES



—ENTRE—

ST. LOUIS, CINCINNATI, WASHINGTON, BALTI-
MORE, FILADELFIA

—Y—

NUEVA YORK.

Los trenes del "Ohio & Mississippi" van directos á todas estas ciudades, sin hacer cambios ningunos, y están provistos de elegantes Coches-Dormitorios de Pullman. Los terrenos que cruza su vía son de los más pintorescos en todo el país.

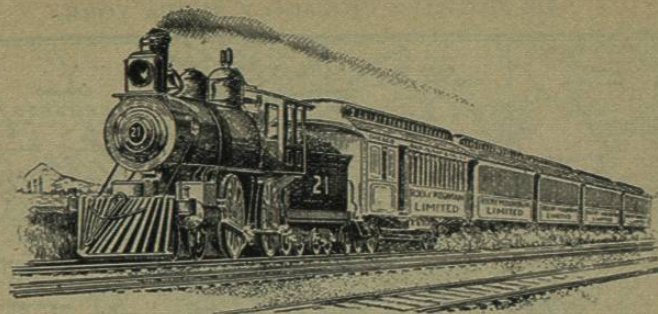
NO SE HACE CARGO ADICIONAL AL VIAJERO POR LA VE-
LOCIDAD DE NUESTROS TRENES.

A. J. LITTLE, Agente General de Pasajes para el Oeste, N° 105, calle North Broadway, St. Louis, Missouri, tendrá gusto en suministrar los informes que se soliciten en conexión con este ferrocarril.

J. F. BARNARD,
Presidente y Gerente General,

W. B. SHATTUC,
Agente General de Pasajes.

Cincinnati, Ohio.



Ferrocarril Chicago, Rock Island & Pacific.

E. ST. JOHN, GERENTE GENERAL—JNO. SEBASTIAN, AGTE. GRAL.
DE PASAJES—OFICINAS GENERALES, CHICAGO.

LA GRAN RUTA DEL ROCK ISLAND, como también es muy generalmente conocido el extenso sistema ferrocarrilero cuyo nombre sirve de encabezado á esta página, constituye una de las vías de comunicación más directas y

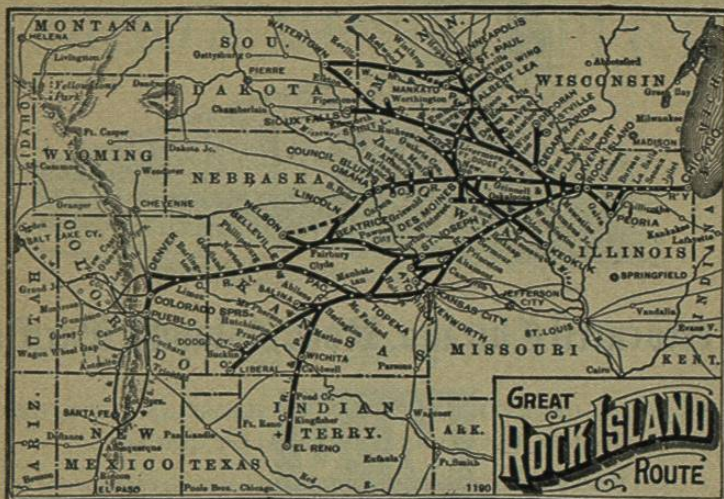


convenientes para viajar entre Denver y Chicago, tanto por el excelente servicio como por la rapidez de sus trenes de pasajeros. En Denver forma empalme con ferrocarriles para Salt Lake City, (Ciudad del Lago Salado) capital de Utah, Sacramento, San Francisco y demás puntos del Pacífico en California, y con el *Atchison, Topeka & Santa Fé* para El Paso y la ciudad de México. Véase el mapa que aparece en la página 550. Tiene este ferrocarril dos magníficos trenes limitados que hacen la carrera entre Denver y Chicago, pasando solo una noche ó un día en el viaje. El Tren No. 21, conocido con el nombre de "ROCKY MOUNTAIN LIMITED" sale de Chicago todos los días á las 10:45 A. M. y llega á Denver y Colorado Springs en la tarde del día siguiente, antes que todos sus competidores, sin hacer por esto cargo adicional ninguno.



Su Estacion en Chicago.

"BIG 5" es el nombre de su otro gran tren aludido. Este sale de Chicago á las 10:00 P. M. y llega á Denver, Colorado Springs y Pueblo en la segunda mañana, *pasando solo un día en el viaje*, via Omaha. El Tren No. 21 no está



Mapa de la gran "Ruta del Rock Island," corriendo á la fecha que entra en prensa esta publicacion. Se pondrá de nuevo al servicio del público el día iro. de Abril de 1893.

Estos trenes parten de Denver para Chicago, el primero á las 9:00 A. M., con el nombre de SILVER STATE LIMITED, y el segundo á las 8:10 P. M., con el nombre de TREN No. 6, de la *Union Passenger Station*, estacion general de pasajeros, la cual está situada al pié de la calle 17ª.

Su elegante estacion de pasajeros en Chicago, un pequeño grabado de la cual aparece en la página anterior, está situada en la calle Van Buren, distante un par de cuadras de la Administracion de Correos.

El "Rocky Mountain Limited" es un hermoso tren cuyos coches-dormitorios, coches-salones, coches-comedores, etc., están arreglados interiormente con gusto exquisito y provistos de todas las últimas mejoras inventadas para la comodidad del público que viaja. Este tren recorre la distancia de 1,127 millas, que es la que separa á las ciudades de Denver y Chicago, en solo 33 horas; pero como de estas se emplean unas cinco durante el viaje en tomar agua y carbon y en hacer el necesario cambio de máquinas, debe calcularse que su velocidad media es de 40 millas por hora, pues sin las dichas detenciones podría salvar las 1,127 millas de distancia en 28 horas. En algunas partes del camino se desliza sobre sus bruñidos rieles á razon de 60 millas por hora ó sea á milla por minuto, y, sin embargo de esta rapidez, el viajero casi ni se percibe de ello, tal es la nivelacion y magnífico balastre de la via y la perfecta construccion de sus coches. Conviene que no olviden todo esto los turistas de México que vengán á la Exposicion y que deseen hacer su viaje via la hermosa ciudad de Denver, de la cual ya nos hemos ocupado en páginas anteriores.

Capitulo Ultimo.

INEVITABLE DEMORA—OBSEQUIO DEL CENTRAL MEXICANO—MÉXICO Y EL GRAL. PORFIRIO DIAZ.

EL HOMBRE PROPONE Y DIOS DISPONE, dice un antiguo refran español, y de lo mucho de verdad que él encierra tenemos pruebas plenas á cada paso. Nosotros, por ejemplo, comenzamos el primer capítulo de este libro diciendo: "Al dar á luz la segunda edicion de esta guía de viajeros van corridos los primeros meses del año de 1892..." Lejos estábamos entonces de imaginar que en el mes de Setiembre habríamos de estar escribiendo sus últimas líneas; pero tampoco contábamos con que poco despues habria de faltarnos la salud hasta el grado de obligarnos á interrumpir nuestro trabajo y á posponer así su publicacion. Las enfermedades del cuerpo, que hubieron de agravarse y prolongarse á influjo de males morales que con motivo de pérdidas tan sensibles como irreparables hemos venido sufriendo son, pues, la causa del retraso de tres ó cuatro meses que en salir á luz ha tenido esta publicacion. Pero la dicha demora, lejos de ser perjudicial ha sido benéfica á los fines que con esta obrita nos hemos propuesto, pues el aumento de datos y descripciones que despues la hemos hecho no pueden memos que aumentar su interés y utilidad para el viajero.

Merced á la generosidad de la empresa del FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO, que animada del loable deseo de obsequiar al público de México hizo con nosotros los necesarios arreglos para ello, DIEZ MIL EJEMPLARES de este libro, (cinco mil de la obra completa y cinco mil que solo incluyen las descripciones de los ferro-carriles y ciudades de la RUTA No. 1) ó sea casi toda su segunda edicion, tendrán circulacion libre en el país. De esta manera la empresa del citado gran ferro-carril presta un gratuito y positivo servicio á todas aquellas personas que se preparen para visitar en el año entrante, no solo la Exposicion Universal Colombiana sino así mismo cualesquiera de las populosas y hermosas ciudades de los Estados Unidos; pues de todas ellas contiene el libro útiles descripciones, acompañadas de magníficos y costosos grabados; y tambien noticias de los principales ferro-carriles que las ligan entre sí, precios de pasajes, itinerarios, mapas, nombres de los