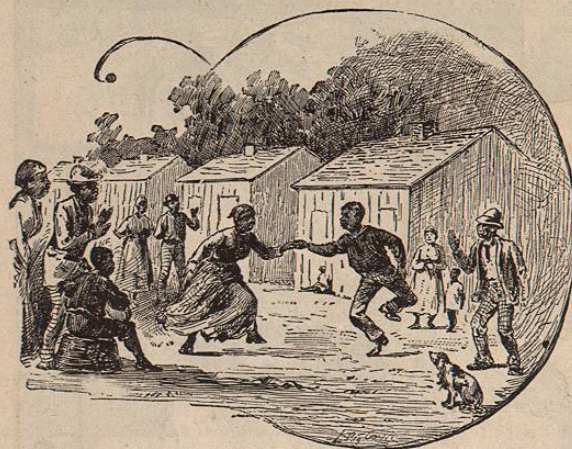


y los otros días de la semana á las 6 de la mañana; aquí se reproducen durante estas horas escenas como las que deben haber tenido lugar en la tradicional Torre de Babel. Deben visitarse así mismo el *Levee* (Dique) cerca del Mercado Francés, el *Hotel Royal*, en el patio del cual se vendieron tan grandes cargamentos de negros en tiempos de la esclavitud; el sitio conocido hoy con el nombre de *Battle Field*, donde el Geral. Jackson obtuvo su gran



En el Barrio de los Negros—Nueva Orleans.

trunfo sobre las fuerzas inglesas en Junio 8 de 1815; está situado como á 4 millas de la ciudad, en las vegas del Misisipi, y allí se ha levantado un monumento que tiene 70 piés de altura en conmemoracion de este hecho de armas: puede irse en las tramvias. El nuevo *Convento de Ursulinas*, situado entre el *Battle Field* y la ciudad, en la orrilla del río. *West End*, el sitio de recreo más delicioso conque cuenta Nueva Orleans, situado como á 6 millas de la ciudad en la márgen del *Lago Ponchartrain*, cuyas tersas y limpias aguas se extienden en una longitud de 40 y una anchura de 24 millas. Conducen á este verdaderamente ameno y pintoresco sitio de recreo tres ferro carriles urbanos movidos por vapor, en los cuales se cobran 15 cvos. por boleto de viaje redondo. Aquí puede el turista encontrar maneras muchas para pasar alegre el día y parte de la noche: hay buenos hoteles; restaurantes magníficos, mejores que los cuales difícilmente podrian encontrarse en todo el Continente; buenos baños; botes para pasear ó pescar en el lago; salones de baile y para patinar; despachos lujosos provistos de los mejores licores y tambien numerosos puestecitos de refrescos y dulces. Hay, en fin, una espaciosa explanada con tarima de madera poblada de mesitas circulares y de atentos servidores, mesitas en las cuales se sirven licores ó comidas, segun el gusto del consumidor, y en el centro de la cual se levanta un bonito Kiosko en el que una magnífica banda ejecuta escogidas piezas musicales todos los días en el Verano, desde las 2 de la tarde hasta las 10 de la noche.

No se deben dejar de visitar tampoco las *Empalizadas* (*Jetties*) construidas más al Sur, en el río, con el fin de aumentar la profundidad de sus aguas. Este viaje se hace con la luz del día enteramente, pues los vaporcitos parten generalmente de los muelles de Nueva Orleans á las 9:30 de la mañana

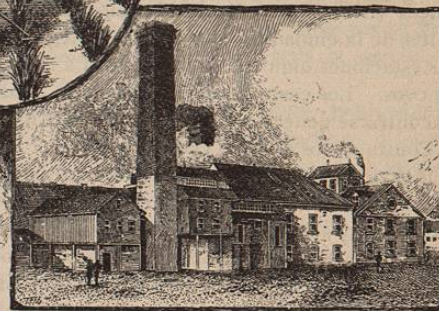
y llegan á las *Empalizadas* á las 2:30 de la tarde. Lo repetimos, no debe por ningun concepto dejar de hacer este pequeño viaje el turista que visite la ciudad que nos ocupa; pues la sucesion de cuadros tan raros como hermosísimos que ofrece el Río Misisipi en ambas de sus márgenes en todo el trayecto que media entre Nueva Orleans y las *Empalizadas*, con sus extensas y ricas plantaciones, con sus pintorescas aldeas de negros y con su verdadera-

mente salvaje vegetacion, no son para verse en ninguna otra parte del mundo.

Finalmente, Nueva Orleans es una ciudad que solo necesita poner muy poco de su parte para doblar el gran prestigio que ya hoy tiene como centro comercial. El solo rey de los ríos de Norte-América, á ambos lados del cual se halla tendida la poblacion



bastaría para el caso, pues él la acarrea á sus puertas los ricos productos de las distantes regiones que en número de muchos miles de millas recorren sus caudalosas corrientes y las de sus numerosos afluentes; pero además



de ésto, la profundidad de las aguas de éste mismo río permite á las embarcaciones del mayor calado llegar hasta sus extensos muelles y atracar en ellos, circunstancia que hace desde luego subir de punto su importancia. Añadiendo á esto su proximidad á las aguas del gran Golfo de México y por medio de éstas á los importantes mercados de las Repúblicas de México, de Centro y Sud-América, se comprenderá fácilmente la ventajosísima situacion geográfica de este puerto para el gran desarrollo de su comercio. Además de estas vias de comunicacion cuenta con seis grandes sistemas ferroviarios que acarrear á sus muelles productos del interior del país, para llevarse en cambio los productos traídos hasta aquí por barcos procedentes de todas las naciones del globo, siendo uno de estos grandes sistemas el del *Southern Pacific* ya mencionado. En esta ciudad el comercio florece, y que un comerciante se declare en quiebra es uno de los acontecimientos más sorprendentes que pueda ocurrir. Sus numerosos bancos tienen muchos millo-

nes en moneda efectiva desocupada, lo cual prueba que sus hombres de negocios no sufren apuros financieros, y su industria fabril va tomando de día en día mayor incremento. Lo que más ha venido haciendo falta á esta ciudad ha sido un buen sistema de desagüe y un buen empedrado en sus calles para así asegurar su necesario aseo y salubridad; pero parece que están ya tomándose medidas conducentes á tan loable fin. Esto convertirá á Nueva Orleans en una de las más deliciosas poblaciones del país para invernar y contribuirá en mucho al aumento de su poblacion.

PRINCIPALES HOTELES.

ST. CHARLES HOTEL.—\$4 al día. . . . . Esquina de St. Charles y Common.  
 \*HOTEL ROYAL.—\$1 á \$5. . . . . Esquina de St. Louis y Royal.  
 HOTEL DENECHAUD.—\$1 á \$2.50. . . . . N° 60, Calle Carondelet.  
 HOTEL VONDERBANK.—\$1 á \$2. . . . . N° 40, Calle Magazin.

\*El *Hotel Royal* permanece abierto solo 7 meses en el año, de Junio á Noviembre. El *Denechaud* es un hotel bien conducido bajo el plan americano y europeo á la vez. Sus precios son cómodos y con gusto puede recomendarse á las familias.

El sistema de tramvías es excelente. Partiendo de la calle del Canal se puede visitar por medio de ellas cualquier punto de interés dentro de los límites de la ciudad por 5 cvos. A la llegada de los trenes y vapores hay en las estaciones omnibus que conducen á los pasajeros á cualquier hotel por 25 cvos. Los carruajes públicos cobran á razon de \$2 por hora, y pueden encontrarse generalmente frente al St. Charles y otros hoteles.

Continuemos nuestro viaje.

Hay dos trenes del *Southern Pacific* que parten diariamente hácia el Poniente, uno por la mañana y el otro por la tarde; ambos llegan á San Antonio Texas, pero solo uno de ellos, el Tren N° 20, [véase el Itinerario] sigue adelante hasta El Paso. Como nosotros para concluir la *primera parte* de esta Guía vamos á cambiar de tren en San Antonio para seguir de allí al Sur hasta la capital de México, podremos tomar cualquiera de los dos trenes, el que más nos convenga.

Cruzan los pasajeros y el tren, dividido éste en secciones, el Río Misisipí sobre uno de los vapores de la *Compañía del Southern Pacific* construidos expresamente para el efecto, y una vez en la orilla opuesta se unen las varias secciones del tren, el cual emprende su larga carrera hácia donde el sol se oculta, razon por la cual se le da tambien á esta ruta el nombre de *Sunset Route*.

La primera estacion donde se detiene es *Algiers*, uno de los suburbios de Nueva Orleans. Poco á poco va desvaneciéndose en la distancia el blanco caserío de la gran ciudad; desaparecen luego los centenares de vaporcitos que cual blancas y gigantescas gaviotas se mecen sobre las aguas del Misisipí; despues las torres de los templos se ocultan tambien y al fin los penachos de humo negro de su grandes fábricas.

El tren avanza siempre por terrenos fertilísimos, dejando á ambos lados

de la via unas veces extensos cañaverales; otras, plantaciones de algodón ó de arroz; otras, tupidos bosques de árboles gigantes con flecos y cortinajes larguísimos de musgo color gris, y cruzando otras veces sobre puentes de madera y hierro alegres bayous, siendo de estos los dos primeros el *Bayou des Allmands*, situado á 32 millas de Nueva Orleans y el *Bayou Lafourché* 20 millas más delante. A las 73 millas de Nueva Orleans se cruza tambien el *Bayou Beuf* y el *Bayou Ramos* á las 76 millas. En todas estas estaciones, y en muchas otras, vense acudir en tropel á la llegada del tren á una multitud de muchachas y muchachos descalzos, sin sombrero y de un color todos ellos como el del café cuando se ha pasado de tueste; y junto con esta gente menuda acuden tambien mujeres jóvenes y viejas, con rostros teñidos del mismo firme color y en los cuales se comprende tuvo empeño en imprimir todos los grados de su fealdad una pródiga africana naturaleza. Pero sin embargo de todo esto, se lee claramente en las tinieblas de sus fisonomías 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 despues 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 ferro-carril, 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, ni aburrirse ni fatigarse.

Despues de una carrera de 246 millas llega el tren á *Orange*, poblacion de 3,500 habitantes, donde se cruza el Río Sabino, que forma la línea divisoria entre los Estados de Luisiana y Texas, y el cual tiene aquí una anchura de 700 piés. A las 361 millas de Nueva Orleans se llega á

*Houston*, que es en importancia tanto por su poblacion como por su comercio la tercera ciudad de Texas. Sus principales hotes son: *Capital Hotel*; *Globe Hotel*; *Hutchins House* y *Tremont House*. La ciudad se extiende á ambos lados del llamado *Buffalo Bayou*, (el cual la pone en comunicacion con el Golfo de México) distante 45 millas de su desembocadura en la Bahía de Galveston. La ciudad de Galveston está separada de Houston por una distancia de 50 millas, pero hay establecidas entre ambas vias de comunicacion por agua y ferro-carril. Adelante de Houston, el *Ferrocarril Southern Pacific* pasa por

*San Antonio*, que es la primera y más importante ciudad de Texas en la actualidad. Sus principales hoteles son: *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. Los hoteles de esta ciudad están conducidos, por lo general, bajo el plan americano.

La Ciudad de San Antonio está situada en el centro del fértil valle del Río de San Antonio, por sobre cuyas cristalinas aguas se puede cruzar varias ve-

ces en el centro de la ciudad mismas sobre puentes bien contruidos, con solo recorrer unas cuantas de sus cuadras. Dista 577 millas de Nueva Orleans y 154 millas de la frontera mexicana en Laredo. En el viaje de Nueva Orleans á San Antonio se emplean como 22 horas de tiempo. Es una ciudad de 60,000 habitantes, provista de buenos hoteles, tramvias, alumbrado eléctrico y de toda clase de modernas comodidades. Su clima es 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 Geral. López de Santa Anna. El pequeño grabado que aparece al fin del presente capítulo representa la fachada del antiguo templo, teatro del aludido sangriento combate.

Aunque nosotros no seguiremos más adelante por este ferro-carril en el presente viaje, añadiremos á lo ya dicho sobre él dos palabras más que podrán ser útiles al viajero que le recorra en toda su extension. Despues de pasar varias estaciones que no carecen de importancia se llega á

**Spofford Junction**, distante 711 millas de Nueva Orleans, 134 de San Antonio y 498 millas de El Paso. Debe su importancia esta estacion á la circunstancia de ser el punto de empalme del *Southern Pacific* con el *Ferrocarril Internacional Mexicano* [véase el mapa] para la capital de México.

Como 40 millas más delante se ven por primera vez las turbias aguas del Río Grande, que es el que forma en parte la línea divisoria entre México y los Estados Unidos del Norte, y tres ó cuatro millas más delante [véase el grabado en la página 229] se entra al Gran Cañon del Río Grande el cual ofrece perspectivas grandiosas, perspectivas que impresionan fuertemente.

El tren, como podrá verse en el grabado, pasa las rugientes aguas del río sobre un magnífico puente de hierro y escala grandes alturas al borde de profundos abismos. De allí adelante atraviesa llanuras inmensas, llanuras propias para la cria de ganado por la abundancia de sus excelentes pastos, y cruzando por pequeñas pero prósperas poblaciones agricultureras llega finalmente á

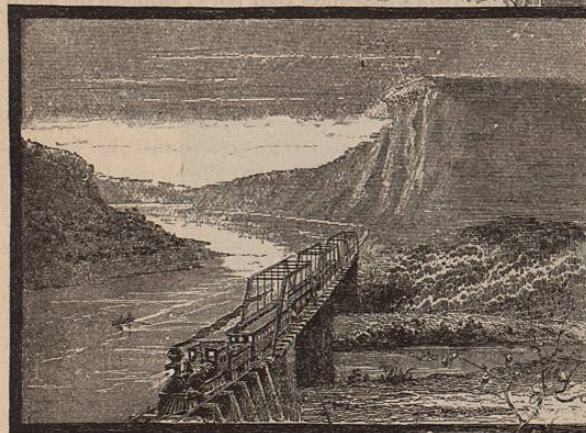
**El Paso**, ciudad de 10,000 habitantes, situada en la frontera mexicana y bañada (cuando no está seco) por las aguas del Río Grande del Norte. Aquí forma empalme el ferro-carril que nos ocupa con el *Ferrocarril Central Mexicano* y es ésta á la vez la estacion terminal de la "Division ó Sistema del Atlántico" del *Ferrocarril Southern Pacific*. Su "Division ó Sistema del Pacífico" se extiende desde aquí [véase el mapa] hasta San Francisco, en California, y Portland, en el Oregon. De esta division nos ocuparemos en la segunda parte de este libro.

Por lo que queda escrito comprenderá el viajero mexicano que partiendo de Nueva Orleans por este ferro-carril puede regresar á México tomando en San Antonio el ferro-carril *International & Great Northern* para Laredo y allí el *Nacional Mexicano*; ó tomando en Spofford Junction el *Internacional Mexicano*

ó, finalmente, tomando en El Paso, Texas, el *Ferrocarril Central Mexicano*.

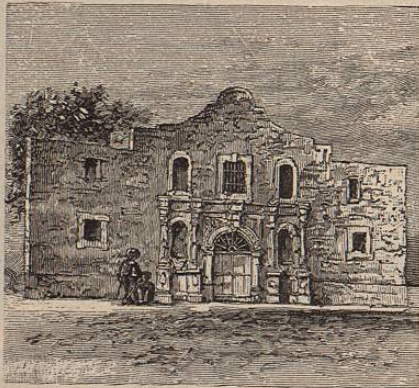
Volvamos ahora á San Antonio para continuar nuestro interrumpido viaje. Aquí tomaremos, como ya se ha visto, uno de los trenes del *International & Great Northern*, y despues de un viaje de 154 millas llegaremos á

**Laredo**. Esta fronteriza ciudad está situada á 60 piés sobre las aguas del Río Grande y á 600 piés sobre el nivel del mar. Su crecimiento ha sido bien satis-



EL SOUTHERN PACIFIC EN GRAND CAÑON—Texas. factorio; pues en 1880 su poblacion era solo de 1,500 habitantes, número que en 1886 subió á 3,000; en 1888, á 6,000 y á 10,000 en 1890. Los negocios y mejoras públicas han aumentado aquí en la misma satisfactoria proporcion

y todo indica que esta poblacion adquirirá cada dia mayor importancia como puerto de entrada y tráfico entre los dos vecinos países. Está provista la poblacion de buenas escuelas públicas, de buenos hoteles, entre los que figuran como principales el *Hotel Hamilton*, que haria honor á una ciudad de 100,000 almas y cuyo costo de construccion ascendió á \$100,000, y el *Hotel Comercial*. Entre sus otros edificios de más importancia figuran el del *Banco del Rio Grande*, el del *Tribunal del Condado*, la *Casa del Ayuntamiento*, la *Iglesia Católica* y el *Teatro de la Opera*. Está provista tambien de alumbrado y tramvias eléctricas. Desde Laredo se distinguen las blancas casitas de Nuevo Laredo. Ambas poblaciones están unidas por dos magníficos puentes sobre el Río Grande, uno de madera perteneciente al *Ferrocarril Nacional Mexicano*, y el otro de hierro, recientemente construido con un gasto de \$80,000. Cerremos el presente capítulo para pasar en el tren por el primero de estos puentes de los Estados Unidos del Norte á los Estados Unidos Mexicanos.



EL ALAMO—San Antonio, Texas.

## De Laredo á la Ciudad de Mexico.

EL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO—LAS PRINCIPALES CIUDADES QUE CRUZA—SUS RAMALES.

Antes de emprender de nuevo la marcha sepamos algo sobre la historia del *Ferrocarril Nacional Mexicano*, al que deben todas las ciudades del lado Oriental de la República que esta línea atraviesa el grado de adelante que durante los últimos años han alcanzado.

Desde el año de 1853, y cuando el General Santa Anna figuraba aun á la cabeza del Gobierno de México, se hizo la primera concesion para la construccion de un ferro-carril de México á Ixtlahuaca, una distancia de 112 kilómetros; pero la citada concesion no produjo resultados buenos ningunos, pues ni siquiera se iniciaron los trabajos de construccion en la propuesta línea férrea; y si de esto hacemos aquí mencion es simplemente porque la actual línea troncal del *Nacional Mexicano* recorre el mismo terreno por donde debia haber pasado la línea recomendada en la primera concesion, la cual se otorgó á un señor Ignacio Fuentes.

Algunos años despues se dieron nuevos pasos para llevar á efecto el proyecto, con algunas modificaciones; pero tampoco estos obtuvieron éxito ninguno.

Mas tarde, en 8 de Diciembre de 1870, el Sr. D. Mariano Riya Palaçio, Gobernador por aquel tiempo del Estado de México, obtuvo una concesion para construir un ferro-carril de via angosta de la ciudad de México á Toluca, con un ramal á Cuatitlan; y consiguió tambien en el siguiente año que se expidiera un decreto autorizando el establecimiento de una loteria cuyos productos debian aplicarse como subvencion al citado ferro-carril; pero sin embargo de todo esto la concesion caducó, no habiéndose cumplido con una de las estipulaciones del contrato, la cual decia que debian construirse diez kilómetros de via en los primeros dieciocho meses.

El Congreso, no obstante, revalidó la caduca concesion el 21 de Mayo de 1872, y el 30 de Setiembre del mismo año la Empresa pudo al fin inaugurar el primer tramo de diez kilómetros.

Despues los años se sucedieron de nuevo unos á otros sin que se hubiesen podido continuar los trabajos; pero en 1876, despues del triunfo de la revo-