

ta en la propia estacion del año. Despues de continuar el tren su veloz carrera al través de este hermoso valle se detiene en la estacion de

Monterey, pasando antes por el pié del Cerro de la Mitra, del cual ya hicimos mencion en otra parte de esta Guía. Monterey es, verdaderamente, una de las ciudades de la República que progresa más rápidamente. La observacion que acabamos de hacer es la misma que hacen cuantos llegan á Monterey despues de visitar muchas otras importantes ciudades del país, y, dicho sea de paso, nada encierra ella de exageracion.

Que tiene bonitas huertas; terrenos cuya fertilidad no puede ser superada por los de ningun otro país del mundo; agua en abundancia; salubridad de clima; frutas y flores con profusion; amenos parques y jardines; un Sr. Gobernador progresista y estimado por todos; y que sus negocios, su comercio, se hallan en estado floreciente, es lo menos que puede decirse de esta ciudad que tanto ofrece para el porvenir.

El tren parte de Monterey, y avanzando siempre por fértil llanura, pasa por una sucesion de ricas haciendas que hay situadas al pié de una cordillera de elevadas montañas cerca de las cuales sigue por gran distancia.

El valle se ensancha hácia el Sur y hácia el Este, ofreciendo al que lo observa todo desde las ventanillas del tren paisajes que van haciéndose cada vez más interesantes. A los 89 kilómetros de Venadito llega el tren á

Cadereyta, poblacion de unas 12,000 almas, situada en las márgenes del río de San Juan. El cultivo de la caña de azucar y árboles frutales constituye la principal industria de esta localidad.

San Juan, es el nombre de una estacion situada 18 kilómetros más delante, á orillas de un río del mismo nombre. La compañía del ferro-carril ha erigido aquí un magnífico pabellon para bailes, y ha puesto tambien en el río una flotilla de botes en los cuales pueden pasear cuantos visiten este lugar. San Juan es un lugar verdaderamente romántico, que abunda en bosquecillos densos y poéticos rincones donde pueden pasar horas en delicioso retiro los menos afectados al bullicio. La compañía corre trenes de recreo á este lugar de ambas direcciones todos los domingos, mientras hace buen tiempo.

Montemorelos, es la siguiente estacion de importancia; aquí el viajero encuentra que los edificios del ferro-carril han sido bien construidos de piedra, y tambien una bien provista mesa que estimula su apetito. Debe contar esta poblacion con unos nueve ó diez mil habitantes, quienes se dedican principalmente á la agricultura y de cuyos productos abastecen á numerosas haciendas vecinas en cambio de cueros, ixtle y azucar. Las naranjas que se dan en este lugar tienen la fama de ser de las mejores del país. Hay tambien aquí una curtiduria que produce baqueta de muy buena calidad.

Linares, situada 30 millas adelante de Montemorelos, en direccion Sudeste, es una de las poblaciones más atractivas que cruza el ferro-carril que nos ocupa. Sus 8,000 habitantes son todos los más personas acomodadas, que

tienen grandes haciendas y que se dedican á la agricultura con muy buen éxito, y á la cria de ganado. El centro de la poblacioncita tiene un aspecto muy agradable, y en su plaza principal se reúne dos veces por semana una buena banda de música cuyos dulces acordes atraen allí chicas preciosísimas en grandes números. A propósito del bello sexo de esta próspera comarca, daremos aviso á los lectores masculinos de esta guía (muy en lo reservado, se entiende,) que guapas son, efectivamente, y de tantos atractivos personales como virtuosas, las jóvenes de Linares y, fíjense bien en esto: segun un cálculo reciente hay *ocho de estas beldades por cada residente varon*. Linares está situada en el centro de uno de los distritos del Nordeste más productores de azucar, y aunque es aún poblacion pequeña, una vez que se halla unida por ferro-carril con los principales centros de poblacion y comercio del país su desarrollo no se hará esperar mucho: posee los elementos necesarios para ello.

Villagrana, Hida.go y la Cruz, son así mismo lugares que no carecen de importancia y pertenecen tambien al distrito antes aludido, el cual tiene fama por sus magníficas producciones de algodón y piloncillo.

Victoria, capital del Estado de Tamaulipas y la cual dista 390 kilómetros de Venadito, ha salido del estacionamiento en que se hallaba con la llegada del primer tren de este ferro-carril; pues tanto sus autoridades como sus hombres de negocios comienzan á tomar medidas que contribuirán á acelerar la marcha de adelanto de la localidad. Es Victoria en tamaño poco más ó menos lo mismo que Linares, y tiene bonitos jardines y sitios de recreo que harian honor á una ciudad diez veces mayor en tamaño. El *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano* quedó formalmente abierto al público hasta esta capital, en Octubre 12 del presente año.

Tampico, importante puerto situado en la costa del Golfo de México, es el punto objetivo del ferro-carril que nos viene ocupando. En años anteriores, Tampico era el principal puerto de entrada en todo el litoral del Golfo, pero con la construccion del Ferrocarril Mexicano de Vera Cruz á la ciudad de México este último tuvo naturalmente que cobrar desde luego mayor importancia, con la cual no pudo competir Tampico por falta de buenas comunicaciones con el interior del país; y sin embargo, sus condiciones como puerto son muy superiores sobre las de Vera Cruz. El actual Gobierno de México, que estudia con encomiable y noble interés todas las medidas que puedan contribuir al adelanto de la nacion, para mejorar las naturales ventajas del puerto de Tampico ha apropiado tres millones y medio de duros; y como al escribir estas líneas el Ferrocarril Central Mexicano ha hecho ya su entrada en la ciudad por el lado del Oeste, y el de *Monterey y el Golfo Mexicano* se acerca por el lado Norte, puede asegurarse desde luego que espera á Tampico un verdaderamente brillante porvenir.

El *Ferrocarril de Monterey y el Golfo Mexicano* ha venido á abrir al mundo las puertas de una de las más feraces y ricas regiones de los Estados Unidos Mexicanos.

## St. Louis & Iron Mountain R. R.

APUNTES SOBRE ESTE FERROCARRIL—LITTLE ROCK  
HOT SPRINGS—LA CIUDAD DE ST. LOUIS.

El Ferrocarril de *St. Louis & Iron Mountain*, es una de las vías de comunicación que más acorta las distancias entre la capital de México y las principales ciudades de los Estados Unidos del Norte, particularmente si se sigue por esta ruta: de México á Laredo, por el *Nacional Mexicano*; de Laredo á Longview, por el *International & Great Northern*; de Longview á Texarkana, por el *Texas & Pacific*, y de Texarkana á St. Louis, Mo., por el ferrocarril que nos ocupa. Pueden también los residentes de México tomar el *Central Mexicano* hasta El Paso; el *Texas & Pacific* de El Paso á Texarkana y allí el *St. Louis & Iron Mountain* hasta St. Louis. Se obtienen boletos directos por ambas rutas.

El *St. Louis & Iron Mountain* tiene una extensión, desde Texarkana hasta St. Louis, de 490 millas, y forma parte del gran Sistema Ferrovionario del *Missouri Pacific*, cuyas ramificaciones se extienden desde Omaha, en el Norte, St. Louis y Memphis, en el Este, Galveston y San Antonio, en el Sur, y El Paso, Pueblo y Denver en el Oeste. Como se verá, pues, abarca este sistema el Valle del Misisipi desde los ríos de Missouri y Nebraska en el Norte; el Golfo de México y el Río Grande en el Sur, y desde el Río Misisipi hasta las Montañas Rocallosas, atravesando los Estados y Territorios de Missouri, Kansas, Nebraska, Colorado, Arkansas, Indian Territory, Louisiana y Texas, área que cubre como 765,000 millas cuadradas y la cual abarca una gran porción de los distritos más productores de maíz y algodón en todo el país. Véase el mapa en las páginas 310 y 311.

En un espacio tan limitado como el que nos resta es simplemente imposible hacer la descripción de sitios tan pintorescos como los que atraviesa el *St. Louis & Iron Mountain R. R.* Solo podremos ocuparnos aquí, muy sucintamente, de la gran ciudad de St. Louis y de otras dos ó tres de las principales estaciones de la línea. El turista que viaje por este ferrocarril verá por sí mismo que son magníficos y lujosos sus trenes, esmerado su servicio; y encontrará también en los terrenos que atraviesa mucho que le interesará vivamente; que hará que pasen las horas sin apercibirse él de ello; mucho que contribuirá á hacer delicioso su viaje.

*Texarkana*, es la estación donde comienza la línea y donde empalma con



HOT SPRINGS, ARK.  
IRON MOUNTAIN ROUTE.

VISTA DE HOT SPRINGS—Arkansas.  
[Ferrocarril St. Louis & Iron Mountain]

el *Texas & Pacific*, poblacion pequeña aun, pero cuya importancia aumenta de dia en dia. El tren sigue en direccion hácia el Nordeste, y pasando varias estaciones de mayor ó menor importancia llega, 102 millas adelante de Texarkana, á *Malvern*, que es la estacion de empalme con el ramal que se dirige á

*Hot Springs*, manantiales de aguas termales tan justamente afamados en todo este país. Personas entendidas en la materia dicen que no brotan aguas de la tierra en ninguna parte del mundo que posean tantas virtudes medicinales como las de *HOT SPRINGS*, del Estado de Arkansas. No solo se dice que son eficaces para la curacion del reumatismo, la gota, escrófula y toda clase de enfermedades de la piel, sino hasta para rejuvenecer á cuantos de ellas hacen uso. A sesenta y tantos asciende el número de los manantiales, los cuales brotan en la vertiente Occidental de la llamada *Hot Spring Mountain*, y la temperatura de sus aguas varía desde 90° hasta 160° Fahrenheit. Hay aquí numerosos hoteles y casas de huéspedes, figurando como principales los Hoteles *Arlington, Avenue, Sumpter y Waverly*. La poblacion está situada en un pequeño y pintoresco valle cuya extension longitudinal será de poco más de una milla, entre las Montañas de Ozark y á una altura de 1,500 piés sobre el nivel del mar.

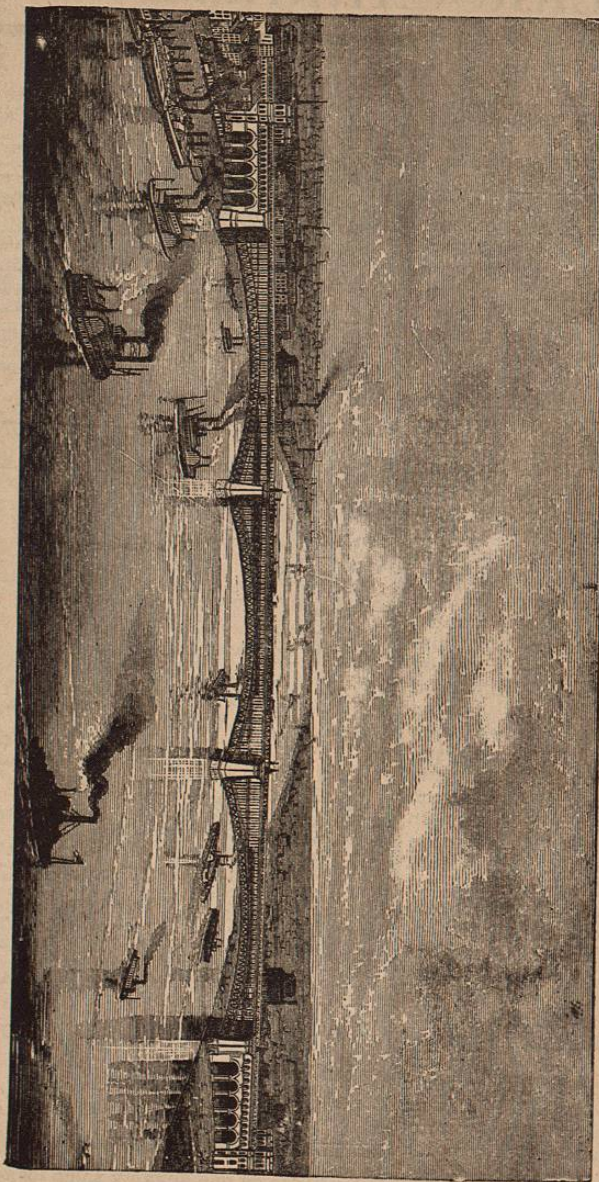
*Little Rock*, capital del Estado de Arkansas, queda 145 millas adelante de la estacion de *Malvern*, en las márgenes del Río de Arkansas. Es una bonita ciudad de 30,000 habitantes, en la cual puede encontrar el viajero muchas comodidades de que carecen ciudades mucho mayores en tamaño. Sus principales hoteles son: *Grand Central, Deming y Western*.

Aunque ofrece la línea que nos ocupa en su mayor parte, como ya dijimos, atractivos muchísimos para el viajero, la belleza de sus paisajes parece más notable desde el momento en que el tren comienza á rodar por las riberas del magestuoso Misisipí, por las cuales sigue en una distancia como de 25 millas hasta llegar á la populosa é interesante ciudad de

*St. Louis*, la cual se halla tan ventajosamente situada en el centro del rico y dilatado Valle del Misisipí. Esta ciudad fué fundada por los franceses en 1764, cuando el Río Misisipí formaba aun la línea divisoria entre las posesiones inglesas y francesas. Eligió el sitio que hoy ocupa la ciudad *Pierre Auguste Laclade*, quien figuraba al frente de una colonia de 30 personas, y le nombró *Saint Louis*, en honor de *Louis XV* que reinaba en aquella época. Pasó al dominio español en 1768 junto con toda la Luisiana, bajo el cual permaneció hasta el año de 1800, fecha en que volvió á pertenecer á la Francia. En 1803 pasó á formar parte de los Estados Unidos del Norte, habiéndole éste país comprado al Emperador *Napoleon* todo el territorio de la Luisiana en la suma de \$15,000,000.

En esta fecha, (1803) la poblacion contaba solo con unos 800 habitantes; en 1810, con 1,600; en 1820, con 5,000; en 1830, con 6,000; en 1840, con 16,469; en 1850, con 77,860; en 1860, con 160,773; en 1870, con 310,864; en 1880, con 350,522; en 1890, se estima que el número de sus habitantes ha subido a 450,000.

VISTA DEL GRAN PUENTE DE EADS Y DEL RIO MISISIPÍ—St. Louis, Missouri.



# FERROCARRIL MISSOURI PACIFIC Y SUS CONECCIONES.

S. H. H. CLARK,  
Director General.  
St. Louis, Mo.

DE ST. LOUIS A TEXARKANA.

Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN No. 51—		
0	*St. Louis	9:25 am
42	De Soto	11:20 am
75	*Bismark	12:50 pm
81	Iron Mountain	1:02 pm
83	Middlebrook	1:08 pm
88	Ironton	1:22 pm
89	Arcadia	1:27 pm
108	Annapolis	2:22 pm
116	Des Arc	2:42 pm
127	Piedmont	3:15 pm
134	Mill Spring	3:32 pm
145	Williamsville	3:38 pm
166	Poplar Bluff-L	4:45 pm
166	Poplar Bluff-S	4:55 pm
181	Neeleville	5:32 pm
192	Corning	5:59 pm
198	Knobel	6:20 pm
203	Peach Orchard	6:30 pm
214	O'Kean	7:01 pm
225	*Walnut Ridge-L	7:25 pm
225	Walnut Ridge-S	7:50 pm
226	Hoxie	7:56 pm
232	Minturn	8:12 pm
262	Newport	9:40 pm
283	Russell	10:36 pm
288	Bald Knob	10:55 pm
292	Judsonia	11:07 pm
296	Kensett	11:17 pm
312	Beebe	11:59 pm
323	Cabot	12:24 am
344	Baring Cross	1:27 am
345	Little Rock-L	1:30 am
345	Little Rock-S	2:20 am
358	Alexander	2:52 am
368	Benton	3:17 am
388	Malverne-L	4:05 am
388	Malverne-S	4:10 am
410	Arkadelphia	5:00 am
426	Gurdon	5:35 am
441	Prescott	6:11 am
457	Hope	6:47 am
471	Fulton	7:16 am
490	Texarkana-L	8:00 am



H. C. TOWNSEND,  
Agente General de Fletes y Pasajes.  
St. Louis, Mo.

DE TEXARKANA A ST. LOUIS.

Millas	ESTACIONES	Salida de
—TREN No. 52—		
0	*Texarkana-S	7:25 am
19	Fulton	8:17 am
33	Hope	8:50 am
49	Prescott	9:53 am
64	Gurdon	10:32 am
80	Arkadelphia	11:08 am
102	Malverne-L	11:40 am
102	Malverne-S	11:50 am
122	Benton	12:38 pm
145	Little Rock	2:00 pm
146	Baring Cross	2:10 pm
167	Cabot	3:03 pm
178	Beebe	3:30 pm
194	Kensett	4:10 pm
198	Judsonia	4:20 pm
202	Bald Knob-L	4:30 pm
202	Bald Knob-S	4:45 pm
207	Russell	4:59 pm
228	Newport	6:02 pm
258	Minturn	7:27 pm
264	Hoxie	7:45 pm
265	Walnut Ridge	8:15 pm
276	O'Kean	8:41 pm
287	Peach Orchard	9:10 pm
292	Knobel	9:25 pm
298	Corning	9:41 pm
309	Neeleville	10:10 pm
324	Poplar Bluff-L	10:45 pm
324	Poplar Bluff-S	11:00 pm
345	Williamsville	11:32 pm
356	Mill Spring	12:17 am
363	Piedmont	12:40 am
374	Des Arc	1:14 am
382	Annapolis	1:38 am
401	Arcadia	2:33 am
402	Ironton	2:37 am
407	Middlebrook	2:55 am
409	Iron Mountain	3:15 am
415	Bismark	3:35 am
448	De Soto	4:30 am
490	St. Louis-L	6:20 am

—L. Indica llegada—  
—S. Indica salida—

Como suelen cambiarse las horas en que llegan y salen los trenes conviene enterarse con el Conductor, en el hotel ó en la estacion—\*Estaciones de las comidas.

Sus principales hoteles son: *Laclade Hotel*, calle Chestnut, entre la 5<sup>a</sup> y 6<sup>a</sup> precio, de \$2 á \$3 al día por hospedaje completo. *Lindel Hotel*, esquina de la Avenida Washington y calle 6<sup>a</sup>; precio, de \$3 á \$5 al día, hospedaje completo. *St. James Hotel*, esquina de las calles Broadway y Walnut; precio, de \$2 á \$2.50 al día, hospedaje completo. *Hurst's European Hotel*, esquina de las calles Broadway y Chestnut, conducido bajo el plan europeo; precio por cuartos, de \$1 arriba. En el piso principal se halla el restaurante de este último hotel, en el cual se sirve bien y á la carte.

Lo que primeramente llama la atención del viajero al acercarse á esta ciudad es el grande y hermoso Puente de St. Louis, llamado también Puente de Eads en honor al distinguido ingeniero James B. Eads quien se ocupaba, cuando le sorprendió la muerte, en perfeccionar su proyecto magno de construir el Ferrocarril de Tehuantepec, para el trasporte de embarcaciones de un mar á otro. Se emplearon 5 años en la construcción de este puente, el cual se comenzó en Marzo de 1869 y cuyo costo ascendió á \$10,000,000. Después del de Brooklyn es éste el más costoso puente que hay en todo el país.

Para llegar á St. Louis cruzan los trenes el Río Misisipí sobre este puente, y salen de él para entrar á un túnel que tiene una longitud de más de una milla y que pasando bajo las calles y edificios de la ciudad guía á la estación.

Es St. Louis un centro comercial de muy grande importancia, cuyas vías de comunicación fluvial se ramifican en todas direcciones, y también sus ferro-carriles, pues de nada menos que de 16 diferentes é importantes líneas entran y salen numerosos trenes diariamente en la ciudad.

Una visita á sus grandes establecimientos fabriles y almacenes, á los diques en el río, los cuales se extienden á lo largo de toda la porción comercial de la ciudad, ofrecerá al viajero animadísimos cuadros que representan fielmente la actividad é industria que sirve de base al desarrollo del comercio de esta gran ciudad, así como al adelanto general de este pueblo.

Si se fija en la gran mayoría de sus edificios, comprenderá fácilmente que para construirlos buscaron sus dueños más bien la solidez que la ornamentación; pero notará también, si recorre la Avenida de Washington y las calles Broadway, Locust, Olive, Pine y Sexta, que su apariencia anterior ha cambiado notablemente: que muchos de sus edificios de antigua construcción han cedido su lugar á otros igualmente sólidos de 8 y 10 pisos, de indisputable elegancia.

Encontrará, así mismo, edificios públicos dignos de una ciudad de su importancia; toda clase de modernas comodidades, tales como alumbrado de gas y eléctrico, un excelente y extenso sistema de tranvías eléctricas y otras por tracción animal, calles bien empedradas, abundantes y lujosos carruajes públicos, magníficos jardines, parques y otros sitios de recreo.

En esta importante plaza hace algunos años se estableció una *Lonja Comercial Mexicana*, la cual ha venido prestando grandes servicios á los comerciantes de México; pues la circunstancia de que su Director General lo es el caballeroso y estimable Sr. Juan F. Cahill, Cónsul de México, garantiza el debido cumplimiento de cuantas órdenes por mercancías ó de cualquier otra naturaleza se le remiten. Al Sr. Juan F. Cahill, St. Louis, Mo., deben dirigirse, pues, cuantos deseen entrar en relaciones con la citada *Lonja Comercial Mexicana*.

Los dos trenes cuyos itinerarios acompañan al mapa de este ferro-carril no son los únicos que corren entre su extremo Norte y su extremo Sur: hay otros dos que hacen el mismo viaje diariamente partiendo en ambas direcciones, por las tardes. El viajero podrá así escoger el que más le convenga.

Por medio del *Ferrocarril de St. Louis & Iron Mountain* se hace el viaje entre la ciudad de México y St. Louis en 3½ días; en 36 horas desde St. Louis hasta Galveston y en 39 horas desde St. Louis hasta San Antonio, Texas.

## Ferrocarril Chicago & Alton.

C. H. CHAPPELL, DIRECTOR GENERAL—JAMES CHARLTON,  
AGTE. GRAL. DE FLETES Y PASAJES—CHICAGO, ILL.

El ferro-carril cuyo nombre sirve de epígrafe al presente capítulo une con sus rieles de acero á tres de las más grandes ciudades de el país, á saber: Chicago, St. Louis y Kansas City. De la importancia de cada una de éstas tiene ya idea el paciente lector que se haya dignado acompañarnos hasta aquí. Parte el *Chicago & Alton* de la populosa



CAPITOLIO DEL ESTADO—Springfield, Illinois.

partes sobre magníficos y larguísimos puentes. Kansas City dista de Chicago 526 millas.

Los terrenos que atraviesa el *Chicago & Alton* se componen, casi en toda su extensión, de ricamente cultivadas praderas, y tan dilatadas que en partes la vista no alcanza á distinguir sus confines. A ambos lados de la vía va dejando el tren pequeñas poblaciones que subsisten y prosperan merced á la agricultura. Una de las primeras estaciones de importancia que se cruzan es

Joliet, que tiene 20,000 habitantes y que dista 38 millas de Chicago. Su caserío se extiende á ambos lados del río Des Plaines y del *Illinois & Michigan Canal*. Cuenta la ciudad con varios grandes molinos de harina y establecimientos para la fabricación de implementos de labranza. Se encuentra aquí también una de las *Penitenciarias* del Estado.

Bloomington, es otra de las principales estaciones, la cual tiene 22,000 habitantes. Dista 127 millas de Chicago. A las 185 millas de Chicago se detiene el tren unos momentos en

Springfield, capital del Estado de Illinois. Es esta una atractiva ciudad de 30,000 habitantes, situada en el centro de una hermosa planicie, y muy acreedora al título de *Ciudad de las Flores* que la han dado algunos viajeros. Tiene calles amplias y rectas, bonitos edificios públicos y particulares, siendo principal entre los primeros el del Capitolio del Estado, cuya elegante fachada puede verse desde el tren mientras se desliza veloz por las orillas

