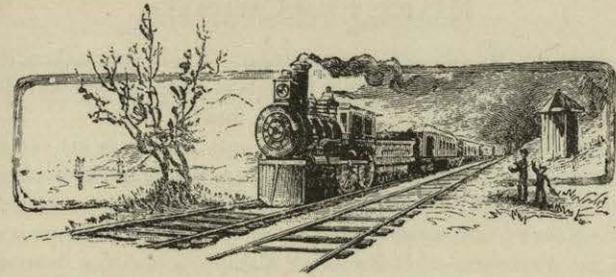


que para ello posee, terrenos que podrán ser igualados, pero nunca excedidos por los de ningún otro país del mundo.

Pero hay otra necesidad de mayor urgencia aún, necesidad que afecta de la manera más directa y precisa los principales intereses de Tepic, y es la de sacar aquella capital del lamentable aislamiento en que se encuentra; ponerla en comunicación rápida por medio de la construcción de vías férreas con el centro de la República y con alguno ó algunos de los puertos del Pacífico. Esto es cuanto se necesita, para que entre á aquellas comarcas así el capital nacional como el extranjero; es cuanto hace falta para que acuda allí gente que se dedique á explotar los prodigiosos recursos naturales con que cuenta aquella tierra privilegiada; esto es cuanto se requiere para que Tepic asombre al mundo con la abundancia y riqueza de sus productos.



CUARTA PARTE.

INTRODUCCION.

VÍAS DE COMUNICACION ENTRE MÉXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS.

PARA beneficio de los viajeros de nuestra vecina República del Norte que deseen dirigirse á México, á este rico país, del que á grandes rasgos nos hemos ocupado en las páginas que anteceden, país de vírgenes recursos, que ofrece hoy al mundo, más que ningún otro, campo vastísimo para la lucrativa inversión de capitales en empresas de todo género; así como para el beneficio de aquellos que de México deseen pasar á los Estados Unidos, trazamos en esta última parte de MÉXICO Y SUS CAPITALS, varias rutas: aquellas que después de haber recorrido ambos países en toda su extensión, hemos comprendido que son las que más convienen al público viajero, ya porque ellas acorten las distancias ó por la amenidad de los terrenos que atraviesan, por la gran importancia de las ciudades que ligan con sus cintas de acero ó por las grandes comodidades y seguridad que ofrecen por su exquisito é inteligente servicio. No queremos decir con lo que antecede, que aquellas á las que aquí hacemos referencia sean las únicas líneas ferroviarias acreedoras al favor del público, no. En un país de confines tan lejanos como es el de los Estados Unidos del Norte, que posee una extensión territorial de 3.602,990 millas cuadradas y que es fama tiene la mejor red ferroviaria del mundo entero, y tan extensa que liga entre sí hasta sus más apartadas comarcas, natural es suponer que posea otros importantes y excelentes ferrocarriles, además de los que el lector encontrará aquí brevemente descritos. Sólo queremos decir, pues, que aquí aparecen aquellos que á nuestro juicio son los mejores para hacer el viaje entre aquel país

y el nuestro, por las razones ya expresadas. Hecha esta aclaración, que nos ha parecido propia en justicia á las demás empresas ferrocarrileras de los Estados Unidos del Norte, prosigamos nuestra tarea.

Vamos á elegir algunas de las ciudades más populosas del vecino país, como puntos de partida para la formación de nuestras rutas, dividiendo estas en RUTAS DEL ESTE, del CENTRO y del OESTE; al Este elegiremos la ciudad de Nueva York, en el Centro las de Chicago y St. Louis y al Oeste la de San Francisco, en el Estado de California. Las que hemos llamado RUTAS DEL CENTRO, no serán sino una continuación de las RUTAS DEL ESTE y todas ellas aparecerán en el orden siguiente:

RUTAS DEL ESTE:

No. 1.—De Nueva York á Chicago, por el ferrocarril NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER y el LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN.

No. 2.—De Nueva York á Chicago por el ferrocarril NEW YORK, LAKE ERIE & WESTERN, conocido también con el nombre de ERIE ROUTE.

No. 3.—De Nueva York á St. Louis por el ferrocarril BALTIMORE & OHIO SOUTHWESTERN.

Los pasajeros que partan de Nueva York para México, por cualquiera de estas tres grandes arterias ferroviarias, y que luego describiremos con algunos detalles, podrán, una vez se hallen en Chicago ó St. Louis, continuar su viaje por cualquiera de las siguientes

RUTAS DEL CENTRO:

No. 1.—De Chicago á México por el ferrocarril ILLINOIS CENTRAL, hasta Nueva Orleans, y de allí por el SOUTHERN PACIFIC hasta San Antonio, Eagle Pass ó Ciudad Porfirio Díaz y El Paso, en el Estado de Texas.

No. 2.—De Chicago á México por el ferrocarril WABASH hasta St. Louis, y de allí el ST. LOUIS, IRON MOUNTAIN & SOUTHERN, y el INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN hasta Laredo.

No. 3.—De Chicago á México por los ferrocarriles CHICAGO ROCK ISLAND & PACIFIC y el TEXAS & PACIFIC, vía El Paso.

No. 4.—De Chicago á México por el ferrocarril ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE, vía El Paso.

No. 5.—De Chicago á México por el ferrocarril WABASH á St. Louis ó á Kansas City, y de cualquiera de dichas ciudades, por el MISSOURI KANSAS & TEXAS y el INTERNATIONAL & GREAT NORTHERN, vía San Antonio y Laredo.

Debe tenerse presente, que todas las compañías ferrocarrileras mencionadas, venden boletos por cualquiera de las rutas aquí trazadas, y así

el pasajero sólo tiene que escoger la que más le convenga y decírselo al agente encargado de la oficina donde compre su boleto de viaje.

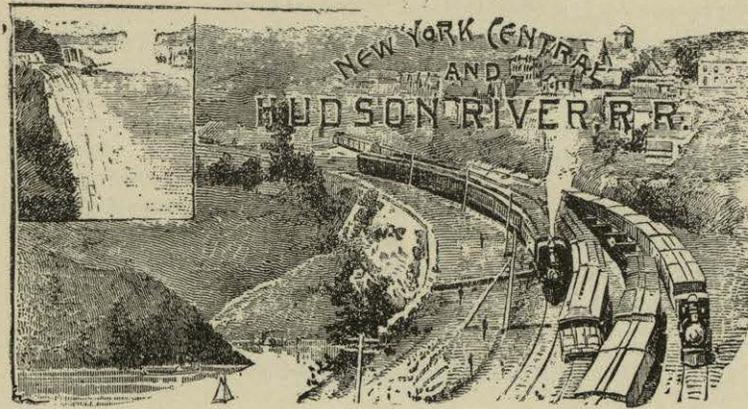
DE CALIFORNIA A MEXICO.

Para viajar de San Francisco ó de cualquier otro punto de California y Arizona á México, la mejor de las rutas es la siguiente: el FERROCARRIL SOUTHERN PACIFIC, hasta El Paso, Texas, y de allí el CENTRAL MEXICANO, hasta la capital de México.

FERROCARRILES MEXICANOS.

Ya hemos visto que por cualquiera de las rutas indicadas, se puede llegar á la frontera mexicana; una vez aquí, se puede tomar el NACIONAL MEXICANO, en la ciudad de Laredo, ó el INTERNACIONAL MEXICANO, en Eagle Pass (Ciudad Porfirio Díaz), ó bien el CENTRAL MEXICANO, en El Paso.

Después que hayamos concluído con los mencionados ferrocarriles de los Estados Unidos, nos ocuparemos también, con la misma brevedad, de cada uno de estos últimos, y, á la vez, del Ferrocarril de MONTE-RREY AL GOLFO, del Ferrocarril INTEROCEÁNICO, del Ferrocarril MEXICANO y del Ferrocarril MEXICANO DEL SUR, ya que éstos, como los tres antes citados, son de los principales con que en la actualidad cuenta México para su rápido servicio de comunicaciones.



RUTA NUM. 1.

DE NUEVA YORK Á BUFFALO POR EL "NEW YORK CENTRAL,"
GEO. H. DANIELS—Agente General de Pasajes.

LOS elegantes y rapidísimos trenes del FERROCARRIL NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER, en sus viajes de Nueva York para el Oeste, parten de la Gran Estación Central de pasajeros, que se halla situada en la esquina de la Cuarta Avenida y de la calle 42ª. Esta es la única estación de pasajeros que hay en la más populosa ciudad de América; para viajar por cualquier otro ferrocarril, con rumbo al Poniente, es preciso embarcarse en los vaporcitos que cada cuantos minutos hacen el viaje de Nueva York á Jersey City y que parten de distintos puntos de la metrópoli. Debe tenerse cuidado en tomar uno de los vaporcitos que empalmen ó hagan conexión con el ferrocarril por el cual se va á viajar, pues los hay de diferentes compañías y no todos conducen, por lo tanto, al mismo muelle, en la orilla opuesta.

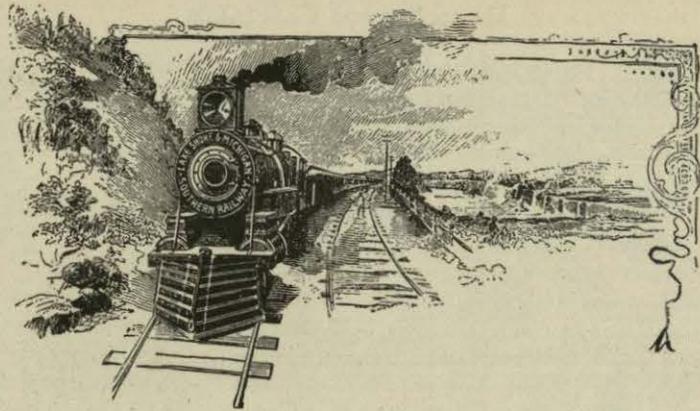
Como se ve, pues, el FERROCARRIL NEW YORK CENTRAL ofrece al público viajero de Nueva York, una comodidad que no puede ofrecerle ningún otro de los grandes ferrocarriles del Este.

Pocos minutos después de haber abandonado los trenes su grandiosa estación, el viajero puede recrear la vista en los cuadros bellísimos que empieza á desarrollar á su vista el poético é histórico Río Hudson, que es uno de los más hermosos del mundo.

Atrás va dejando el tren pintorescas y apacibles poblaciones aquí, centros industriales de gran importancia allá, y amenos campos alfombrados de verdor; recodos encantadores en aquellas aguas, que surcan barquichuelos y grandes vapores de mil modelos, alegres colinas por ambos lados y casas de campo, hermosas, por todas partes.

Pasa después el tren por West Point, que es la Academia Militar de los Estados Unidos y que se halla situada en la orilla opuesta del río, y aparecen luego, dibujando en el horizonte sus caprichosas formas, las Montañas Catskill, que elevan sus picos con atrevimiento en el espacio. Y así, admirando siempre nuevos y bellísimos paisajes, el viajero, que casi ni se ha apercibido del tiempo transcurrido, ve de improviso y con sorpresa que la jadeante locomotora se detiene en otro centro populoso, en la ciudad de Albany, capital del Estado de Nueva York.

Adelante de Albany, el tren atraviesa por los renombrados valles de Mohawk y Genesee, y por las industriosas é interesantes ciudades de Utica, Syracuse, Rochester y muchas otras importantes también, y llega al fin á Buffalo, punto donde el New York Central empalma con el ferrocarril LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, que nos ocupará en el siguiente capítulo.



RUTA No. I.—CONTINUACION.

DE BUFFALO A CHICAGO POR EL "LAKE SHORE AND MICHIGAN SOUTHERN."—A. J. SMITH, Agente General de Pasajes.

EL FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, comienza en Buffalo y termina en Chicago, ó comienza en éste y termina en el primero de los indicados puntos, como gustéis, lector querido; pero no es esto lo que más puede interesarnos, sino el saber que la citada línea constituye una de las más importantes vías de comunicación rápida entre todas las de este país, que es el que más se distingue en el mundo, como ya se ha dicho, por la excelencia de sus ferrocarriles.



Si es, pues, éste uno de los primeros, uno de los más importantes de cuantos hay en el país de los ferrocarriles, bueno debe ser por cierto, y esta es la razón por la cual hacemos de él aquí una especialísima recomendación al público viajero, tanto de los Estados Unidos como de México.

Para poder recomendar á nuestros lectores la serie de rutas que aquí aparecen, hicimos, como era muy natural, un estudio detenido de los principales ferrocarriles de los Estados Unidos; y, deseando ser verídicos, confesaremos que encontramos muchos muy buenos y que ofrecen grandes comodidades para viajar; pero ya que no era posible ocuparnos de todos aquí, elegimos entre ellos, como ya también lo hemos dicho en otra parte, aquellos que á nuestro juicio sobresalían en

este sentido y por la importancia y belleza de las poblaciones que ligan con sus bruñidas cintas de acero.

Llegamos, pues, de México á la populosa Chicago en busca de los informes que necesitábamos, y para continuar nuestro viaje á Nueva York elegimos uno de los elegantes trenes especiales del FERROCARRIL LAKE SHORE AND MICHIGAN SOUTHERN hasta Buffalo, uno de esos que llaman "Trenes Limitados" ó "Limited Trains." En Buffalo entró nuestro suntuoso palacio rodante en la vía



ESTACION CENTRAL DE PASAJEROS, Nueva York.

del Ferrocarril New York Central, y continuó por ella hasta detenerse en la gran Estación Central de Pasajeros, cuyo grabado aparece aquí.

Desde luego comprendimos que el Ferrocarril Lake Shore & Michigan Southern, con su continuación del New York Central, constituía un soberbio medio de comunicación para viajes entre Chicago y Nueva York, difícil en extremo de ser igualado por los demás ferrocarriles del país; pero, sin embargo, nos abstuvimos de elegirlo para el fin indicado, hasta no concluir nuestro estudio de las demás líneas que nos habíamos propuesto conocer; y, obtenido esto, pues... hablando con toda verdad, no encontramos motivo ninguno para cambiar la favorabilísima impresión que nos produjo nuestro primer viaje por ese ferrocarril favorito, que une á las dos grandes metrópolis de América.

La elección del Lake Shore & Michigan Southern quedó así hecha y trazada la RUTA No. 1 de nuestro libro: por su elegante y cómodo equipo, su cortés y esmerado servicio, la rapidez y seguridad de sus trenes, la importancia de las poblaciones que liga y el atractivo de los paisajes que ofrece en todo el trayecto que recorre. Razones son todas estas que tienen siempre gran peso en el ánimo del viajero, y á ellas debe atribuirse el éxito colosal alcanzado por la interesante empresa que viene ocupando nuestra atención.

Verdaderamente, es muy grande la satisfacción y tranquilidad que se experimenta viajando en un ferrocarril que reúne, como éste, las tres condiciones más ambicionadas por todo turista, que son: SEGURIDAD, COMODIDAD Y VELOCIDAD.

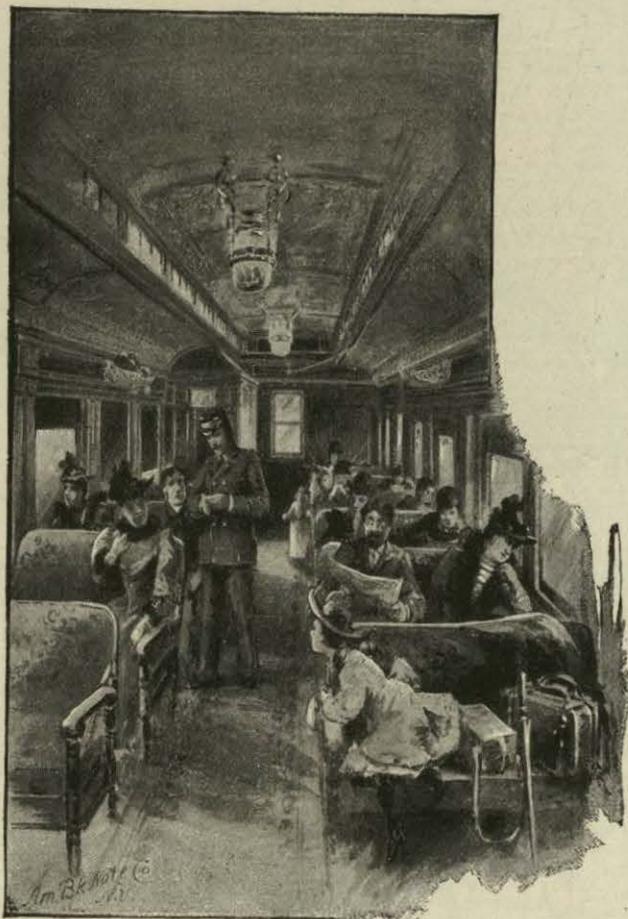


Map of
**The LAKE SHORE
 & MICHIGAN SOUTHERN
 RAILWAY.**

FEB. 1897 POOLE BROS., ENGR'S CHICAGO.

1419

SEGURIDAD, porque teniendo dos vías tendidas, una al lado de la otra, en toda la distancia que recorre, sin que por ninguna de ellas transiten

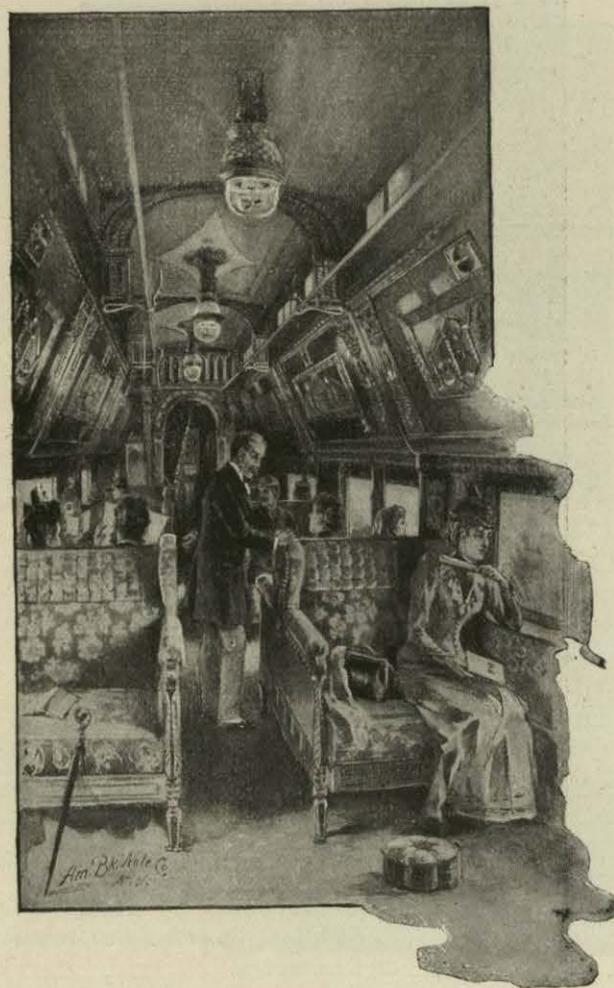


VISTA INTERIOR DE UNO DE LOS COCHES DE PASAJEROS.—Ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern.

nunca dos trenes en sentido opuesto, desaparece desde luego hasta la más remota posibilidad de un choque entre ellos.

COMODIDAD, porque la falta de grandes pendientes y violentas curvas hace que sus trenes se deslicen tan suavemente, que á pesar de su veloz carrera, casi ni se nota su movimiento; porque nada puede ambicio-

nar el viajero que no pueda obtener en el acto mientras se halla instalado en uno de sus elegantes trenes vestibulados; trenes que se hallan provistos



VISTA INTERIOR DE UN COCHE DORMITORIO.—Ferrocarril Lake Shore and Michigan Southern.

de cuartos privados en los que se nota el más esmerado aseo y elegancia, un mullido lecho, espejos, butacas, agua caliente y fría; suntuosos salones para fumar; cómodos escritorios, en los que se encuentra todo lo ne-

cesario para escribir y una buena biblioteca; peluquería, baños, coches-comedor y coches-buffet, todos con un servicio especial y esmerado.



INTERIOR DE UN COCHE DE CUARTOS PRIVADOS.—Ferrocaril Lake Shore and Michigan Southern.

VELOCIDAD, porque sus trenes se deslizan sobre su perfectamente balustrada vía, sin el menor peligro de ninguna especie, á razón de 40, 45 y en algunas partes, hasta 50 millas por hora, evitando así el cansancio que ocasionan las lentas jornadas y el fastidio consiguiente, si bien es cierto que no podría uno nunca aburrirse viajando por este ferrocarril, pues tan amenos é interesantes son los terrenos que recorre.

No estará por demás añadir aquí, que este ferrocarril es el que el Gobierno de los Estados Unidos ha elegido para el transporte de la corres-



INTERIOR DE UN COCHE-COMEDOR.—Ferrocaril Lake Shore and Michigan Southern.

pondencia, hecho por cierto muy significativo, que mucho dice en favor de la excelencia de su servicio y la seguridad y velocidad de sus trenes.

No sólo constituye el Lake Shore & Michigan Southern la mejor ruta, en conexión con el New York Central para viajar entre Chicago y Nueva York, sino que constituye la mejor también, en unión del Ferro-

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-



INTERIOR 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 desapercibida, 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 Boleto, 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

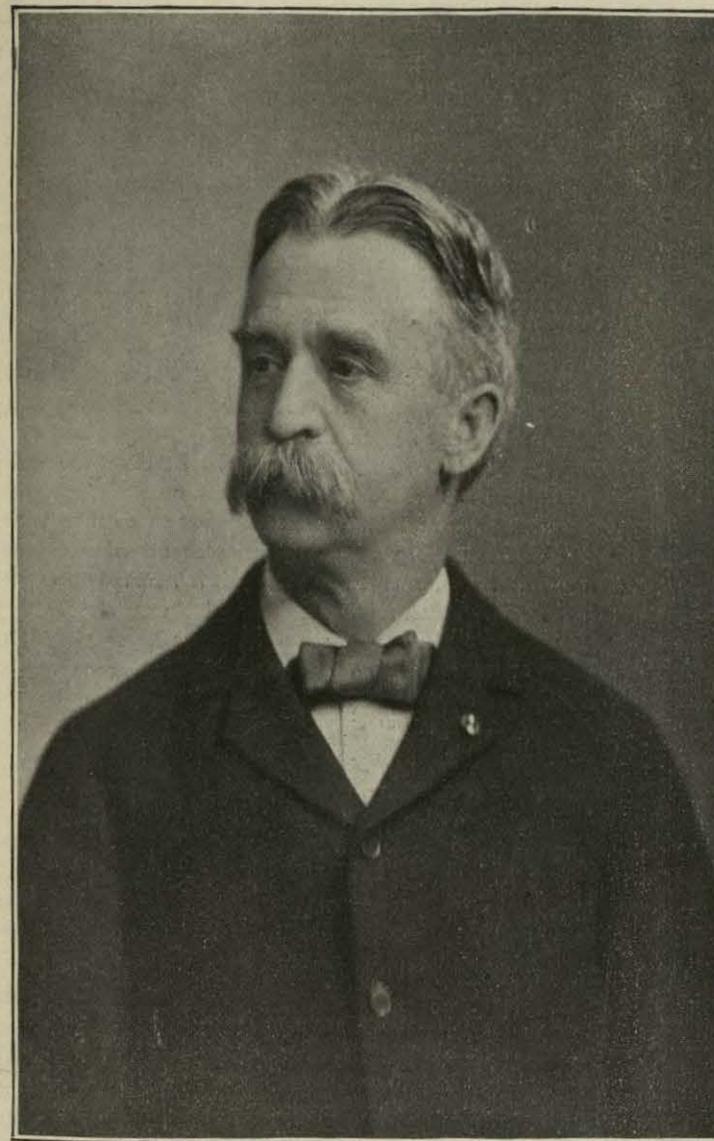
vía expedita y conquistando siempre nuevos y, por cierto, muy merecidos triunfos.

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.

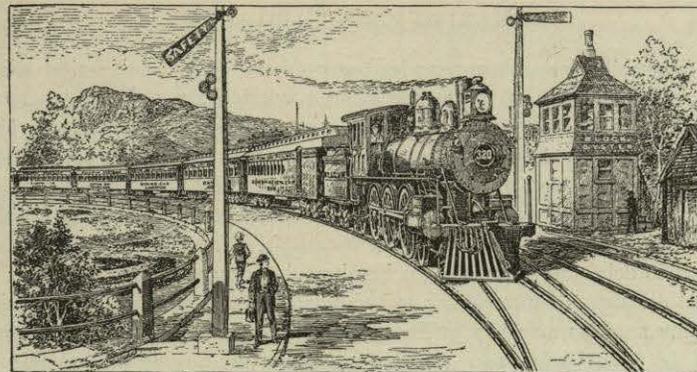
Todavía cinco años más duró el Sr. Smith ligado con los intereses

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-