carril Boston and Albany, para dirigirse á Boston, otra de las populosas y más interesantes ciudades del país, la Atenas de los Estados Unidos, co-

INTFRIOR DE UN COCHE-BUFFET.—Ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern.

mo muchos la llaman, y la cual no debería dejar de conocer ningún turista mexicano, al visitar aquel país.

Hay otra comodidad que este ferrocarril proporciona al viajero, que no debemos pasar desaperbida, y es que todas las estaciones de pa-

sajeros donde se detienen y de donde parten sus trenes, se hallan muy convenientemente situadas en el centro de las principales ciudades, como en Nueva York, Boston, Chicago, Albany, Buffalo, Cleveland y Toledo, siendo particularmente este el caso en las tres primeras, que son las estaciones terminales de la ruta que aquí recomendamos.

La estación de Chicago se halla tan convenientemente situada en la calle Van Buren, frente á la Cámara de Comercio, que de cualquiera de los principales hoteles y bancos, así como del Correo y la parte más activa de la población, donde se hallan los más grandes establecimientos comerciales, se puede uno dirigir á pie hasta ella, en sólo unos cuantos minutos.

La estación del Ferrocarril Boston & Albany, en Boston, se halla situada en la calle Kneeland, que es como decir en el corazón mismo de la ciudad.

La estación de Nueva York, ó sea la Gran Estación Central de Pasajeros, ya lo hemos dicho, se halla situada en la esquina de la 4a. Avenida y la calle 42a. La rodean más de setenta hoteles situados á mayor ó menor distancia, pero desde las puertas de todos ellos se puede dirigir uno á la estación, en un tiempo que sólo varía de uno á veinte minutos á lo sumo. Además, los pasajeros que arriban á esta metrópoli, pueden tomar dentro de los muros de la estación misma, los trenes del ferrocarril elevado, ó á la puerta de ella los tranvías de cable, para cualquier punto de la ciudad.

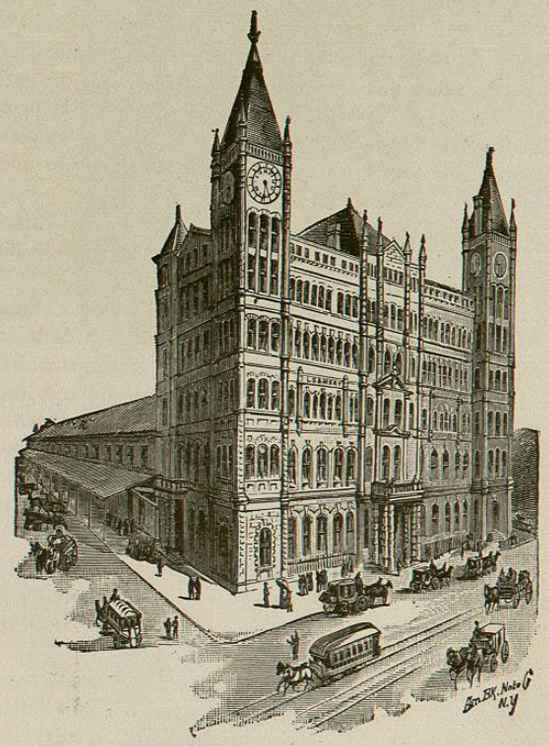
A lo anterior hay que añadir que las últimas tres citadas estaciones, por su magnitud y movimiento, por su hermosura arquitectónica y las comodidades que ofrecen al público, rivalizan con las mejores y de mayor nombradía en el mundo entero.

Las oficinas generales del FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, se hallan establecidas en la ciudad de Cleveland, y ya que en esta hermosa sultana de los grandiosos lagos, reside el caballeroso y por todos conceptos dignísimo jefe de esta interesante empresa ferroviaria, el Sr. Coronel A. J. Smith, Agente General de Pasajes y Boletos, no podemos resistir al deseo de dedicarle siquiera sean unas cuantas líneas, antes de pasar adelante; pues todos debemos contribuir siempre para que se extienda entre el público el conocimiento de aquellos hombres que han sabido encumbrarse por sus virtudes ó sus méritos, sobre los demás, así como es bueno popularizar todo hecho de sublime abnegación, de heroicidad, desde luego que el buen ejemplo no puede sino ejercer una influencia benéfica en las multitudes.

El señor Coronel A. J. Smith es, sin duda, uno de esos seres que vienen al mundo acompañados de una buena estrella, como familiarmente se dice, pues ha caminado por él sin tropiezos dignos de mención, por

vía expedita y conquistando siempre nuevos y, por cierto, muy merecidos triunfos.

Según datos que encontramos en uno de los principales periódicos



ESTACION DE PASAJEROS del Lake Shore and Michigan Southern en Chicago.

ilustrados de los Estados Unidos, el Sr. Alva J. Smith nació en Churchville, Estado de Nueva York, en Septiembre 30 de 1840. Sin entrar en los detalles de sus primeros años, que con señalado buen éxito dedicó al estudio, ni de los que después mediaron hasta el de 1861, seguiremos el hilo de su vida desde esa fecha, en que acababa apenas de cumplir los 21 años. Se hallaba empleado el joven Smith en la época á que nos referimos, como dependiente en una casa comercial de la ciudad de Albion, perteneciente al mismo Estado de Nueva York, cuando retumbó en el espacio el primer cañonazo que anunciaba el rompimiento de los lazos fraternales que hasta entonces habían ligado á la gran familia norteamericana.

SR. CORONEL ALVA J. SMITH, Agente General de Pasajes del Ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern.

El joven Smith, que sentía arder en su pecho la llama del patriotismo, comprendiendo y lamentando como el que más, el peligro que amenazaba á su patria, formó su resolución en el acto, y en compañía de otros tres ó cuatro jóvenes entusiastas, partió para la ciudad de Rochester y sentó allí plaza como soldado raso, en el 4° Cuerpo de Artillería de Nueva York, siendo luego enviado á Washington, donde se hallaba acuartelado á la sazón su regimiento.

Poco tardaron sus superiores en comprender de lo que el joven Smith era capaz por su clara inteligencia y reposado valor, y así no les sorprendió cuando pocos meses después fué ascendido á Cabo y asignado á un empleo delicado, en uno de los departamentos del cuartel general en Washington.

En 1863 se le comisionó para que levantara un nuevo regimiento, el 11° de Artillería de Nueva York, pero aún no había llenado del todo la misión que se le confiara, cuando fué restituido á su antiguo cuerpo, el 4° de Artillería de Nueva York, con el grado de Subteniente. En la primavera de 1864 fué llamado á servicio activo en el Ejército del Potomac, que tan brillantes triunfos obtuvo en aquella civil contienda, y con él asistió á numerosos combates, dando siempre en todos ellos pruebas inequívocas de su intrepidez y valor sereno; y en las filas de aquel aguerrido ejército figuraba aún cuando el General Lee, Jefe de las fuerzas contrarias, se le rindió á discreción.

En 1864 fué ascendido á Teniente, y dos meses después á Capitán; en 1865 se le confirió el grado de Teniente Coronel, y más tarde el de Coronel, título del cual en la actualidad disfruta. Es indudable que al haberse prolongado la guerra por tiempo mayor y respetádole las balas enemigas, como hasta allí, el Sr. Smith se habría retirado del servicio, con el grado de General.

Después de haber expuesto así su vida en los campos de batalla, por la unión de su patria, el joven Smith se retiró á la vida privada, y aceptó en el año de 1866, un empleo en la Oficina General de Boletos, del ferrocarril conocido con el nombre de *Bee Line*, comenzando allí una nueva carrera en la que, así como en la anterior, un éxito brillante debía también acompañarle desde el principio.

Al año siguiente fué ascendido á Oficial Mayor ó Jefe de los demás empleados del referido departamento de boletos, puesto que ocupó hasta el mes de Agosto de 1874; en esta fecha, con el exclusivo fin de premiar los valiosísimos servicios que allí supo prestar el Sr. Smith, en aquellos siete años de asiduos é inteligentes trabajos, la empresa creó el puesto de Ayudante General de Boletos, título que le confirió y que dió lugar á que se le ascendiese á Agente General de Pasajes del mismo ferrocarril, en el año de 1879.

Después, al efectuarse la fusión del ferrocarril C. C. C. and I. y del I. & St. L., en Enero de 1881, su jurisdicción se extendió hasta esta última

COCHE-OBSERVATORIO.—Ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern.

línea, y en Enero 2 de 1882 fué nombrado Agente General de Pasajes del *Ferrocarril Dayton and Union*. También al unirse ó refundirse en una sola empresa, la *Bee Line* y el ferrocarril C. H. and D., el Coronel Smith fué nombrado su Agente General de Pasajes, ocupando ese puesto desde Diciembre 31 de 1881 hasta Mayo de 1882, cuando los diversos departamentos de los referidos ferrocarriles, volvieron á separarse.

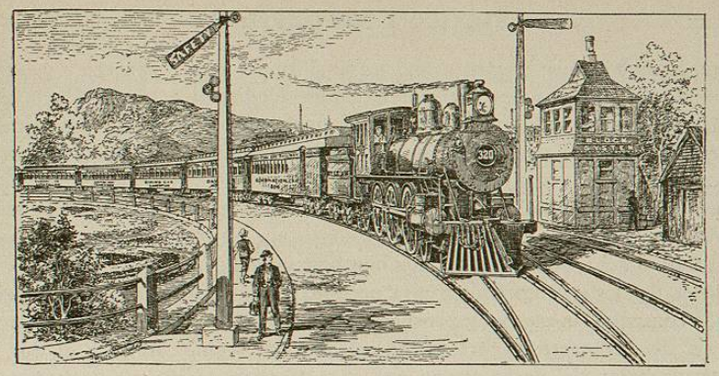
Todavía cinco años más duró el Sr. Smith ligado con los intereses

de la *Bee Line*, de ese ferrocarril, en cuyas oficinas comenzara la carrera que tantos triunfos debía proporcionarle, separándose al fin, en 1887, para hacerse cargo del departamento de pasajes del FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, elevado puesto que con igual fidelidad é inteligencia ha venido desempeñando durante los últimos diez años.

Debe ser motivo de satisfacción inmensa para el señor Coronel A. J. Smith, pensar sobre el éxito completo que los esfuerzos de su bien aprovechada vida han logrado alcanzar hasta hoy, así como pensar también sobre las grandes simpatías y recuerdos gratos que ha podido dejar en todos los puntos á que le ha conducido su benévolo destino.

Para concluir nuestra brevísima reseña sobre el FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, diremos que sus elegantes trenes parten de Buffalo, de la cómoda estación que junto con el Ferrocarril New York Central, ocupa en la calle Exchange, situada á corta distancia de los grandes hoteles, bancos é imponentes edificios públicos; que el viaje se hace hasta Chicago, sin cambio de trenes; que se pasa por hermosísimos terrenos pertenecientes á los Estados de Nueva York, Pensilvania, Ohio, Indiana é Illinois, y durante una gran extensión de ellos, por las pintorescas orillas del lago Erie; por terrenos poblados en algunas partes, de bosques vírgenes é impenetrables, por campos alfombrados de verdor y ricamente cultivados en otras, y ocupados aquí y allá por activos centros de población, entre los que figuran como principales, Cleveland y Toledo, por su hermosura, por el crecido número de sus habitantes, sus numerosos é inmensos establecimientos fabriles y su gran comercio.

Para dar á conocer la importancia y riqueza de estas dos interesantes ciudades, así como de las de Chicago y Buffalo, puntos terminales del Ferrocarril Lake Shore & Michigan Southern, sería necesario escribir un grueso volumen, y como se comprenderá, no podemos ocuparnos de semejante tarea en una obra sinóptica como la presente. Nuestro solo objeto es, ya lo hemos dicho, dar á conocer al lector los medios de comunicación mejores para viajar entre Nueva York y la Ciudad de México, y del mejor de todos los existentes para hacerlo vía la populosa Chicago y las incomparables Cataratas del Niágara, forma parte, sin ninguna duda, la justamente célebre línea conocida con el nombre de



RUTA NUM. 2.

DE NUEVA YORK Á CHICAGO POR EL "NEW YORK LAKE ERIE AND WESTERN."—D. I. ROBERTS, Agente General de Pasajes.

EL FERROCARRIL DEL ERIE, como generalmente lo llaman, es uno de los más antiguos de América y su historia excepcionalmente interesante, pues ella, hasta cierto punto, es la historia del progreso ferroviario en el país. Hace setenta y tres años que se construyó el Canal del Erie, y con su apertura se inició una era de no interrumpido progreso para las vastas regiones del Oeste. Millares de acres de hermosísimos terrenos, cubiertos de excelentes pastos y recorridos tan sólo por grandes manadas de búfalos; riquísimas vetas de hierro y cobre, que después han dado fama envidiable á la región de los Lagos; bosques inmensos de pinos, que daban sombra á vastos criaderos de carbón de piedra é inagotables depósitos de petróleo, todo había permanecido oculto hasta entonces. Pero una vez fueron conocidas esas grandiosas fuentes de riqueza, el sistema de transporte por canal que se había establecido, no pudo menos que resultar mezquino, insuficiente para hacer rendir los frutos debidos á aquellos tesoros; sólo el mágico vapor podía proporcionar los medios necesarios para su explotación y desarrollo, y esa necesidad hizo pensar en la construcción de ferrocarriles, efectuado lo cual pudo el hombre disfrutar de las vírgenes é inmensas riquezas que una pródiga naturaleza había depositado en aquellas regiones para su beneficio.

El Oeste de aquellos días comenzaba en el extremo oriental del Lago Erie, donde se levanta hoy orgullosa la ciudad de Buffalo; y Chicago, ese gran centro de población y actividad mercantil, formaba parte por aquel tiempo de la solitaria é inculta llanura. La inmigración debía, sin embar-