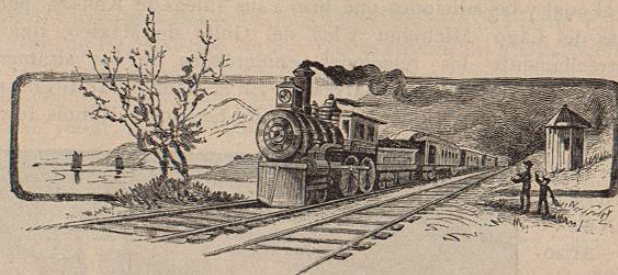


CALLE DE EL PASO—El Paso, Texas.

roy's Transfer Company. Esta compañía se encarga de llevar los equipajes á domicilio ó al hotel que se le indique. Cobra por cada baul 50 cvos. y 25 por cada pequeña petaquilla. Al Agente de esta compañía se le pueden entregar sin temor los *checks* de equipajes, lo mismo en Ciudad Juarez que en El Paso, debiendo el Agente de dicha compañía que los recoja dar en todos casos al pasajero, en cambio del suyo, otro *check* ó el correspondiente recibo, el cual vuelve á recoger al entregar los bultos. Bueno es advertir aquí también que esta misma compañía llevará á cualquier hotel, sin cobrarle nada ni por su persona ni por sus equipajes, á todo pasajero que tenga *boleto directo* para cualquier otra ciudad de los Estados Unidos del Norte; pues tiene hechos arreglos especiales para el efecto con las compañías ferrocarrileras. Los carruajes públicos cobran \$2.50 por la primer hora, \$1.50 por la segunda y \$1 por la tercera y siguientes. Los principales hoteles son el Grand Central, precio de \$2.50 á \$4 al día, y el Vendome, de \$2.50 á \$3. Las principales casas de huéspedes, donde solo se consiguen habitaciones son: el St. Charles Hotel, que renta sus elegantes cuartos de 75 cvos. á \$1 al día, situado en la calle de El Paso, esquina de Overland, y el Central Blok Hotel, N° 101½, calle de San Francisco, donde hay cuartos de á 50 y 75 cvos. y también de \$1 y de \$1.50 al día.

Como es nuestra intención comenzar la SEGUNDA PARTE de esta Guía con la descripción de esta fronteriza ciudad, cerraremos aquí el presente capítulo para comenzar uno nuevo.



De El Paso á Chicago.

EL FERROCARRIL ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE
DENVER—KANSAS CITY—CHICAGO.

Acabamos de salir del gran país del porvenir y nos hallamos á las puertas de aquel que asombra al mundo con la rapidez de sus progresos: progresos debidos á las sabias instituciones que le rigen; á la estabilidad de su gobierno liberal; á las garantías que ofrece al hombre de bien, ya sea ciudadano del país ó no, y á ese espíritu de adelanto que nace con cada uno de sus hijos. *¡Querer es poder!* debería ser el lema inscrito en su bandera; pues, verdaderamente, parece que nada haya de imposible realización para este pueblo.

Nace el norte-americano, no importa cuán humildes sean los pañales que le envuelvan, con el gérmen de una ambición legítima que parece gritarle constantemente al oído *¡Adelante! ¡Adelante!* y él escucha aquellas voces y se esfuerza, y lucha, y vence! y se rodea de esas comodidades que hacen la existencia más llevadera: y escala puestos distinguidos en la sociedad, en las ciencias y las artes, en los ramos todos del saber humano: y crece, y con él el país que le vió nacer.

Que observe el turista con un poco de detenimiento algo siquiera de lo que pase en su derredor al viajar por este país, y podrá así mejor apreciar la razón y justicia de las observaciones que quedan consignadas. Pero para esas observaciones ofrecen campo más vasto las grandes capitales del país y así debemos apresurarnos á llegar á ellas. Antes, sin embargo, conviene que sepamos algo del gran *Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe*, que es el que nos ha de conducir desde El Paso hasta la populosa ciudad de Chicago.

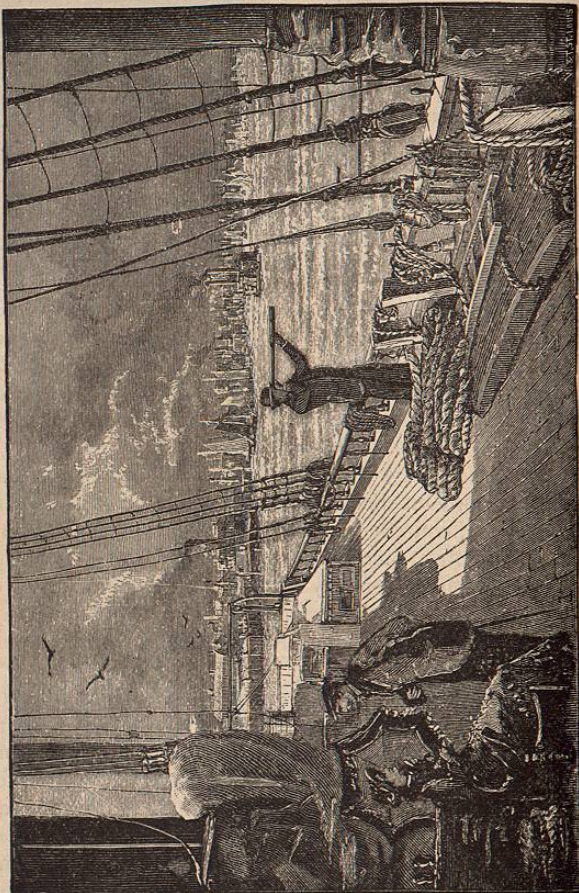
Este ferro-carril no comenzó á construirse en El Paso, punto del que nos disponemos á partir, sino en el Estado de Kansas. La primera línea del que es hoy uno de los más extensos sistemas ferroviarios de los Estados Unidos del Norte quedó concluida entre las ciudades de Atchison y Topeka, en 1869. La Empresa compró poco despues una línea, construida ya, de Topeka á Kansas City, la cual continuó ó extendió hasta la ciudad de Chicago en 1887 y 1888. También compró en 1887 el *Ferrocarril del Golfo, Colorado y Santa*

Fé, con el cual y las adiciones que hizo á sus líneas de Kansas, pudo unir las costas del Lago Michigan y las del Golfo de México, ligando así más estrechamente las relaciones comerciales de los altamente importantes puertos de Chicago y Galveston. En la actualidad este gran sistema ferroviario comienza en Chicago, pasa por los Estados de Illinois, Iowa, Mis-

souri, Kansas, Colorado, Territorio Indiano, Texas, Nuevo México, Arizona y California, siendo Galveston, en el Golfo de México, y El Paso, en la frontera mexicana, sus puntos terminales al Sur; San Diego, Los Angeles y San Francisco, en California, sus puntos terminales al Oeste; y Chicago, en Illinois, St. Joseph, en Missouri, Superior, en Nebraska y Denver, en Colorado, sus puntos terminales al Norte. En el Estado de Kansas liga unas con otras á todas las ciudades más importantes.

Por su mapa, que aparece en el lugar correspondiente, se verá fácilmente que es vastísima la extension de los terrenos que atraviesa, terrenos ricos en su mayor parte; propios unos para la agricultura y otros, por la abundancia de sus magníficos pastos, para la cria de ganado.

Atraviesa la vía llanuras inmensas; y bosques poblados de ricas maderas; y, serpenteando inmediata á profundas barrancas, escala elevadas pendien-



EL PUERTO DE GALVESTON.
[Uno de los puntos terminales del Atchison, Topeka & Santa Fé.]

tes, y cruza caudalosos rios sobre magníficos puentes de hierro; y pasa por grandes centros de poblacion, donde todo es animacion y vida; y ofrece, en fin, al viajero, una sucesion de cuadros risueños, que mantienen siempre vivo su interés, evitándole ese cansancio y fastidio que generalmente se experimenta al viajar por caminos monótonos, polvosos y exentos de todo atractivo.

No es posible en un volúmen de solo tres ó cuatrocientas páginas, en el cual ha de tratarse de muchos ferro-carriles y de muchas ciudades, y en el cual han de aparecer á la vez numerosos grabados, ser uno muy profuso en detalles. El que se resuelve á escribir una guía de viajeros como esta, que abarca una extension tan grande de territorio, solo puede señalar, de la manera más lacónica posible, aquello que juzga de más importancia para orientar, como vulgarmente se dice, al turista. Si él, el turista, sigue nues-



Fleteros despues de la jorjada.

tras indicaciones y se fija un poco en lo que vaya ofreciéndose á su vista, sacará de su viaje, sin la menor duda, resultados satisfactorios.

Sigamos nuestro viaje.

El tren directo para Chicago, via el *Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fé* parte de El Paso á las 2 P. M.

Pronto deja atrás las últimas casas de la fronteriza poblacion. La locomotora cruza el Rio Grande, de turbias aguas, sobre un sólido puente y avanza rumbo al Norte por entre una sucesion de bajas colinas para entrar luego en dilatadas llanuras, sembradas aquí y allá de fértiles oasis.

La mayor parte de los terrenos que cruza el *Atchison, Topeka & Santa Fé*, en los cuales se encuentran hoy á cada paso valiosas haciendas, ganado en abundancia, pueblecitos que prosperan y que serán mañana centros de poblacion y comercio importantes, no eran antes de la construccion de éste ferro-carril otra cosa que incultas soledades, que solian cruzar de vez en

cuando los fleteros que conducian mercancías desde Kansas City, en pesa-



PRIMEROS HABITANTES DE ESTAS LLANURAS.
Ellos trazaron los primeros caminos.

do, llamado ahora *Panhandle* (mango de sartén) de Texas, era uno de los lugares más favoritos de los indios para sus ataques sobre las caravanas [de

dos carros tirados por ocho ó diez parejas de mulas ú otras tantas yuntas de bueyes, empleando en cada viaje tres y cuatro meses de tiempo y arrojando mil peligros; pues los indios salvajes eran, por aquel entonces, reyes absolutos en todas estas regiones.

Y cuántas familias, que en caravanas se aventuraron á cruzar estos desiertos en busca de una fortuna que gran falta les hacia, siguiendo adelante por los únicos caminos que habia en aquella época, y que eran los trazados por los indios, encontraron allí el martirio y la muerte! cuántos jóvenes llenos de aspiraciones, de vida, dejaron en manos de los terribles Comanches ó de indios bárbaros de otras tribus su cabellera y un mundo de ilusiones!

El Llano Estacado,

emigrantes. Debió el Llano Estacado su nombre, segun se dice, á que los primeros exploradores de aquellas desiertas llanuras, que se cree fueron padres franciscanos, temiendo extraviarse iban dejando estacas clavadas de trecho en trecho en su marcha de conquista.

San Marcial, Socorro y Albuquerque son los puntos de más importancia entre Santa Fé y El Paso, por sus negocios de minería, de la cría de ganado y por su comercio en general. A las 76 millas de El Paso se llega á la estación de.

Rincon. De allí parte un ramal para Deming, donde se forma un nuevo empalme con el *Southern Pacific* y tambien con el ramal de Silver City.



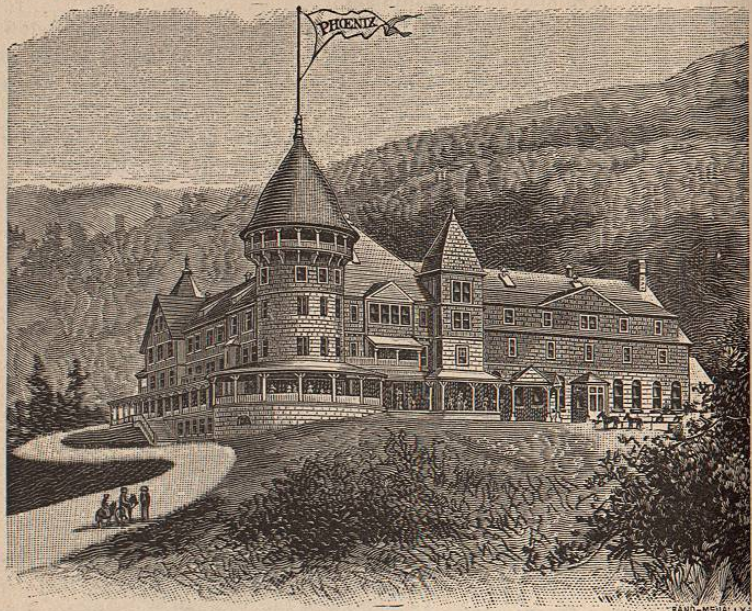
En el Llano Estacado—¡Pobres emigrantes!

Albuquerque, es el punto de donde parte para Arizona y California el *Ferrocarril Atlantic & Pacific*, que es uno de los más importantes ramales del *Atchison, Topeka & Santa Fé*. Albuquerque, incluyendo los de la antigua y de la nueva poblacion, tiene unos doce mil habitantes. Su alumbrado público consiste de luz eléctrica de arco, sus negocios prosperan, y como estación de empalme para los trenes del Este, del Oeste y de México, se nota siempre allí mucho movimiento.

Lami. Así se llama la estación de donde parte otro de los ramales de este ferrocarril, esta vez para

Santa Fe, capital de Nuevo México, y que, despues de San Agustín en la Florida, es la ciudad más antigua en todo el país. Su primitivo caserío se confunde con sus edificios de nueva construcción; allí el antiguo modo de vivir se codea con las costumbres y actividad modernas. Allí residió el Sr. Obispo Lamy, (cuyo recuerdo sugirió la idea de darle su nombre á la estación) quien por más de treinta años recorrió y vivió en aquellos grandes desiertos predicando á las salvajes tribus la doctrina del Salvador. Fué Santa Fé por larguísimos años la ciudad en la cual se detenian para descansar de sus fatigas en su viaje al través del continente las caravanas de emigrantes que lograban eludir los peligros de la prolongada marcha. Tiene un bonito nuevo capitolio y una buena penitenciaría, edificios que formangran contraste con las añejas torres de sus templos.

Las Vegas, es el siguiente lugar donde detendremos á nuestros lectores por un momento. El estado de los negocios es un poco más satisfactorio aquí que en Santa Fé. Lo que está contribuyendo de una manera muy mar-



HOTEL PHOENIX—Las Vegas.

cada al adelante de esta ciudad y á que su nombre sea conocido por todo el país, y aún fuera de él, son los afamados manantiales de aguas termales llamados LAS VEGAS HOT SPRINGS. Se dice que no hay otras aguas en el mundo que posean mayores y mejores cualidades medicinales que las de estos manantiales, y así acuden allí, en grandes números, enfermos de todas partes en busca de la perdida salud.

Los manantiales, cuyo número es de 42, distan seis millas de la línea principal; pero conduce á ellas un ferro-carrilito perfectamente equipado, el cual construyó también la compañía del *Atchison Topeka & Santa Fé*. Esta misma compañía se hizo cargo de la dicha propiedad en 1879, y no ha perdonado gastos ningunos para hacer de LAS VEGAS HOT SPRINGS uno de los lugares de su clase más atractivos en todo el país y para que allí no le falte al enfermo ninguna de las comodidades que pueda ambicionar.

El hermoso Hotel Phoenix que ha construido en el lugar tiene 250 cuartos para el uso de los huéspedes, todos elegantemente amueblados. De sus espaciosos corredores y balcones pueden el enfermo y el sano disfrutar de los tibios rayos del sol á cualquier hora del día y recrear la vista en sus agradables alrededores.



VISTA DEL DESPACHO DEL HOTEL PHOENIX—Las Vegas.

Varios de los manantiales son de agua fria y uno hay, conocido como el N° 6, que suministra como 30.000 galones de agua diariamente, de una temperatura de 140 grados Fahrenheit.

El principal de los edificios para baños está construido sólidamente de una piedra de color rojizo; consta de dos pisos y tiene 200 piés de longitud por 42 piés de latitud. Es en verdad, uno de los más bonitos y más cómodos edificios de baños que se hayan jamás construido.

Volvamos á la estacion, pues ya es tiempo de reasumir nuestro viaje.

El tren pasa 45 millas al Norte de Las Vegas, por la estacion de

Wagon Mound, lugar donde estuvo una aduana fronteriza en los tiempos en que Nuevo México formaba aún parte del territorio perteneciente á la República Mexicana. Esta estacion dista de la hoy fronteriza ciudad de El Paso 431 millas.

A alguna distancia más adelante la locomotora comienza á recorrer terrenos que van siendo cada vez más pintorescos y cuya elevacion va aumentando tambien hasta llegar, 66 millas más al Norte, á

Raton Tunnel, (Tunel del Raton) situado á una altura de 7, 622 piés sobre el nivel del mar. Dificil es el ascenso, como lo indican claramente los fuertes resoplidos de las dos locomotoras que en esta parte del camino se necesitan para tirar del tren.

Cuando la máquina se lanza al fin en la oscuridad del tunel se halla aún en Nuevo México; pero unos minutos despues, al efectuar su salida en el extremo opuesto, se halla ya en el Estado de Colorado.

Si pesada fué la subida no lo es menos la bajada; dos locomotoras ayudan al ascenso y el descenso tiene que hacerse con la ayuda de otra de mayor potencia la cual toma el lugar de las dos primeras; pero cuya mision es la de trabajar en sentido contrario, es decir, impedir que el tren se deslize por la pendiente con demasiada violencia.

Sin embargo, nada de todo esto altera la tranquilidad del viajero: sabe demasiado bien que la perfecta construccion de la vía y la pericia del conductor é ingenieros son amplia garantía contra cualquier accidente. Las máquinas podrán subir grandes alturas y bajar dificiles pendientes, y describir curvas violentas, y jugar a rozando con sus rieles precipicios inmensos; pero todo esto solo contribuye á su mayor distraccion, á amenizar más su viaje. Él permanece sentado en su mullido asiento y lo contempla todo al través de los ventanillos del tren, lo mismo que el bello paisaje que ofrecen á su vista las Montañas del Raton.

El descenso no concluye, realmente, cuando la jadeante locomotora se detiene en la estacion de

Trinidad, distante 20 millas del Paso del Raton; pero en esa pequeña distancia se baja de una altura de más de 1600 piés.

La Junta es la siguiente estacion de importancia, la cual debe exclusivamente á la circunstancia de ser allí donde se forma el empalme con los trenes de Pueblo, Denver, Laguna Salada, Ogden y los que van y vienen de El Paso y del Este.

ITINERARIO DEL Ferrocarri! Atchison, Topeka & Santa Fé.

[COMPENDIADO]

—ENTRE EL PASO Y CHICAGO—

GEORGE T. NICHOLSON—Agente General de Fletes y Pasajes, Topeka, Kasas.

Millas	ESTACIONES	Sale de	Millas	ESTACIONES	Sale de
0	El Paso	4:20 pm	510	Trinidad-Sale	4:25 pm
44	Las Cruces	6:02 pm	601	*La Junta-Llega	7:40 pm
76	Rincon	7:20 pm	601	La Junta-Sale	8:00 pm
151	San Marcial-Llega	10:45 pm	620	Las Animas	8:37 pm
151	San Marcial-Sale	10:55 pm	804	Dodge City-Llega	3:55 am
168	San Antonio	11:37 pm	Aquí cambia el tiempo una hora		
178	Socorro	12:05 am	804	Dodge City-Sale	5:05 am
241	†A. P. Junction	2:40 am	938	*Hutchinson	9:50 am
254	Albuquerque-Llega	3:10 am	971	*Newton-Llega	11:00 am
254	Albuquerque-Sale	3:45 am	971	Newton-Sale	11:10 am
290	Wallace-Llega	5:15 am	999	*Florence-Llega	12:10 pm
290	Wallace-Sale	5:25 am	999	Florence-Sale	12:35 pm
321	*Lamy-Llega	6:55 am	1044	Emporia-Llega	2:20 pm
321	Lamy-Sale	7:15 am	1044	Emporia-Sale	2:30 pm
331	Glorieta	7:50 am	1106	*Topeka-Llega	5:05 pm
386	*Las Vegas-Llega	10:10 am	1106	Topeka-Sale	5:10 pm
386	Las Vegas-Sale	10:20 am	1132	Lawrence	6:05 pm
431	Wagon Mound	11:55 am	1172	*Kansas City-Llega	7:40 pm
497	*Raton-Llega	2:20 pm	1172	Kansas City-Sale	10:00 am
497	Raton-Sale	2:45 pm	1630	**Chicago-Llega	7:25 am
510	Trinidad-Llega	4:15 pm			

† A. & P. Junction indica el punto donde el *Ferrocarri! Atchison, Topeka & Santa Fé* empalma con el *Ferrocarri! Atlantic & Pacific*, que es uno de sus principales ramales, para San Francisco y demas ciudades de California.

* Una estrellita indica las estaciones donde los trenes se detienen 20 minutos para las comidas, ó de 5 á 10 minutos para tomar *lunch*.

** El tren de el Paso llega á Kansas City á las 7:40 p. m. Aquí cambian de tren los que no tengan *PULLMAN* para seguir para Chicago pocos minutos despues; pero si el pasajero prefiere descansar esa noche en Kansas City, puede entonces tomar el tren que parte á las diez de la mañana siguiente. Este tren llega á Chicago el día despues á las 7:25 de la mañana.

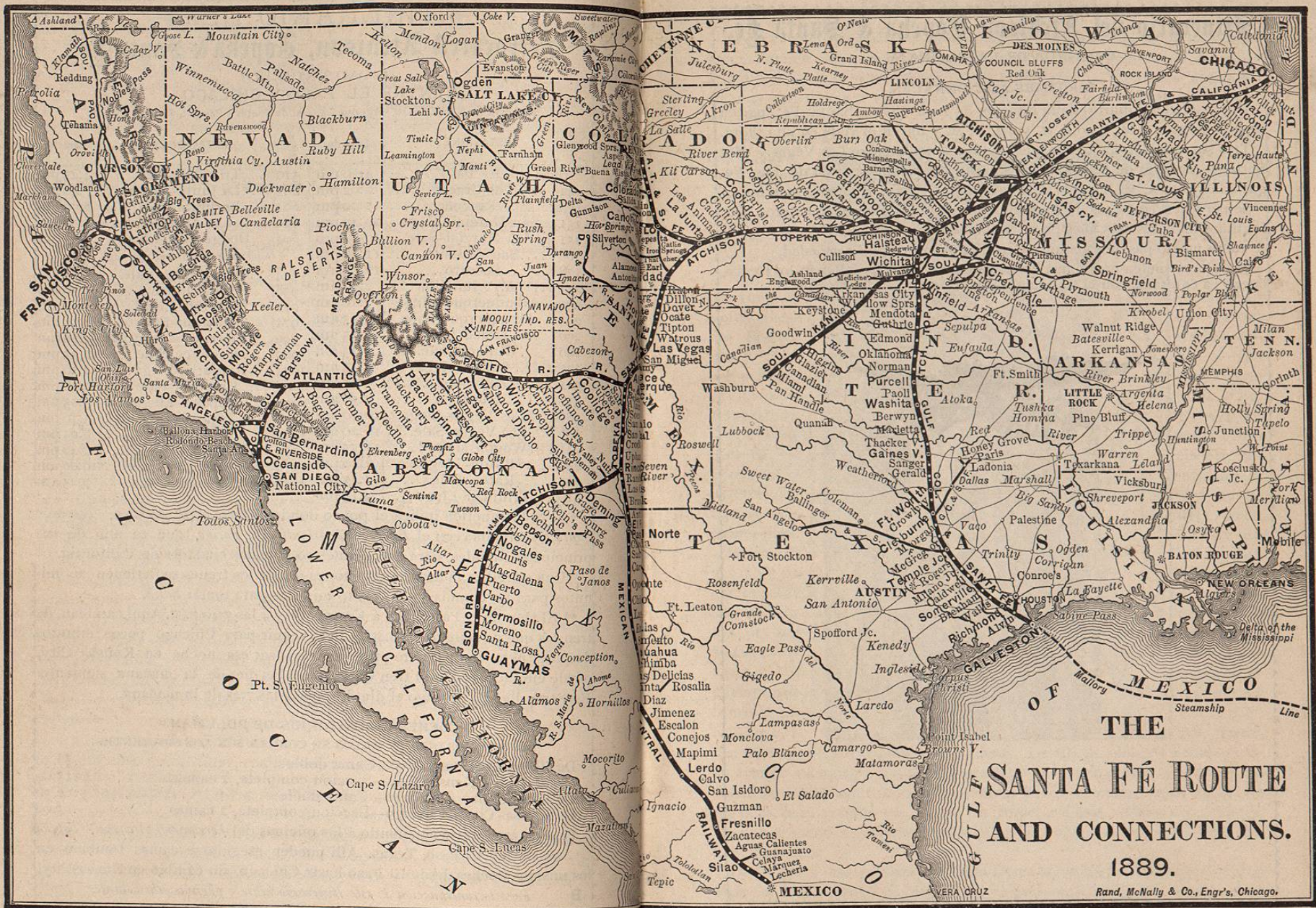
—COCHES-DORMITORIOS DE PULLMAN.—

LOS PRECIOS QUE EN ELLOS SE COBRAN SON LOS SIGUIENTES:

De El Paso á Kansas City—Cama doble	\$7.50
De El Paso á Kansas City—Seccion completa, 2 camas	15.00
De Kansas City á Chicago—Cama doble	2.50
De Kansas City á Chicago—Seccion completa, 2 camas	5.00

Pueden asegurarse acudiendo á las oficinas del *Ferrocarri! Atchison, Topeka & Santa Fé*, en El Paso, Texas. Allí pueden asegurarse camas tambien en los mismos Coches desde El Paso hasta Chicago, sin cambio en Kansas City.

B Para la continuacion de este Itinerario véase 3 páginas más adelante.



Itinerario del Atchison Topeka & Santa Fe.

—CONTINUA DE LA PAGINA No. 72—

INFORMES ADICIONNALES.

Hay tres trenes diarios de la estacion de Lamy para Santa Fé; parten estos á las 7:10 A. M., 4:00 P. M. y 9:40 P. M. y hacen el viaje en una hora.

Tres son tambien los trenes que hay diariamente entre Las Vegas y Hot Springs, (el lugar de las afamadas aguas termales) que parten de Las Vegas á las 10:20 A. M., 12:50 P. M. y 6:00 P. M. El viaje se hace en 25 minutos.

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

Como suelen cambiarse las horas en que parten y llegan los trenes, bueno es enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estacion.



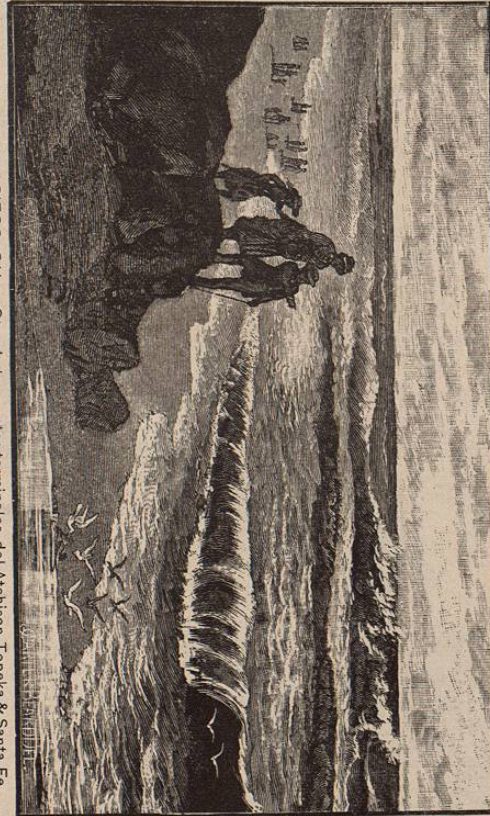
La Junta es un pequeño pueblo en medio de un valle de gran extension y que, aunque una mirada á sus alrededores no parezca indicarlo, se halla á 4061 pies sobre el nivel del mar. Las cordilleras de montañas fingien estar muy inmediatas, y como á 90 millas rumbo al Norte se distingue el elevado cerro llamado PIKE'S PEAK en honor del primer explorador americano que recorrió aquellos lugares, por allá en 1806, y que fué el Mayor Zebulon M. Pike.

De La Junta parte el ramal del Atchison, Topeka & Santa Fé que va á las importantes ciudades de Pueblo y Denver, pertenecientes al Estado de Colorado, pero de las cuales no es nuestra intencion ocuparnos aqui.

Desde el momento que se pasan las estaciones de Las Vegas y Trinidad los miembros de la raza hispano-americana

aparecen modernas construcciones de madera. De allí en adelante huele ya todo á anglo-americano, hasta los chamizales que cruza el tren; ya no se encuentran *inditas* de menudo paso llevando fardos monumentales sobre sus espaldas; pero ni tampoco extraña ya tropezar á esas alturas con un prójimo que se suene las narices con los dedos: sí, todo comienza á ser muy anglo-americano.

De La Junta hasta Topeka la línea férrea sigue hácia el Este y Nordeste. Pasa por una multitud de pequeñas pero prósperas comarcas, y despues de



cana van haciéndose cada vez más escasos, y de La Junta en adelante es ya tan difícil encontrarlos como á los garbanzos de á libra. Ya allí se entra á otra clase de atmósfera, á otro mundo diferente; donde en vez de antiguas casas de adobe y de sólidos templos de cantera con torres esbeltas de tres y cuatro cuerpos, aparecen