les, y el que no lo es hacer fortuna en corto tiempo; que luchó sin tregua por muchos años para constituirse, pero que habiendo triunfado al fin, y colocádose en puesto envidiable al lado de las principales naciones de la tierra, puede hoy brindarles con todos los placeres y esa seguridad que se codicia para la propiedad y la vida, y que sólo pueden proporcionar la paz y la cultura de los pueblos.

Dos últimas palabras, y éstas para tributar aunque sea un humildísimo aplauso al Sr. D. J. Price, Agente General de Pasajes y Boletos del FERROCARRIL INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN. Habiendo dedicado el Sr. Price una gran parte de su vida al desempeño y estudio de asuntos ferrocarrileros, y dotado de una natural penetración y de rara habilidad para elegir á las personas que se ocupan en los puestos principales de las diversas líneas que componen el sistema que tiene á su cargo, así como para corregir cualquier mal que aparece en el servicio de las mismas, es uno de los empleados de alta categoría que más eficazmente ha contribuído para asegurar ese indiscutible crédito y buen nombre de que hoy disfruta el interesante ferrocarril que nos ocupa. Joven aún, como se podrá juzgar por el excelente retrato que tenemos el gusto de publicar en estas páginas, es muy satisfactorio pensar que continuará por largo tiempo cooperando con su valioso contingente, para el perfeccionamiento de los medios de comunicación terrestre en los Estados Unidos, que es el país de los ferrocarriles. El Sr. Price es persona de gran ilustración, y á sus grandes aptitudes para el desempeño del difícil y distinguido puesto que hoy ocupa, reune las maneras más finas y corteses, y una disposición agradabilisima, que impresiona favorablemente desde luego á cuantos tienen la oportunidad de tratarlo.



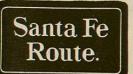
En el puerto de Galvestoa.



RUTA NUM. 4.

ENTRE CHICAGO Y MÉXICO POR EL ATCHISON, TOPEKA
Y SANTA FE.
GEO, T. NICHOLSON, Gerente del Tráfico de Pasajeros.

ONSULTANDO el mapa que acompaña estos apuntes, se comprenderá sin dificultad ninguna la importancia inmensa que posee el sistema ferroviario al que está dedicado el presente capítulo. Se verá que,



comenzando en la populosa ciudad de Chicago, pasa por los Estados de Illinois, Iowa, Missouri, Kansas, Colorado, Territorio Indiano, Texas, Nuevo México, Arizona y California, siendo el puerto de Galveston, en el Golfo de México, y El Paso, en la frontera mexicana, sus principales puntos terminales

al Sur; San Diego, Los Angeles y San Francisco, en California, sus puntos terminales al Oeste, y Denver y Chicago, sus puntos terminales al Norte. La primera de las numerosas líneas que hoy componen el gigantesco sistema del Ferrocarril Atchison To-PEKA AND SANTA FE, fué la que quedó concluída entre las ciudades de Atchison y Topeka, en 1869. La Empresa compró poco después una línea construída ya, de Topeka á Kansas City, la cual prolongó hasta Chicago, en los años de 1887 y 1888. También compró en 1887 el llamado Ferrocarril del Golfo, Colorado v Santa Fe, con el cual y las adiciones que hizo á sus líneas de



Interior de uno de sus coches-palacios.

Kansas, pudo unir las orillas del Lago Michigan con las costas del Golfo de México, estableciendo así una comunicación directa y rápida entre los interesantes puertos de Chicago y Galveston.

La mayor parte de los terrenos que cruza el Atchison, Topeka y Santa Fe, en los cuales se encuentran hoy á cada paso valiosas haciendas, ganado en abundancia, pueblos que prosperan y que llegarán á ser en breve tiempo centros importantes de población y comercio, no eran otra cosa antes de la construcción de este ferrocarril, que incultas soledades que recorrían inmensas manadas de búfalos y que solían cruzar de vez en cuando, los fleteros que conducian mercancías desde Kansas City, en pesados 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 arrostrando mil pe-

> ligros; pues los indios salvajes eran por aquel tiempo reyes absolutos en todas estas regiones.

> Y cuántas familias que en caravanas se aventuraron á cruzar estos desiertos, en busca de fortuna, por los únicos caminos que había en aquella época, y que eran los trazados por los indios, encontraron allí el martirio y la muerte! ¡Cuántos jóvenes llenos de aspiraciones y 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, conocido en la actualidad con el nombre de Panhandle (mango de sartén), de Texas, era uno Departamento para fumar en los coches- de los lugares más favoritos de los indios para sus ataques sobre las carava-

nas de emigrantes. Debió el Llano Estacado su nombre, según 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.

palacios.

La Ruta de Santa Fe, nombre con que es asimismo conocido el extenso sistema ferrocarrilero que nos ocupa, ha venido siendo objeto de notabilísimas mejoras últimamente, tales como la substitución de sus antiguos delgados rieles, por otros de acero y de mayor peso, y el cambio del balastre de tierra de la vía, por el de roca resquebrajada; se han enderezado las torceduras y nivelado las pendientes; se ha introducido el sistema de señales (block signal system), que tanto facilita y tanta seguridad da al tráfico, y también el alumbrado eléctrico en los coches de sillas



COCHE-BUFFET en el California Limited.

como el terreno que este ferrocarril atraviesa, abunda en atractivos, el turista no siente nunca ese cansancio y fastidio que se experimenta viajando por caminos monótonos y polyosos, donde nada se encuentra que pueda recrear el espíritu. La vía recorre inmensas pero alegres llanuras, y terrenos que ofrecen vistas hermosísimas de las montañas; atraviesa ricas comarcas agrícolas y bosques que abundan en preciosas maderas; cruza ríos caudalosos sobre magnificos puentes de acero; pasa por apacibles y pintorescas aldeas, y por populosas ciudades donde todo es animación y vida, ofreciendo así constantemente al turista cuadros tan interesantes y risueños, que le obligan á recordar con gusto, por largo tiempo des-COCHE-COMEDOR en el California Limited.

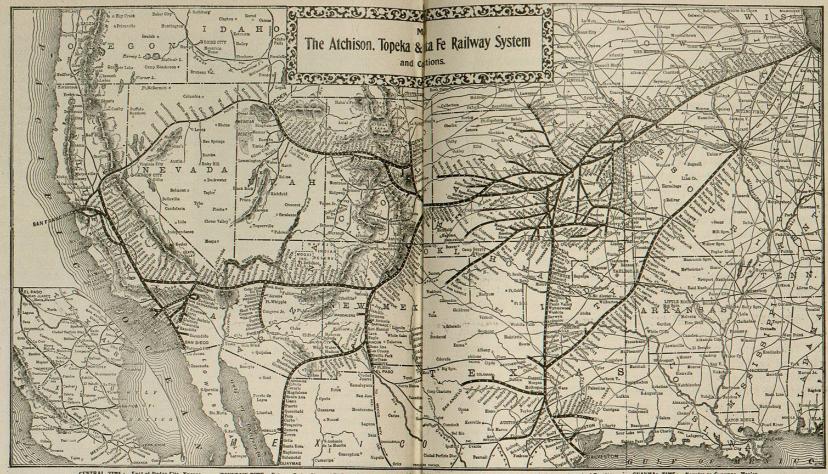
v en los coches-comedor, siendo producida esta luz por la rotación de losejes de las ruedas de los mismos coches.

> Se han provisto también los coches, de atentos camaristas, cuyas obligaciones son mantener éstos siempre en completo aseo, el cuidar que no falte nunca jabón ni toallas para el uso de los pasajeros y, especialmente, atender á las señoras que viajan solas, á los niños, á los ancianos y enfermos.

Se han puesto asimismo en los trenes para viajes directos entre Chicago y California, espaciosos y magníficos coches-dormitorios, de esos llamados de turistas, y hermosos coches de sillas, en los trenes que corren entre Chicago y Denver.

Chicago dista 1,630 millas de la fronteriza ciudad de El Paso; pero á pesar de esta larga distancia,





CENTRAL TIME: East of Dodge City, Kansas. MOUNTAIN TIME : Between Dodge City and El Paso, Deming, Mojave, and Orden PACIFIC TIME : West of Ogden, El Paso, and Mojave, and South of Barstow. GUAYMAS TIME: Nogales to Guaymas, Mexico.

MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO L ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE.

DE MÉXICO A CHICAGO.											
POBLACIONES.									M	ILLAS.	COCHES
México	.9									. 0	ELEGANTES
mapuato	300	32								219	BBBOILLIES
Aguascanemes		0993	200	17.7						364	
Lacatecas										120	PARA
Chinuanua .					- 140					000	
El l'aso						3.0	-		44	1,224	DORMIR, PARA COMER
KINCOH						-		- 400		1,301	DORMIN, PARA COMER
Amuquerque.			-	-	-					1,478	
Las vegas					1	10000	76	244		1,610	Y DE
La Junta			-	-	*	3	150			1,825	
Newton					-	360				2,196	SILLAS GIRATORIAS.
Kansas City.			1	-	125	4.49				2 200	and the second second
Chicago										2,855	



YC. PA	Cleberne Vicksburg	LUZ ELĖ
ğ	CALVESTOP CALVESTOP	ASI
9 7	CHICAGO, KANSAS CITY AND MEXICO.	LUJO Y CO
9	MÉXICO A CHICACO	

VESTIBU

RÁPI LUZ ELĖ

	DE CHICAGO A MÉXICO.												
TRENES	POBLACIONES.									MI	MILLAS.		
STIBULADOS	Chicago		M. I								0		
	Kansas City.		100	-	*0					100	458		
Y	Newton							-			659		
SALAR CHICAGO	La Junta		30-th	10			*			100	1,029		
RÁPIDOS,	Las Vegas							1			1,245		
	Albuquerque.												
UZ ELĖCTRICA,	Rincón		-					-	100	-	1,554		
UZ ELECTRICIA	FI Paso.	3				-			15		1,630		
ASEO,	Ch'huahua.		TAR			100		1			1,854		
ASLO,	Zacatecas			-			-	981		-	2,410		
O Y COMODIDAD.	Aguascalientes			93	2.			Jak.	9	-	2,491		
O i Comodinia.	Irapuato					-		10			2,636		
	México.						V.	10.1		1	2,855		

794

pués, los días que empleó viajando por la justamente célebre Ruta de Santa Fe.

Pero no sólo estos atractivos exteriores son los que influyen para que sea casi imperecedero el grato recuerdo que dejan en el ánimo los viajes que se hacen por el Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe, sino asimismo los atractivos que reunen sus trenes, que se hallan dotados de todas las más recientes mejoras que se han inventado para la comodidad y seguridad del viajero. Sus coches para dormir, para comer y los provistos de sillas giratorias, son de los últimos modelos, elegantemente decorados y amueblados con gusto; son verdaderos palacios rodantes.

Si hacemos el viaje desde cualquier punto de México á Chicago, por la Ruta de Santa Fe, entraremos á su vía en la ciudad de El Paso, dejando allí mismo la del Ferrocarril Central Mexicano. San Marcial, Socorro y Albuquerque son los puntos de mayor importancia que encontraremos entre El Paso y Santa Fe, que es la capital del Territorio de Nuevo México. A las 76 millas de El Paso se llega á la estación de

Rincón, lugar de donde parte un ramal del Atchison, Topeka y Santa Fe, para Deming, donde forma un nuevo empalme con el Ferrocarril Southern Pacific y sigue adelante hasta Silver City.

Albuquerque, es la estación de donde parten ó donde se unen dos de las más interesantes líneas de la Ruta de Santa Fe, la que se dirige á México y la que llega hasta las aguas del Pacífico, en el Estado de California. Albuquerque cuenta con unos 12,000 habitantes, con una magnifica planta de luz eléctrica para el alumbrado de sus calles, sus negocios prosperan, y como estación de empalme que es para los trenes del Este, del Oeste y de México, se nota allí siempre mucho movimiento.

LAMY, se llama la estación de donde parte otro ramal de este ferrocarril, el cual conduce á la ciudad de

Santa Fe, que ya hemos citado. Después de San Agustín, en la Florida, Santa Fe es la ciudad más antigua en todo el país, y ofrece muy notables contrastes: al lado de antiquísimos y ruinosos edificios se levantan otros magníficos, de estilo moderno; y lo que pasa con éstos pasa también con sus habitantes, entre los que se codean unos que son todo actividad y energía y que nada tienen que envidiar á los de Chicago y Nueva York, que no tienen tiempo para nada, ni para morirse siquiera, con otros que pasan la vida con lamentable filosofía, que viven para hoy, sin que pueda preocuparles en manera alguna el porvenir. Aquí residió el virtuosísimo Obispo Lamy, cuyo nombre se dió á la estación ya citada, con el fin de perpetuar su grata memoria, predicando por más de treinta años á las salvajes tribus de los vecinos desiertos, la doctrina del Salvador. Sirvió también esta ciudad por gran número de años, como la principal estación de descanso, en su viaje al través del continente, á las fatigadas caravanas de emigrantes que lograban eludir los numerosos peligros de la prolon-

gada marcha. Santa Fe tiene un clima sano y agradable, un bonito edificio de Gobierno, una buena penitenciaría y varios templos de importancia, elevando algunos de éstos sus vetustas torres á gran altura sobre la antiquísima y pintoresca población.

Las Vegas es el siguiente lugar donde detendremos por breves momentos al lector. Es una población que aumenta constantemente en importancia, y á ello están contribuyendo en gran manera los manantiales de aguas medicinales, conocidos con el nombre de las vegas, hot springs, que se hallan situados á seis millas del centro de la ciudad, en las Montañas Rocallosas, y á 6,767 pies sobre el nivel del mar. Un pequeño ramal del Atchison, Topeka y Santa Fe conduce al lugar. La empresa de este ferrocarril tomó á su cargo esta valiosa propiedad en 1879, y desde entonces se ha ocupado constantemente en introducir allí todo género de mejoras, logrando así colocarla á la altura de las mejor montadas de su clase, en todo el país.

El hermoso Hotel Moctezuma, que ha construído allí, tiene 250 cuartos para el uso de los huéspedes, todos elegantemente amueblados. Desde sus espaciosos corredores y balcones pueden el enfermo y el sano, disfrutar de los tibios rayos del sol, á cualquiera hora del día, y recrear la vista en sus atractivos, agradabilísimos alrededores.

Los manantiales son 42, algunos de agua fría y otros de agua tibia, y entre ellos hay uno, el conocido como el número 6, que suministra 30,000 galones de agua diariamente, de una temperatura de 140° Farenheit. El principal de los edificios para baños está construido sólidamente de cantera color rojizo; es de dos pisos y mide 200 pies de longitud por 42 de latitud. Es, en verdad, uno de los más elegantes y más cómodos edificios para baños en el país.

Estos manantiales son de gran celebridad; se dice que no hay otras aguas en el mundo, que posean mayores cualidades medicinales, y así acuden allí de todas partes y desde lejanas regiones, los enfermos, en grandes números, en busca de la salud perdida.

Los que sufren de afecciones pulmonares, de la garganta y el estómago, encuentran gran alivio con el aire purísimo y seco de aquellas montañas, y las aguas de los manantiales son un excelente específico para muchos males. Allí encuentra el paciente médicos de los mejores y cuantas comodidades pueda apetecer. Además del Hotel Moctezuma, hay allí otros lugares donde se puede uno hospedar á precios más reducidos.

El tren parte de Las Vegas, después de que los pasajeros han saboreado algunas de las exquisitas viandas preparadas en el nuevo y magnífico hotel de la Compañía, llamado La Castañeda, y 45 millas más al Norte pasa por la estación de

Wagon Mound, lugar donde existió una aduana fronteriza, en los tiempos en que Nuevo México formaba parte del territorio mexicano. Esta estación dista 431 millas de El Paso. A corta distancia más adelante

el tren recorre terrenos que van siendo cada vez más pintorescos y cuya elevación va aumentando también hasta llegar á

RATON TUNNEL (Túnel del Ratón), situado á 7,622 pies sobre el nivel del mar. Difícil es el ascenso, como claramente lo indican los fuertes resoplidos de las dos locomotoras que en esta parte del camino se necesitan para tirar del tren. Cuando la máquina penetra al túnel, se halla aún en terrenos pertenecientes al Territorio de Nuevo México, pero al efectuar su salida se halla en los pertenecientes al Estado de Colorado.

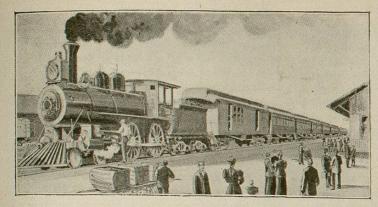
Veinte millas adelante del Paso del Ratón, la jadeante locomotora se detiene unos momentos en la estación de Trinidad; en esa corta distancia ha descendido de una altura de más de 1,600 pies, y sin embargo, no puede decirse que la pendiente haya sido dominada por completo hasta allí.

La Junta es la siguiente estación de alguna importancia; debe ésta exclusivamente á la circunstancia de ser el lugar donde se forma el empalme con los trenes de las ciudades de Pueblo, Denver, Laguna Salada, Ogden y los que van y vienen de California, de El Paso y del Este.

De La Junta hasta Topeka, que es la capital del Estado de Kansas, la línea férrea sigue hacia el Este y el Noreste; pasa por una multitud de pequeñas pero prósperas comarcas y por poblaciones de importancia; y más adelante, después de cruzar el río de Kansas, á las 571 millas de La Junta y 1,172 millas de El Paso, sobre un larguísimo puente de hierro, se detiene en la Estación General de pasaieros de

Kansas City, gran centro de población y actividad comercial, situada en las márgenes del Río Missouri, en su lado Sur, y muy cerca del punto donde en éste, desemboca el río de Kansas ya mencionado. Treinta años pasados no existían en este lugar más que unas cuantas casuchas de madera, construidas en la orilla del río, frente á las cuales atracaban los vapores para dejar ó tomar carga y pasajeros; pero sus primeros pobladores eran hombres de esos que no sólo se preocupan por el presente, sino también por el porvenir, y así, mientras muchas poblaciones de importancia permanecían en el mismo estado ó sólo hacían muy limitados progresos, Kansas City, á pesar de la desventajosa topografía del terreno en que hoy se asienta, arrasando colinas y rellenando barrancos, fué creciendo constantemente en todos sentidos, hasta llegar á ser lo que es en la actualidad, una de las más importantes poblaciones de aquel país.

Los trenes del Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe siguen adelante de Kansas City, con dirección al Nordeste, y después de recorrer la distancia de 458 millas por terrenos pintorescos é interesantes también, cruzan el Río Missouri y el majestuoso Mississippí, sobre soberbios y larguísimos puentes de madera y hierro, deteniéndose al fin en la incomparable Chicago, segunda metrópoli del Nuevo Mundo y punto terminal de la grandiosa y justamente célebre Ruta de Santa Fe, que de manera especialísima recomendamos á nuestros lectores.



RUTA NUM. 3.

DE CHICAGO A MEXICO POR LA GRAN RUTA DEL ROCK ISLAND.
JOHN SEBASTIAN, Agente General de Pasajes y Boletos.

L FERROCARRIL CHICAGO, ROCK ISLAND AND PA-CIFIC, popularmente conocido con el nombre de la "Gran Ruta del Rock Island," es uno de los más importantes ferrocarriles que corren



entre las ciudades de Chicago y Denver, y no hay ningún otro que le aventaje en puntos de interés para el turista y por la hermosura de los terrenos que recorre. Durante cuarenta y ocho años este ferrocarril ha despachado sus trenes de Chicago al Oeste, y la llegada de sus líneas á todas las

comunidades que hoy atraviesa, fué recibida siempre con grandes demostraciones de júbilo, porque en todo tiempo ha sido como el mensajero de la civilización y el progreso, poblando las soledades y volviendo productivos millones de acres de terreno que habían permanecido incultos hasta entonces.

Efectivamente, la apertura de cualquiera de los ramales del Rock Island al servicio público, fué siempre como una señal para el aumento en el valor de las propiedades, así rústicas como urbanas y en el de los productos agrícolas; fué como la voz de mando para que se iniciara el desarrollo y prosperidad de las comunidades que sacaba del aislamiento, para que crearan escuelas y florecieran las aldeas y populosas ciudades: así se explica que el público no se haya opuesto jamás á los planes de la compañía, cuando se ha propuesto construir algún nuevo ramal ó prolongar sus líneas troncales. Otros ferrocarriles se quejan de las dificultades con que tropiezan en este sentido, pero esto no ha pasado nunca con el Gran Rock Island.

La extensión territorial que abarcan las diversas líneas de este sistema