

so *Monumento de Bunkerhill*, el cual recuerda la decisiva batalla que se libró en este mismo sitio el 17 de Junio de 1775. Es un obelisco de granito de Quincy que mide 30 piés en cuadro en su base, y 221 piés de altura. En su parte superior hay un observatorio al que conduce una escalera espiral de 295 peldaños y de donde se obtiene una vista general de la bella ciudad y alrededores. Fué dedicado este monumento el 17 de Junio de 1843 en presencia del Presidente Taylor y los miembros de su Gabinete.

Deben visitarse también *Nantasket Beach*, (Playa de Nantasket) á la cual hacen viajes cada hora vaporcitos que parten de *Rowe's Warf*, N^o 340 Atlantic Avenue: este lugar es muy concurrido en los meses de Verano. *Revere Beach*, que queda á 5 millas de Boston: puede irse á esta playa de blancas y limpias arenas, en las tramvias de caballos, en el *Eastern Railroad* ó en el *Revere & Lynn Railroad*. No debe dejar de visitarse, finalmente, la vecina poblacion de *Cambridge*, que queda como á tres millas de Boston y que cuenta con un número de 60,000 almas. Es en Cambridge donde se halla la gran Universidad de Harvard, que goza de fama universal, y cuya fundacion data del año de 1638. Cerca de esta Universidad puede verse aun el *Olmo de Washington*, cuya edad se calcula en más de 300 años y bajo cuya sombra aceptó Washington el mando del ejército americano en 1775. El cementerio llamado *Mount Auburn*, que dista como una milla de la Universidad de Harvard, es uno de los más antiguos y más hermosos de América.

No podemos detenernos más por ahora en esta culta y simpática ciudad. Abandonémosla, pues, con sus 375, 000 habitantes, y regresando á Albany tomemos allí de nuevo uno de los elegantes y veloces trenes del FERROCARRIL NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER, y siguiendo en él á lo largo de las pintorescas y atractivas vegas del Rio Hudson, lleguemos de una vez á la bulliciosa metrópoli de Nueva York. Pero para ocuparnos de esta gran ciudad se hace necesario que abramos nuevo capítulo.



La Ciudad de Nueva York

SU FUNDACION—SU CRECIMIENTO—SUS CALLES—PUENTE DE BROOKLYN—ESTATUA DE LA LIBERTAD, &c.

Antes de pasar á examinar, algunas siquiera, de las obras grandiosas con que cuenta esta hermosa metrópoli, justo orgullo del pueblo norte-americano, demos una rápida mirada hácia atrás, hácia la época en que la isla donde hoy se asienta la opulenta Nueva York no era otra cosa que un desierto que barrián las salobres brisas del Atlántico, sin encontrar á su paso más oposicion que la que le ofrecian sus vírgenes y frondosas selvas.

Por allá en el año de 1525 un navegante oriundo de Florencia, Italia, llamado Jean Verrazoni, entró en la Bahía de Nueva York y se ocupaba en la exploracion de sus costas, cuando sobrevino una fuerte tempestad que le obligó á echarse mar á fuera sin haber realizado descubrimientos ningunos de provecho. No fué, pues, sino hasta el mes de Setiembre de 1609, cuando Henry Hudson entró á la Bahía de Nueva York en su yatch *La Media Luna* y descubrió la Isla de Manhattan, que es la que sirve de apoyo á la ciudad que nos ocupa, siguiendo su navegacion al Norte por el Rio Hudson, que debe á él el nombre que lleva. Los informes que este gran navegante llevó á Holanda en su viaje de regreso fueron de tal naturaleza que indujeron á muchos tratantes holandeses á hacer repetidos viajes á este lugar, y fueron ellos quienes construyeron al fin, en 1624, unas cuantas casuchas dando al sitio ocupado el nombre de Nueva Amsterdam. Dos años más tarde, en 1626, construyeron un fortin y compraron á los indios toda la isla por la suma de \$24, pagados en mercancías. En 1664 la Nueva Amsterdam cayó en poder de los ingleses, quienes cambiaron su nombre al de Nueva York. Volvieron á recobrarla los holandeses en 1673; pero fué su dominacion allí esta vez de muy corta duracion, pues los ingleses volvieron luego á hacerse dueños de la isla. Su desarrollo comenzó á hacerse más notable en el año de 1674, y cuando estalló la guerra de la Revolucion contaba ya con 23,000 habitantes. En esta guerra figuró Nueva York prominentemente, y habiéndose apoderado de ella los ingleses en 1776 la ocuparon hasta el año de 1783, cuando tuvieron al fin que evacuarla á la terminacion de la guerra. Nueva York fué la cabecera ó capital del Gobierno de la Union desde

1785 hasta 1790. En esta ciudad, en su antigua City Hall (Casa del Ayuntamiento) la cual estaba situada en la esquina de las que son hoy calles Nassau y Wall, fué donde se reunió el primer Congreso federal despues de proclamada la Constitucion, y allí mismo, bajo el pórtico del edificio, tuvo lugar la inauguracion del Presidente Jorge Washington. Este sitio se halla ocupado hoy por la Tesorería, sólido edificio de granito, frente al cual puede verse una estatua colosal de Washington erigida recientemente para recordacion de aquel memorable acontecimiento.

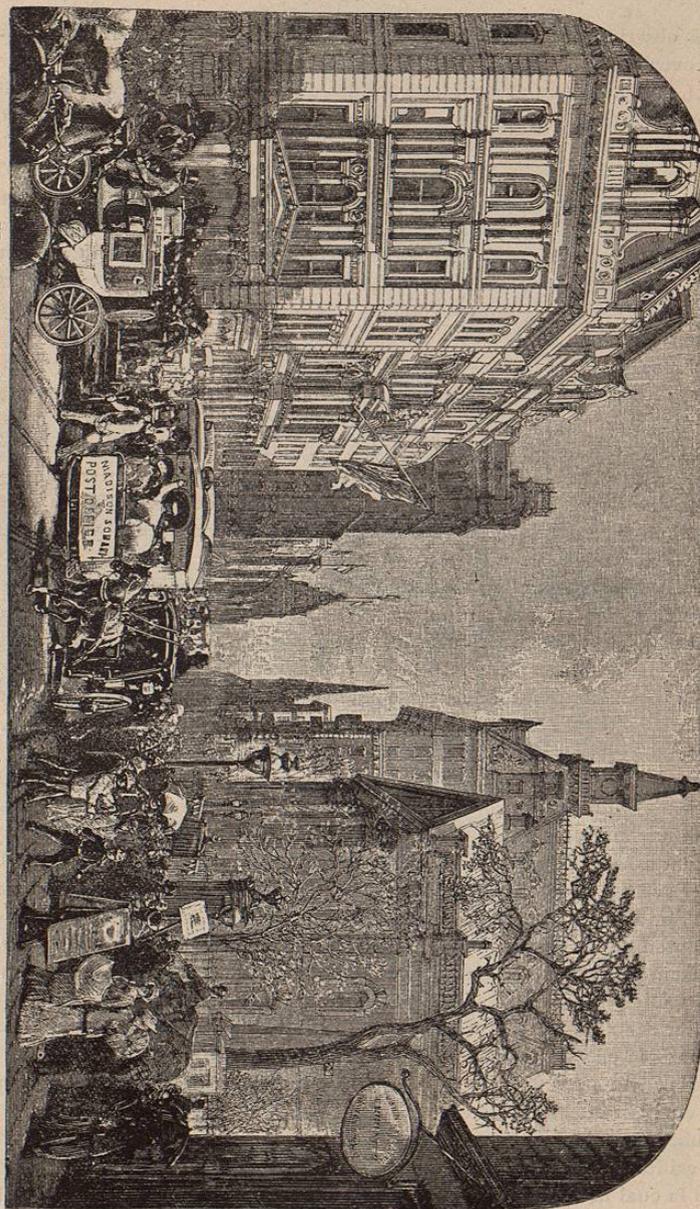
Nueva York está situada á los 40° y 42' latitud Norte y 74° longitud Oeste, en la parte Meridional del Estado del mismo nombre y á la desembocadura del Río Hudson. Ocupa toda la Isla Manhattan y vastos terrenos al Norte de ésta, en la tierra principal, y comprende tambien las islas de Blackwel, Ward y Randall en el Río del Este, y las del Governor, Bedloe y Ellis en la bahía. Tiene 16 millas de largo y su anchura máxima es de poco más de 4 millas, cubriendo así sus linderos una superficie total de 41½ millas cuadradas ó sean 26,500 acres de terreno.

Su situacion geográfica no podia ser más ventajosa, comercialmente hablando: rodeada de ríos navegables que facilitan su inmenso tráfico; con un puerto excelente, segurísimo y amplio lo suficiente para dar cabida en él á todas las escuadras del mundo sin dificultad; y siendo á la vez el punto objetivo de todos los principales ferro-carriles del país, con la cual se unen directamente ó por medio de líneas auxiliares, posee pues, los elementos necesarios para ser, como lo es, el emporio ó centro comercial del nuevo para con el viejo mundo.

Su crecimiento en poblacion desde principios del presente siglo ha sido el siguiente:

AÑOS.	POBLACION.
1800.....	60,489.
1810.....	96,373.
1820.....	123,706.
1830.....	202,589.
1840.....	312,710.
1850.....	515,394.
1860.....	813,669.
1870.....	942,292.
1880.....	1,206,599.
1890, se estima en.....	1,800,000.

Nueva York, como todas las ciudades antiguas, tiene tambien calles torcidas; pero esto solo pasa al Sur de la calle Houston, que fué la parte que primeramente se pobló. De la calle Houston al Norte el plano de la ciudad fué admirable y convenientemente trazado, y tanto es así, que el forastero que llega á Nueva York y trata de enterarse un poco no tropieza con dificultades ningunas para encontrar una localidad cualquiera. Fíjense aquellos de nuestros lectores que piensen visitar esta gran ciudad en las bre-

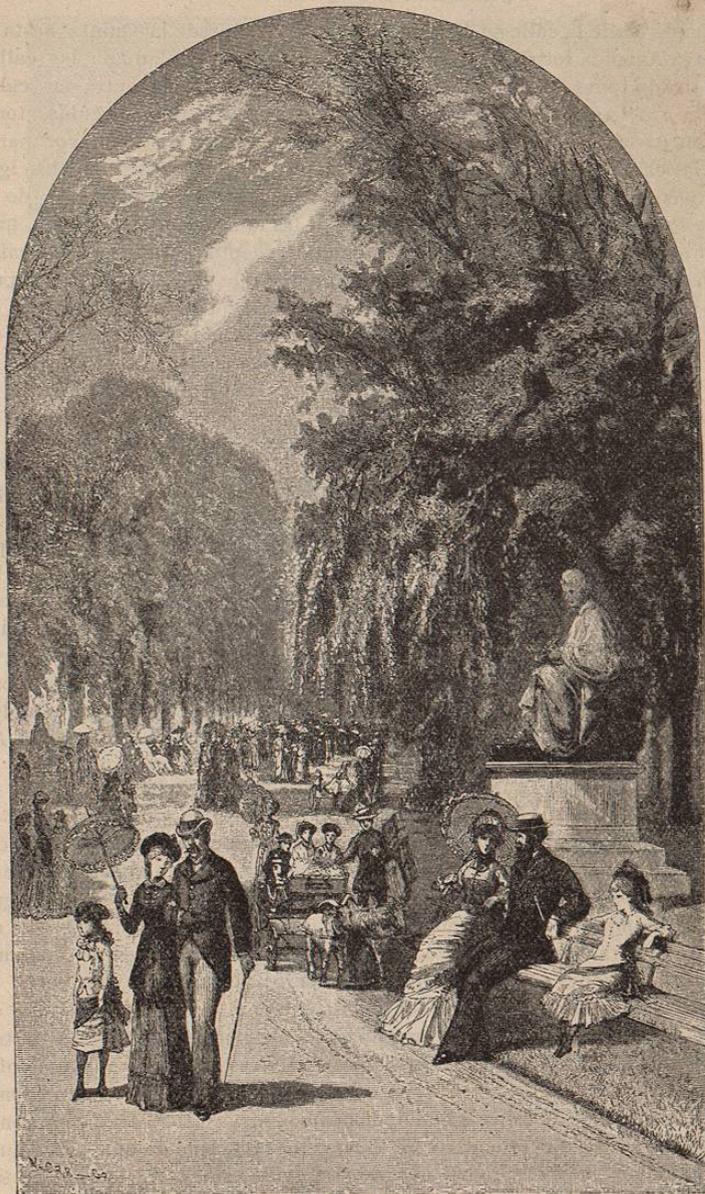


Vista en la calle Broadway, cerca de la Casa de Correos—Nueva York.
Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

ves observaciones siguientes, seguros de que una vez allí han de serles muy provechosas.

La ciudad tiene 12 grandes avenidas que se extienden de Sur á Norte á lo largo de toda la Isla y que se llaman respectivamente, comenzando con la más al Este, *Avenida Primera, Avenida Segunda, Avenida Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, Octava, Novena, Décima, Undécima, y Duodécima Avenida*. Tiene otras 4, que no son tan largas, situadas más al Este aún que la Primera Avenida, llamándose la que sigue de ésta, (de la Primera Avenida) *Avenida A*, y las siguientes *Avenida B, C y D* respectivamente. Además de las indicadas tiene también 2 cortas avenidas llamada una de ellas, *Avenida Lexington*, entre las calles Segunda y Tercera, y la otra *Avenida Madison*, entre las calles Cuarta y Quinta.

La calle *Broadway*, que es la principal gran arteria de la ciudad, comienza en el lugar llamado la Batería y llega hasta el Parque Central, pasando por el medio de la parte baja de la ciudad en dirección recta hasta la calle Décima, y cruzando luego las avenidas diagonalmente continúa de allí en dirección hácia el Noroeste hasta cruzar la Octava Avenida en la calle 59^a, (esquina Suroeste del Parque Central) recibiendo de éste punto en adelante el nombre de Boulevard. Las calles que atraviesan la Isla y las avenidas al Norte de la Calle Houston están numeradas de Primera arriba. Cada diez calles hay una de doble anchura y veinte cuadras entre estas calles hacen una milla, por término medio. La Quinta Avenida, que queda en el centro de la Isla, divide cada una de estas calles cruceras en dos partes, diferenciándose la una de la otra por la adición de las palabras ESTE y OESTE. A ambos lados de esta avenida comienza la numeración de todas las calles cruceras con el N° 1. Así, para encontrar el *Hotel Español*, por ejemplo, que sabemos está en el N° 116 de la *Calle Catorce del Oeste*, ya sabemos que no hemos de buscarle al *Este* de la Quinta Avenida sino en su lado opuesto ó del *Oeste*. Los números ó nombres de las avenidas pueden leerse en los faroles que hay en las esquinas de las calles, de la manera siguiente: *Fourth Ave.*, (Cuarta Avenida) *Fifth Ave.*, (Quinta Avenida) *Avenue A*, (Avenida A) *Avenue C*, (Avenida C) etc. En las avenidas los números de las tiendas aumentan de Sur á Norte, y en las calles cruceras ó que atraviesan las avenidas aumentan de un lado de la Quinta Avenida hácia el Este, y del otro lado de la misma hácia el Oeste, como ya se ha dicho, comenzando cada cuadra con una adición de cien números. Añadiremos para mayor claridad, que cualquier calle que comienza en el lado Oeste de la Quinta Avenida con el N° 1, principia en la cuadra siguiente, ó sea en la Sexta Avenida, con el N° 100; en la Séptima Avenida, con el N° 200; en la Octava Avenida, con el N° 300; ó si comienza del lado Este de la misma 5^a Avenida, entonces al llegar á la Cuarta Avenida comienza con el N° 100, en la Tercera Avenida, con el N° 200, y así hasta el fin. Hay solo una excepcion, y es esta la calle 11^a del Oeste, en la cual la numeración comienza en la calle Broadway y aumenta hácia el Oeste y en la Cuarta Avenida hácia el Este. El Parque Central, que se

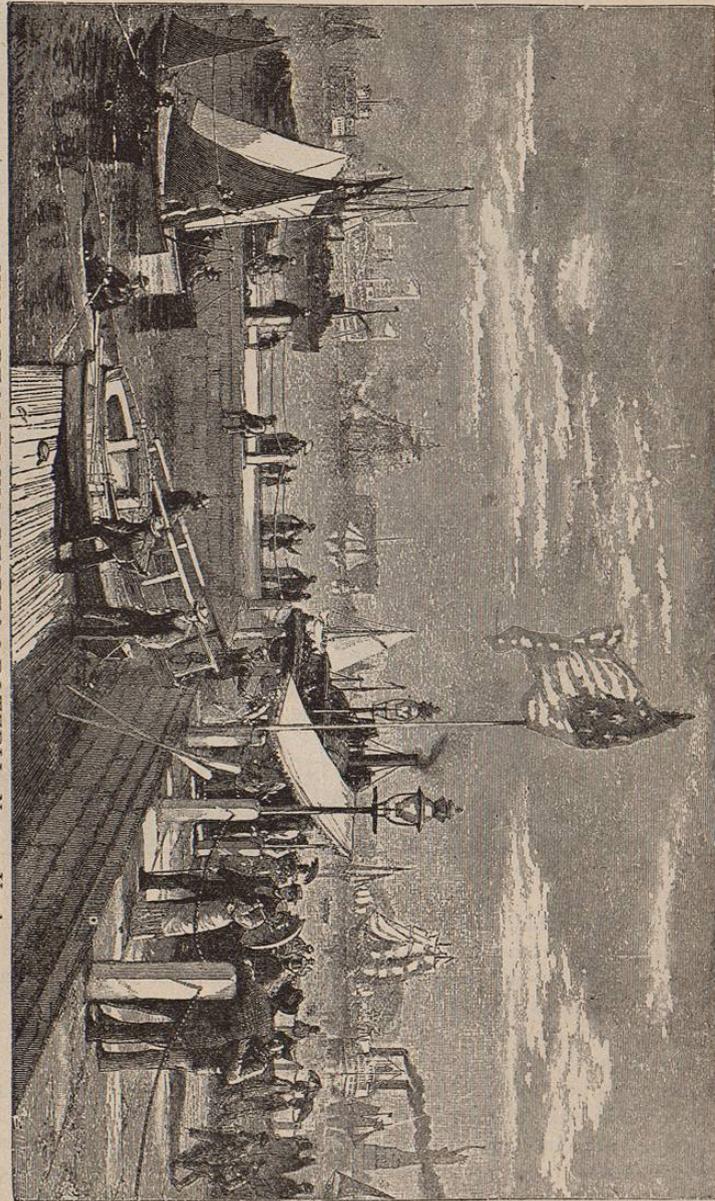


EN EL PARQUE CENTRAL—NUEVA YORK.
Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

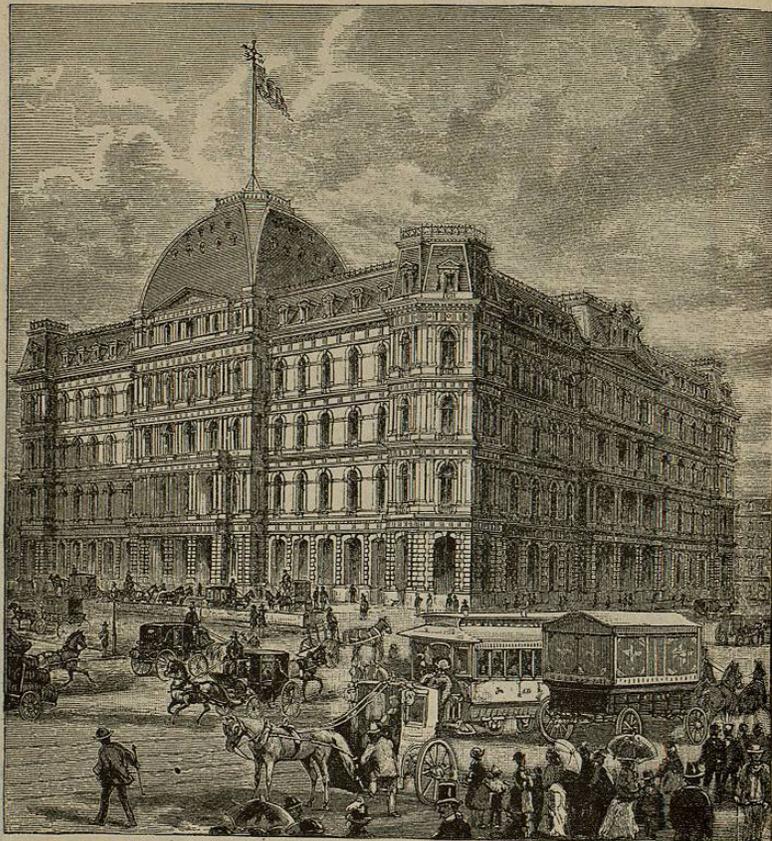
extiende desde la calle 59^a hasta la calle 110^a y desde la Quinta hasta la Octava Avenida forma un gran cuadro en blanco en el plano de las calles, dividiendo todas las intermedias, ó sean las comprendidas entre las calles 59^a y 110^a, y dividiendo igualmente la Sexta y la Sétima Avenida, todas en dos partes. Las grandes avenidas están ocupadas, en su mayor parte, por las casas de negocios, hallándose también en estas las principales iglesias y edificios públicos, y las calles cruceras, muy particularmente de la calle Primera arriba, por las residencias de las familias, circunstancia muy favorable para estas últimas por más de un concepto: porque da á las calles de residencias una apariencia de quietud agradable, quietud de la cual pueden salir las familias con solo unos cuantos pasos que den en cualquier dirección, y porque pueden con la misma facilidad dirigirse á los vecinos comercios á hacer las compras que necesiten. De la calle 14^a al Sur casi todas las calles han sido invadidas por los establecimientos comerciales y de la calle Houston adelante por las grandes fábricas y edificios destinados al almacenaje de efectos.

Dijimos poco antes que la calle Broadway comenzaba en la Batería [véase el grabado en la página 141] y antes de seguir más adelante explicaremos que debe este sitio su nombre á las fortificaciones que allí erigieron los holandeses que fundaron la ciudad. Es en la actualidad un espacioso parque público que contiene 21 acres de terreno, con verdes prados y callejuelas á las que dan sombra frescas arboledas. La vista que desde este punto se obtiene de la bahía es bellísima. Este lugar está siempre concurrido; pero especialmente en el Verano, pues además de su aspecto atractivo circula allí siempre la pura y refrescante brisa del mar. Dentro de los linderos de este parque, en su extremidad Meridional, se encuentra *Castle Garden*, que es el desembarcadero de los emigrantes después de su largo viaje al través del Atlántico.

Dijimos también que era la calle Broadway la arteria principal de Nueva York, y añadiremos ahora que el movimiento, la animación que en ella se nota constantemente; pero con especialidad en algunas horas del día es grande en extremo, llegando algunas veces hasta el grado de formarse en ella perfectos bloqueos, por decirlo así, [véase el grabado en la página 137] que hacen imposible su cruzamiento por varios minutos y también por un cuarto de hora ó más. El ruido, que es grande en todo tiempo, se aumenta en estas ocasiones con las interjecciones de los carretoneros y las voces de mando de los guardianes del orden público; pero el acierto y actividad de estos, el respeto que se tiene á las ordenanzas municipales y la gran destreza, así de los que conducen los pesados carretones como de los conductores de las tramvías y de los muchísimos otros vehículos de todas descripciones que forman parte de estas aglomeraciones ó bloqueos, todo hace que pronto quede restablecido el orden. Y en todas ocasiones, cuando una larga procesion de vehículos desfila por la calle y la gente espera en las aceras sin poder cruzarla, los policías los hacen parar hasta que pasa la gente, acompañando generalmente ellos mismos á las señoras y á los niños hasta dejar-



VISTA DE LA BAHIA DESDE LA BATERIA—Nueva York.
Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

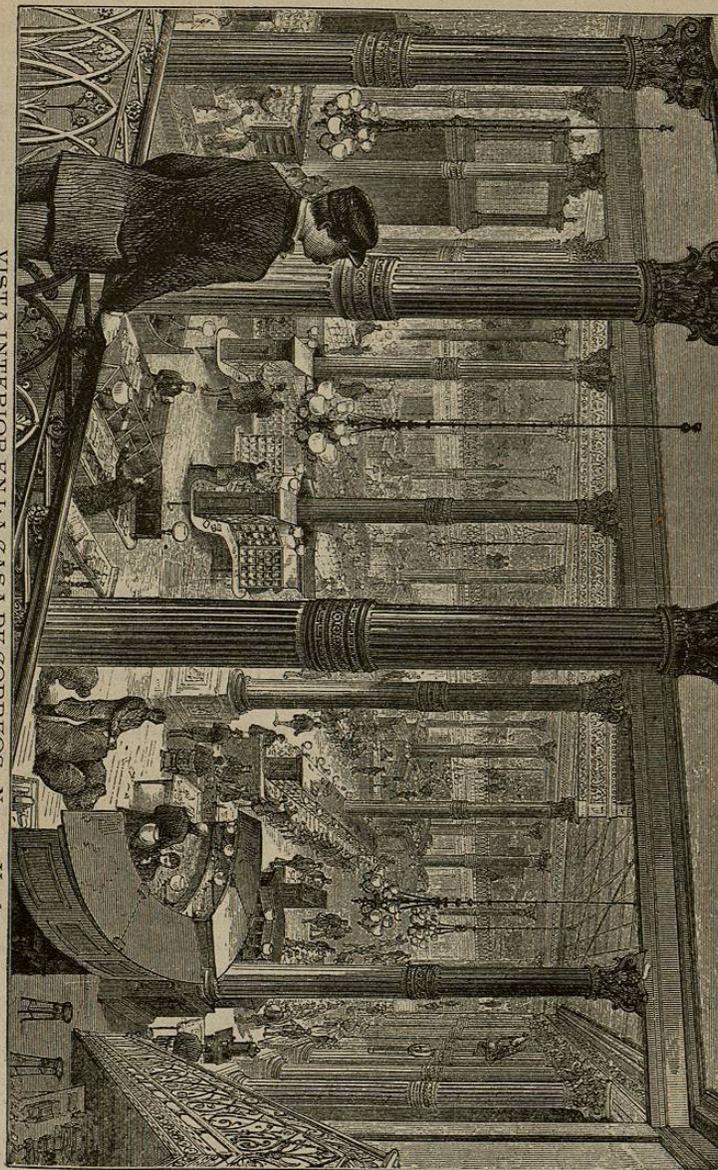


EXTERIOR DE LA CASA DE CORREOS—Nueva York.

Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

los seguros en el lado opuesto de las calles. Pero no vaya á creerse, porque hemos hecho aquí mencion especial de la calle Broadway, que es en ella solamente donde pasan escenas como estas: las mismas se repiten frecuentemente en todas las calles activas de Nueva York.

Este inmenso tráfico que en mucho contribuía á retardar las operaciones mercantiles y á entorpecer los negocios todos en general, fué el que hizo pensar en la necesidad de construir los ferro-carriles elevados que tan grandes servicios están prestando actualmente al público de esta ciudad. Nada hay que á ellos interrumpa en su marcha: se deslizan veloces por sobre las cabezas de los transeuntes y por sobre los bloqueos y confusion de las calles y, mediante el pago de 5 cvos, trasladan pasajeros desde un extremo de la ciudad hasta el otro en pocos momentos.



VISTA INTERIOR EN LA CASA DE CORREOS—Nueva York.
Copyright by D. Appleton & Co. N. Y.

Nueva York ha sido la primera en establecer este sistema de rápida comunicacion, dejando en esto atrás á las más populosas ciudades de Europa, ninguna de las cuales posee, aun á la fecha, ni una sola línea de ferro-carril elevado. Como estos nulifican en parte la elegancia de los edificios, destruyendo al mismo tiempo la hermosura de las calles por donde pasan, los dueños de la propiedad perjudicada se opusieron tenazmente á su construccion, y más tarde, cuando quedaron terminados, sostuvieron largos litigios contra la empresa constructora y contra la Municipalidad misma por haber extendido el permiso para el efecto. Ya hoy, sin embargo, no se ocupan de ello: han comprendido, quizá, que Nueva York no podria existir sin estos medios de comunicacion, ó se han convencido al fin que ningun tribunal de justicia podria rendir un fallo favorable á ellos cuando el mismo afectaría tan directamente los mayores intereses de la primera ciudad de América, obligándola á dar un paso atrás en su marcha de progreso.

Las de la Segunda, Tercera, Sexta y Novena Avenida, son las cuatro líneas de *Ferrocarril Elevado* que hay actualmente en la ciudad, y las cuatro están explotadas por una sola compañía. Toda su construccion es de hierro, exceptuando solo los durmientes sobre los cuales están fijos los rieles; todo su material rodante es de la mejor clase; sus coches dotados con abundancia de luz, de ventilacion, y arreglados con lujo, buen gusto y comodidad. Sus estaciones se hallan separadas las unas de las otras por una distancia como de media milla, poco más ó menos, y están construidas en puntos donde las calles cruceiras atraviesan las avenidas por donde pasan, siendo su arquitectura [véase el grabado en las páginas 146 y 147] de un estilo elegante. Se asciende á ellas por escaleras de tres tramos protegidas con ligeros techos que guarecen al pasajero de los rayos del sol en la estacion del calor y de la lluvia y nieve en la estacion del Invierno. Al terminarse la escalera se llega á un corto pasadizo en cuyo primer extremo está la ventanilla donde se venden los boletos (5 cvos. cada uno) y en el otro extremo se encuentra el portero custodiando una especie de urna donde se depositan los boletos al pasar al anden, junto al cual se detienen los trenes cada tres minutos. Cada boleto que se deposita en la urna desaparece instantáneamente en el interior de la misma á influjo de un movimiento que el portero imprime al aparato por medio de una cigüeña, encontrándose así limpio ó vacío el receptáculo exterior cada vez que va uno á depositar su boleto en él. No es fácil, pues, sorprender la vigilancia del portero, aunque es cierto que cuando hay agolpamiento de pasajeros ansiosos de pasar al anden y aprovecharse del tren que está á punto de partir, no pudiendo esperar tres minutos más para tomar el tren siguiente simplemente porque *tres minutos de tiempo son sumamente valiosos para los residentes de Nueva York*: en estas ocasiones, decimos, suele alguno escurrirse entre el gentío *impunemente*.

El autor de estas líneas, queriendo hacer experimentos con la habilidad del portero, aprovechóse un dia de una de estas aglomeraciones de gente y logró pasar al anden sin haber depositado en la urna el boleto que ya habia

comprado, obteniendo así una prueba más de que la *perfeccion es imperfecta* al tratarse de las obras más esmeradas ó de los actos más escrupulosos del hombre. Pocos momentos despues, cuando el tren se habia puesto ya en movimiento, con el deseo de extender nuestros experimentos, nos dirijimos á un Conductor y diciéndole que al pasar al anden no habíamos tenido tiempo para depositar el boleto en la urna, lo colocamos en sus manos con la súplica de que lo hiciera él por nosotros en su viaje de regreso. No tuvo dificultad en ofrecernos que así lo haría, y dirigiéndose al otro de los Conductores que acompañan cada coche le dijo mostrándole el boleto y con un guiño de ojo: *—Cero y van dos; ya me tocaba hoy este segundo vaso de cerveza*. Entonces, al escuchar nosotros la observacion exclamamos á nuestra vez *¡en todas partes se cuecen habas!*

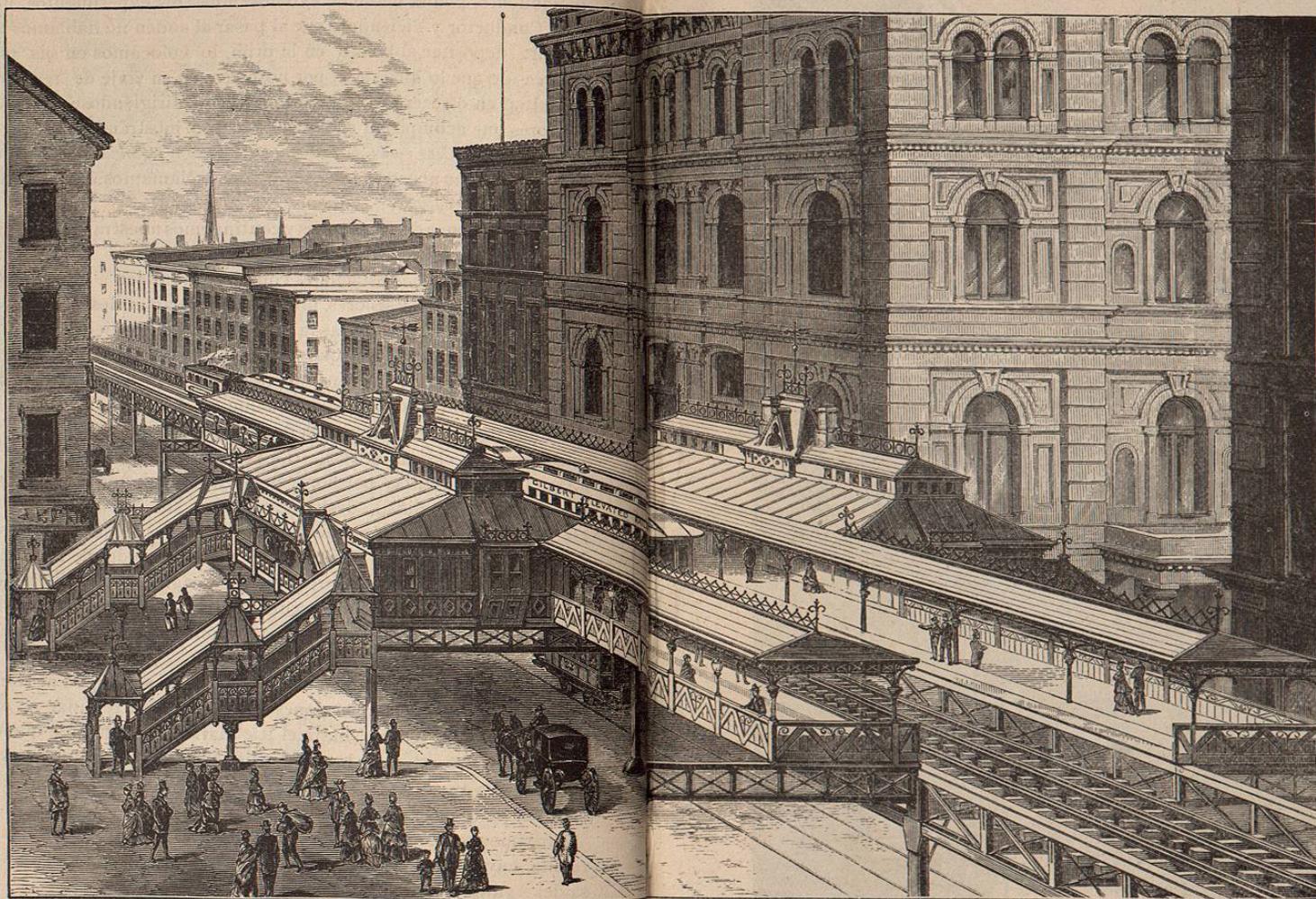
Pero dejémosnos de digresiones y continuemos nuestra interrumpida descripcion de los elevados ferro-carriles.

Los andenes de las estaciones conducen tambien á espaciosos salones de espera para señoras y señores, provistos de aguamaniles, tocadores y del mueblaje necesario para asegurar la comodidad del público. A ambos lados de la calle están las escaleras que guían á estas mismas estaciones, usándose las de un lado para tomar cualquiera de los trenes que se dirijen al Norte y las del lado contrario para tomar cualquiera de los que se dirijen al Sur; pues los unos tienen su vía separada de la de los otros, siendo así imposible que puedan nunca chocar entre sí. La velocidad con que corren estos trenes es á razon de doce millas por hora, en conformidad con uno de los reglamentos de la municipalidad, deslizándose sobre sus bruñidos rieles próximos á las ventanas del segundo y del tercer piso de los edificios, es tal su elevacion en algunas partes sobre el nivel de las calles; pero donde más llama la atencion esta atrevida obra del arte [véase la pág. 148] es en la calle 110^a, entre la Octava y la Novena Avenida: allí se halla tendida la vía sobre un puente curvo sostenido por esbeltas columnas de hierro á una elevacion de 63 piés sobre el piso de la calle.

Todas las líneas de los ferro-carriles elevados se dirigen al Norte, directamente ó por medio de conecciones que hacen entre unas y otras, desde *South Ferry*, en la Bateria, hasta el Río Harlem. El tiempo que emplean en el viaje desde *South Ferry* hasta la calle 127^a es de 43 minutos, y el número de pasajeros que de estas líneas se sirven diariamente, segun cálculos hechos, asciende á 300,000!

Dirijámonos ahora á ver de cerca el Puente de Brooklyn, esta moderna maravilla, cuya entrada queda en la calle Chatham, frente á la Plaza de la Casa del Ayuntamiento.

El gigantesco y celebrado Puente de Brooklyn es una de las obras más grandiosas que existen en el mundo debidas á la mano del hombre. Debe su nombre á la circunstancia de haber unido la importante ciudad de Brooklyn con la de Nueva York. Sus planos y el primer presupuesto fueron formados por el distinguido Ingeniero John A. Roebling, quien no tuvo la satis-



ESTACION DEL FERROCARRIL: ELEVADO DE 23^a AVENIDA, EN LA CALLE 23^a.—Nueva York.
 Copyright by Weston & Co. N. Y.