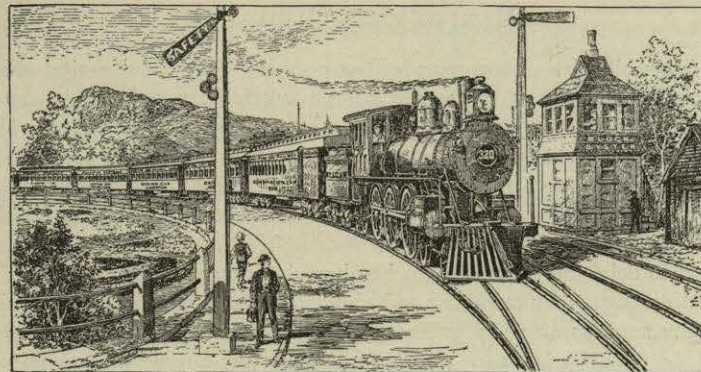


de la *Bee Line*, de ese ferrocarril, en cuyas oficinas comenzara la carrera que tantos triunfos debía proporcionarle, separándose al fin, en 1887, para hacerse cargo del departamento de pasajes del FERROCARRIL LAKE SHORE & MICHIGAN SOUTHERN, elevado puesto que con igual fidelidad é inteligencia ha venido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

go, hacer allí bien pronto grandes transformaciones; y tan crecido fué el número de los que en brevísimo tiempo acudieron á poblar las nuevas tierras, que los cultivos que se hacían no bastaban para su manutención, teniendo así que abastecerse de los mercados de la costa, por varios años.

A medida que la nueva región se fué poblando y floreciendo comenzó á atraerse los capitales del Este, y nuevas é importantes empresas se establecieron en ella. El río Allegheny constituía entonces la llave para todo el tráfico del Oeste; y un día, los hombres de negocios de las grandes ciudades del Este comprendieron la necesidad de estrechar más sus relaciones con aquellas nuevas y prósperas comarcas, por medio de la construcción de ferrocarriles, para evitar así que sus vecinos de más al Sur se aprovecharan del vasto campo que ellas ofrecían para el ensanchamiento de sus transacciones comerciales.

El Estado de Pensilvania fué el primero en llevar esta idea á la práctica, construyendo el *Ferrocarril de Colombia y Filadelfia*, y siguió el de Marilanda con la construcción del *Ferrocarril de Baltimore y Ohio*. El Estado de Nueva York, último en entrar en la competencia, no eligió una sola vía de comunicación, sino que favoreció á la vez la del Canal del Erie, los caminos de los condados del centro y también la construcción del FERROCARRIL DEL ERIE, que debía atravesar los condados del Sur. Estos exigían facilidades de transporte iguales á las de los condados del centro, y la ciudad de Nueva York aspiraba á favorecerlos con una vía de comunicación que superara á todas las que hasta entonces se habían establecido; pero el capital de sus bancos en aquellos tiempos era sólo igual al de los bancos de Baltimore y no llegaba á la mitad del de los bancos de Filadelfia. La riqueza de la ciudad se hallaba en su mayor parte invertida en el comercio extranjero, y así la construcción del Ferrocarril del Erie fué más bien debida á la necesidad en que los condados del Sur se hallaban de una vía rápida de comunicación, y á la energía y actividad de sus habitantes, que á la ayuda de la ciudad de Nueva York.

Las primeras medidas se hicieron en 1825; pero aun en 1833, ingenieros eminentes había que recomendaban la construcción de un ferrocarril de tracción animal, en vez de uno de vapor, en todo el trayecto. Durante varios años después de otorgada la concesión muy poco fué lo que se logró hacer; las subscripciones llegaban con gran retardo y escasez; el gran incendio de 1835 y la crisis financiera de 1837 paralizaron los trabajos; la envidia intensa y la ruda oposición que á su construcción hacían los condados que atravesaba el canal, temiendo que aquel ferrocarril desviase las corrientes del tráfico, impedían que el Estado concediese la ayuda que se solicitaba para su construcción. No fué, pues, sino hasta el año de 1845, después de haber obtenido los interesados una concesión del Gobierno

de tres millones de pesos, que se reanimó y se mantuvo vivo el interés por su conclusión, la cual al fin se logró.

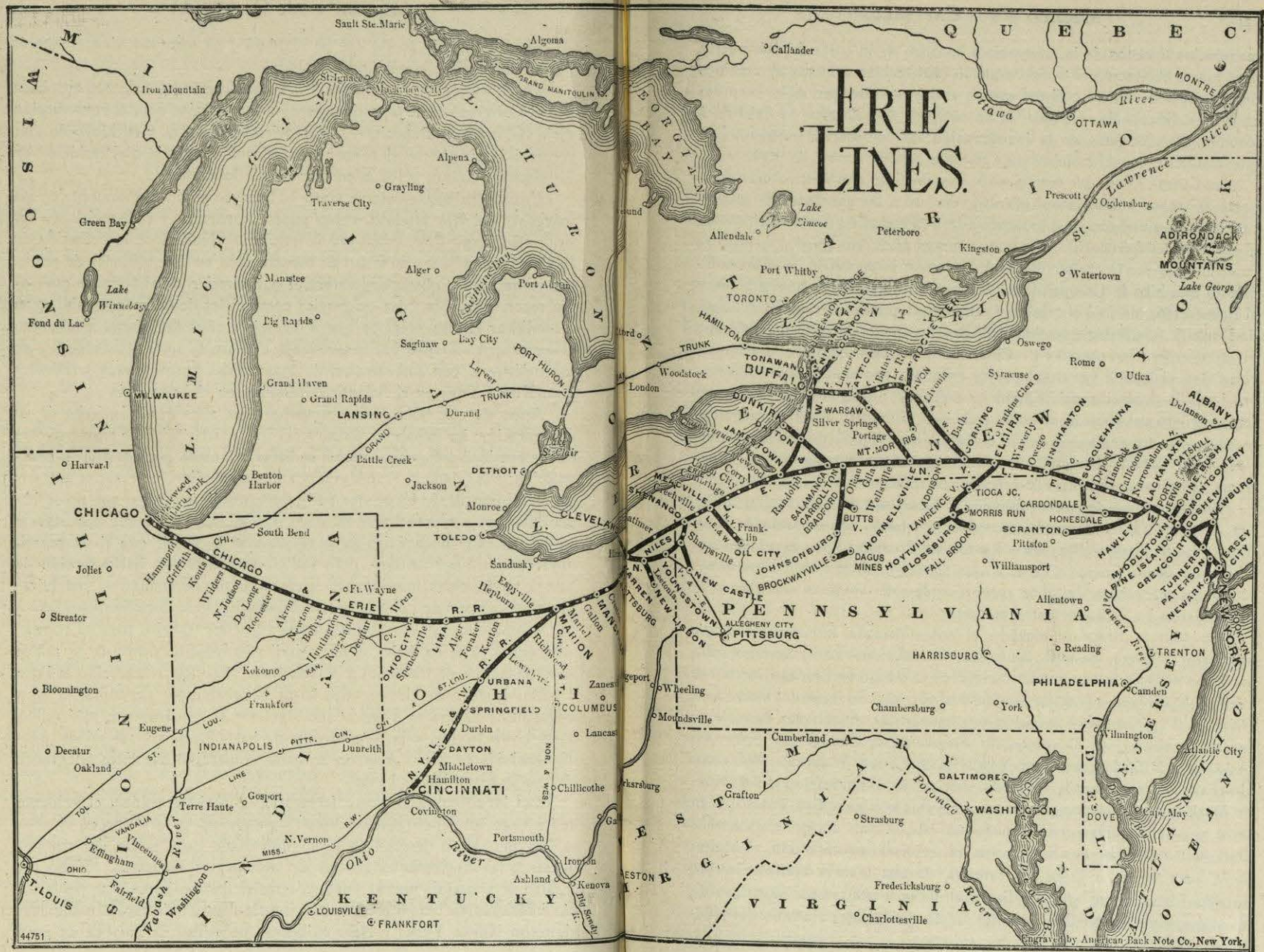
La concesión de la Compañía del Ferrocarril del Erie fué aprobada por el Congreso en 1832; se inauguraron los trabajos para la construcción de la vía, cerca de Deposit, el 5 de Noviembre de 1837, y en Mayo de 1851 recorrió la vía entera el primer tren, el cual conducía al Presidente de los Estados Unidos y los miembros de su Gabinete.

Cuando primeramente se trazó la línea se eligió á Piermont, en las márgenes del Río Hudson, como punto de partida, y á Dunkirk, en las orillas del Lago Erie, como punto terminal, calculándose la extensión de la vía en 446 millas y su costo de construcción en diez millones de pesos. Sin embargo, los obstáculos naturales que ofrecieron los terrenos que debía recorrer aquella y las exigencias comerciales de tal manera obligaron á modificar el plan original, que á los veinte años de haberse construido el ferrocarril su costo había ascendido á cuarenta millones de pesos; su extensión era, con sus ramales, de 1,400 millas y sus puntos terminales eran Nueva York en el Atlántico y Buffalo en el Lago Erie.

Antes de que hubiesen transcurrido diez años desde la fecha de su inauguración, las ganancias anuales del Ferrocarril del Erie eran mayores que la cantidad que primeramente se había calculado que costaría su construcción; y las demoras sufridas á que hemos aludido, no resultaron todas desventajosas, desde luego que pudieron corregirse errores que no se habían previsto y aprovecharse recursos no esperados. Grande importancia se daba para el buen éxito de la empresa al hecho de que el ferrocarril interceptaría cinco canales; pero esa circunstancia que había servido de base á tantas esperanzas, quedó relegada al olvido cuando al concluirse éste pudo verse que contaba, como tributarios, con doce ferrocarriles.

Cuando en 1845 se reanudaron con vigor los trabajos para su conclusión, como ya se ha dicho, el ferrocarril sólo tenía un tramo de 35 millas en explotación, de Piermont á Middletown. En 1846 se extendió la línea 8 millas hasta Otisville; en 1848 hasta Binghampton, 139 millas, y 58.5 millas hasta Elmira en 1849; al año siguiente se construyeron 59½ millas hasta Hornellsville, y la sección restante hasta Dunkirk, 128 millas, quedó concluida en 1851. A la vez se había construido una línea telegráfica en toda la extensión de la vía.

Tan luego como el nuevo ferrocarril se abrió al tráfico, el volumen de los negocios superó con mucho á las esperanzas de la Empresa, viéndose ésta muy poco después en serias dificultades para poder dar cumplimiento á las crecientes exigencias del movimiento comercial. Hubo necesidad de construir nuevas líneas ó ramales que pusiesen á las poblaciones interiores en más directa y, por consiguiente, más rápida comunicación con Nueva York; y hubo asimismo necesidad de ampliar en gran



manera los terrenos de la compañía á lo largo de la costa de este puerto para mayor facilidad del tráfico, todo lo cual se hizo á fuerza de crecidos desembolsos de dinero. Estos gastos enormes colocaron á la Empresa en graves dificultades, viéndose al fin obligada á declararse en quiebra, á los diez años después de la inauguración del ferrocarril, surgiendo de este conflicto, con el nombre de *Compañía del Ferrocarril del Erie*.

La Guerra Civil, que estalló poco después, dió con motivo del transporte de tropas y municiones gran incremento á las ganancias de la nueva Empresa, sintiéndose así animada ésta á introducir grandes mejoras en el servicio del ferrocarril. En unos cuantos años, sus puntos terminales en el Oeste y sus líneas auxiliares doblaron su importancia; y el arrendamiento que hizo la Compañía del Ferrocarril de Buffalo, Nueva York y el Erie en 1863, decidió el cambio de su antiguo punto terminal en el Lago, de Dunkirk, á la floreciente ciudad de Buffalo, que era ya por aquel tiempo un gran centro ferrocarrilero. Cinco años después, en 1868, la empresa construyó su línea ó ramal del puente colgante, prolongándose el ferrocarril hasta la población del Niágara y quedando así ligado con el sistema ferrocarrilero del Canadá, el cual crecía con rapidez; y en el año siguiente, obtuvo la Empresa el dominio en la llamada "Union Steamboat Company," que figuraba en aquel año, como sigue figurando hasta la fecha, al frente de todas las empresas de vapores que trafican en el Lago Erie.

En 1874 se vió de nuevo obligada la Compañía á declararse en quiebra, volviendo á reorganizarse dos años más tarde, con el título de NEW YORK, LAKE ERIE & WESTERN RAILROAD COMPANY, que es el que actualmente tiene. En los diez años que siguieron á este último conflicto, el sistema ferroviario del Erie recobró todas sus antiguas energías y se introdujeron en él importantes mejoras.

En 1883 la Empresa arrendó el antes llamado ferrocarril *Atlantic and Great Western*, después de lo cual lo más importante que quedaba por hacer era efectuar su comunicación con la ciudad de Chicago, lo cual se verificó al fin por medio de la construcción del *Ferrocarril Chicago and Atlantic*, el que después de pasar por numerosas dificultades financieras fué reorganizado con el nombre de *Ferrocarril de Chicago and Erie*. Así pudo verse al fin la gran NEW YORK LAKE ERIE & WESTERN RAILROAD COMPANY, en posesión de un medio directo de comunicación desde Nueva York hasta Chicago, que es tan importante y excelente como pueda serlo el de cualquiera otra compañía en éste, el país de los ferrocarriles. Durante los últimos años la Empresa ha mejorado también todo el equipo de la línea troncal y la de sus ramales, de una manera verdaderamente notable, lo cual hace que constituya el FERROCARRIL DEL ERIE uno de los mejores medios para viajar entre las dos principales ciudades del Nuevo Mundo.

Buscando datos sobre la carrera que han hecho esos hombres habísimos que dirigen hoy los grandes departamentos de pasajes de los principales ferrocarriles del país, encontramos los que siguen, referentes al Sr. Duncan I. Roberts, Agente General de Pasajes de las Líneas del Erie, como también se llama al ferrocarril que nos ocupa, en el *Evening Post*, de Cincinnati, correspondiente al 11 de Agosto de 1886:

"Duncan I. Roberts es Agente de Pasajes del sistema de ferrocarriles *Pan-Handle* en esta ciudad. Su padre fué un distinguido abogado y figuró prominentemente en la política. Fué demócrata, pero su hijo no tomó nunca interés en las cuestiones políticas. La familia Roberts se cambió de Weynesburg, Pensilvania, lugar donde había nacido Duncan, en 1859, cuando éste sólo tenía seis años de edad, dirigiéndose á Clinton, en el Estado de Illinois. Aquí fué asesinado el padre por un loco ebrio llamado Summers. Al principio se atribuyó su muerte á rivalidades políticas, pero pronto se averiguó que todo había sido la obra de un miserable que no estaba en su sano juicio. Después de la muerte del Sr. Roberts la familia abandonó aquel lugar cambiándose á Washington, Pensilvania, donde el joven Roberts comenzó á hacer sus estudios, continuándolos más tarde en las escuelas de la ciudad de Pittsburgh y terminándolos en la Universidad de Pensilvania. En 1873 entró como dependiente en el departamento general de pasajes del *Ferrocarril Pan-Handle*, ascendiendo pronto á puestos de mayor importancia. En 1878 fué nombrado Agente Viajero de Fletes, y después Agente Viajero de Pasajes. Más tarde tuvo á su cargo los negocios de la Compañía en Washington, Pensilvania, donde permaneció hasta Junio de 1884, fecha en que aceptó el nombramiento de Agente Viajero de las *Pensylvania Lines*, al Oeste de Pittsburgh, con residencia en St. Paul. Allí permaneció cerca de un año, y otro año en Columbus, de donde fué cambiado á Cincinnati."

La siguiente es otra relación de fecha más reciente, que encontramos sobre la brillante carrera del Sr. Roberts:

"El Sr. Duncan I. Roberts, hijo del Honorable Lewis Roberts, que representó al condado de Green en la Legislatura y que fué un abogado prominente, ha sido nombrado Agente General de Pasajes del FERROCARRIL NEW YORK LAKE ERIE & WESTERN. Su despacho se hallará en Nueva York. Es el Sr. Roberts un joven que contará apenas 34 ó 35 años de edad, y el distinguido y delicado puesto para el cual ha sido nombrado en la dirección de una de las más importantes líneas troncales de este país, muy rara vez recae sobre una persona de sus años. El salario anual asignado á ese empleo, es de unos \$10,000.

La carrera del Sr. Roberts ha sido notabilísima. Su primer empleo fué de dependiente en Allegheny City. Después se colocó en el departamento de transportes de la Compañía del Ferrocarril de Pensilvania.

Más tarde fué nombrado Agente de Pasajes en la estación del Ferrocarril Chartiers, en Washington, Estado de Pensilvania. Su notable habilidad para el desempeño de los diferentes puestos ferrocarrileros fué advertida por la Compañía, y después de haberle ocupado por corto tiempo en su despacho de Columbus, fué nombrado Ayudante General de Pasajes del Ferrocarril Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis, en el despacho de Cincinnati. Renunció este puesto algún tiempo después, para aceptar otro igual en el FERROCARRIL NEW YORK LAKE ERIE & WESTERN, en el despacho de Chicago, y fué mientras desempeñaba este último que recibió el tan merecido ascenso que hoy disfruta. El Sr. Roberts se distinguió siempre por su rectitud é intachable honradez."

Pero continuemos nuestra breve reseña del interesante é histórico FERROCARRIL DEL ERIE.

Este constituye una de las líneas troncales de comunicación más pintorescas de América, y proporciona al viajero la ventaja de poder hacer el viaje entre Nueva York y Chicago, vía el Lago Chautauqua ó las Cataratas del Niágara; y como cruza también las montañas Allegheny y los famosos valles del Delaware y Susquehanna, resulta que en todas partes ofrece á la vista encantadores paisajes, cuadros bellísimos y sorprendentes.

El lago Chautauqua, á que nos hemos referido, cuyas márgenes recorre el Ferrocarril del Erie entre Nueva York y Chicago, es el más alto y más hermoso de los lagos navegables del mundo, y es visitado anualmente por un gran número de turistas de todas partes; es un punto favorito del público para veranear.

Las Cataratas del Niágara, próximo á las cuales pasa el FERROCARRIL DEL ERIE, también entre Nueva York y Chicago, vía Buffalo, son una de las maravillas del mundo.

Las Cataratas están situadas á los 43° 6' de latitud Norte y á los 79° 5' de longitud Oeste del Meridiano de Greenwich. La llamada Catarata de la Herradura, tiene más de 2,000 pies de largo; la Catarata Americana unos 660 y la Catarata Central 243 pies. El ruido que produce el caer de sus aguas puede oírse á gran distancia cuando el viento es favorable; se ha oído algunas veces hasta la ciudad de Buffalo, que dista 22 millas del lugar, y se dice que también se ha oído en Toronto, capital de la provincia de Ontario, en el Canadá, distancia 44 millas de las Cataratas.

El descenso total de las corrientes del Río Niágara, que es el que forma el maravilloso Salto de su nombre, es de 336 pies, divididos de la manera siguiente: en su curso desde el Lago Erie hasta las "Rápidas" que forma arriba de las Cataratas, 15 pies; en las "Rápidas," 55 pies; altura del salto de las aguas, 163 pies, y desde las Cataratas hasta su punto de entrada en el Lago Ontario, 105 pies.

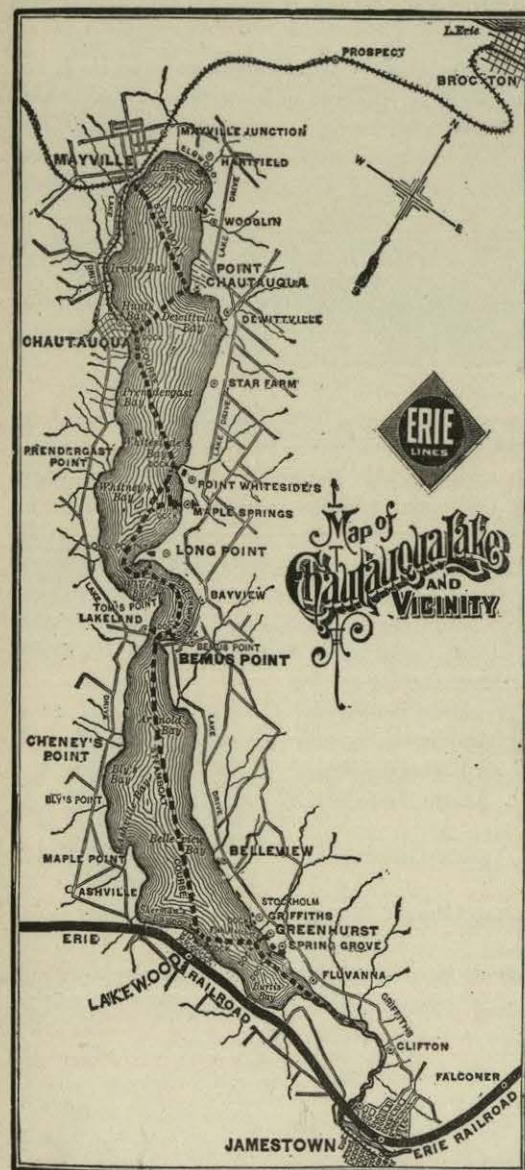
La profundidas del río entre el Lago Erie y las Cataratas es, por

término medio, de 20 pies, y su anchura de más de 2 millas en algunas

partes; en la más ancha sus corrientes avanzan á razón de 4 millas por hora, y en su parte más angosta, cerca del gran "Remolino" (Whirlpool), á razón de 40 millas por hora, siendo indescriptible el efecto que produce en el ánimo su contemplación, al precipitarse unas sobre otras, por decirlo así, y desgarrarse en su incesante y tremenda lucha.

La anchura total de las tres citadas cataratas, es de poco más de 2,900 pies y su altura de 163 pies, como ya se ha dicho; la corriente es constante y casi uniforme, durante todo el año. El gasto de agua de las tres cataratas, se estima en 100.000.000 de toneladas por hora.

La espuma que forman las aguas del Salto de la Herradura, al chocar con las del abismo en que se precipitan, se levanta en densos mantos á dos terceras partes de la altura de la catarata, y de allí hasta 50 pies



más arriba, convertida en finísimos fragmentos, formando nubes vaporosas que reproducen todos los colores del iris, cuando del lado propio para ellos las hieren los rayos solares.

El Ferrocarril del Erie tiene magníficas estaciones en todas las poblaciones que atraviesa, pero muy especialmente en las de Nueva York y Chicago. Sus estaciones en Nueva York se hallan situadas al pie de la calle Chambers y de la calle 23a., en el Río del Norte, cerca de las principales casas comerciales, los hoteles, teatros y embarcaderos de las diferentes compañías de vapores.

En la ciudad de Chicago, todos los trenes del Ferrocarril del Erie, así los que á ella se dirigen por la ruta del Lago Chautauqua, como los que lo hacen vía las Cataratas del Niágara, paran en la hermosa estación de la calle Dearborn, que se halla situada muy próxima también á los principales hoteles, en el centro de la gran metrópoli.

Entre las muchas ventajas que este ferrocarril ofrece al viajero, deben mencionarse la rapidez, la elegancia y la comodidad de sus magníficos trenes vestibulados de primera clase, provistos de los mejores coches Pullman y coches-comedor, que diariamente corren entre Nueva York, Buffalo, Cleveland, Cincinnati, Chicago y todas las poblaciones intermedias; no hay otra línea, verdaderamente, que pueda superar el esmerado servicio de los trenes de primera y segunda clase del FERROCARRIL DEL ERIE, para viajes entre Chicago y Nueva York.

Para mayores informes sobre cuanto se relacione con su servicio de pasajes, acúdase al agente local, á cualquiera de los agentes de los demás ferrocarriles que con EL ERIE empalman, ó á

F. W. BUSKIRK, Ayudante del Agente General de Pasajes, en el Western Union Building, esquina de las calles Clark y Jackson, y en el No. 242 de la calle Clark, en Chicago, Illinois.

H. C. HOLABIRD, Agente General, No. 11, calle West Fourth, Cincinnati, Ohio.

R. H. WALLACE, Agente General, Nos. 1 y 121, Avenida Euclid, Cleveland, Ohio.

H. T. JAEGER, Agente General, No. 309, calle Main, Buffalo, Nueva York.

D. I. ROBERTS, Agente General de Pasajes, No. 21, calle Cortland, Nueva York.

BALTIMORE & OHIO SOUTHWESTERN RY.



RUTA NUM. 3.

DE NUEVA YORK A ST. LOUIS POR EL "BALTIMORE AND OHIO SOUTHWESTERN."—O. P. MC CARTHY, Agente General de Pasajes.



ODOS los trenes de México se dirigen á St. Louis, y en esa populosa ciudad, en la nueva y hermosa Estación General de Pasajeros, que es la de mayores dimensiones en el mundo, empalman con los

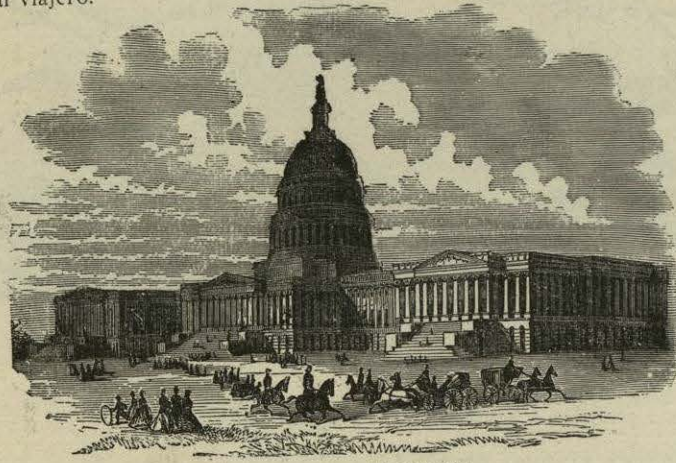


trenes del FERROCARRIL BALTIMORE & OHIO SOUTHWESTERN, para Louisville, Columbus, Pittsburgh, Washington, Baltimore, Filadelfia y Nueva York. Además, por ser la única línea directa á Louisville y Cincinnati, el Ferrocarril Baltimore and Ohio Southwestern, disfruta de la envidiable reputación de constituir el medio más conveniente y el que mayores ventajas ofrece para dirigirse á Columbus y Pittsburgh; es también la única línea que parte de St. Louis con coches-salones de

comedor y dormitorios, directamente hasta Baltimore, Filadelfia y Nueva York, vía Washington; y por consiguiente, es el ferrocarril más cómodo y conveniente, no sólo para los viajeros que vienen ó van para México, sino también para aquellos que piensen visitar cualquiera de las ciudades situadas al Suroeste de St. Louis y para cuantos se dirijan hacia el Este.

Casi no habrá nadie que se resuelva á visitar los Estados Unidos, que no incluya en su itinerario á la capital de Washington; y desde luego se comprende, que el ferrocarril que pueda conducir á uno hasta allí direc-

tamente, debe ser sin duda alguna el más á propósito, el que más convenga al viajero.



CAPITOLIO DE WASHINGTON.

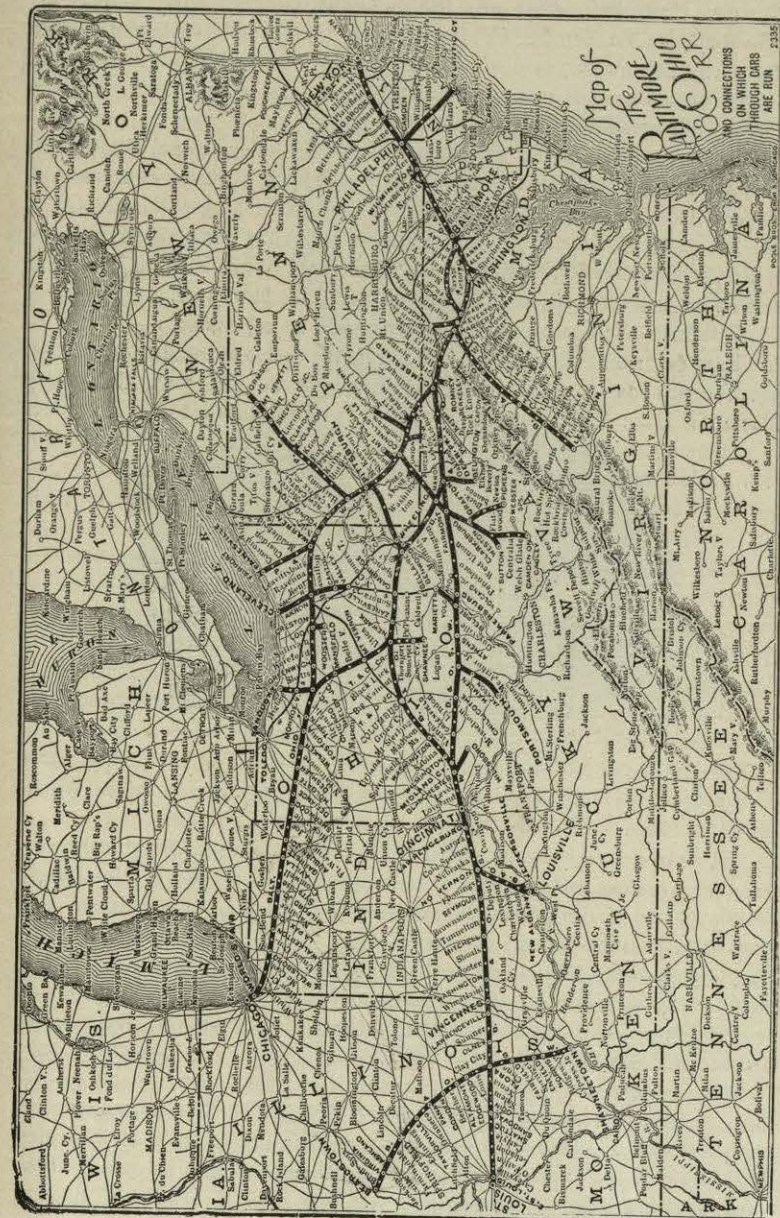
Hay dos trenes directos que parten diariamente de St. Louis para todos los puntos arriba mencionados: el "Royal Blue Flyer" y el "Expreso de Nueva York."

El primero de los citados, que se halla vestibulado de un extremo á otro, es uno de los más hermosos trenes del mundo. Tiene coche-comedor, coche-salón y coches dormitorios de Pullman, que recorren toda la distancia que media entre St. Louis y Nueva York, además de varios coches comunes ó regulares de primera clase.

El tren Expreso de Nueva York, que parte de St. Louis, va provisto de los más lujosos coches-salones y coches-dormitorios de Pullman en todo su viaje hasta Nueva York.

El Ferrocarril de Baltimore & Ohio Southwestern, ofrece, pues, al turista todas las comodidades y el más excelente servicio que se pueda apetecer.

Esta interesante línea férrea, al partir de St. Louis, cruza primeramente el majestuoso Mississippi; atraviesa después las fértiles planicies del Estado de Illinois y las poblaciones del de Indiana que más se distinguen por su importancia fabril, y entra al Estado de Ohio á corta distancia de Cincinnati, la Ciudad Reina, como también se le llama; ciudad que se distinguió en tiempos no lejanos, cuando la parte occidental del país no había alcanzado aún ese gran desarrollo que hoy causa positiva admiración, como el centro principal para el empaque de carne de cerdo entre todas las poblaciones dedicadas á esta industria, tanto en América como en



Mapa del Ferrocarril Baltimore and Ohio Southwestern.

Europa. Cincinnati figura hoy por su industria fabril como una de las principales en los Estados Unidos, y sus productos se distribuyen por todas partes del mundo; se distingue, además, por su belleza arquitectónica, sus hermosos paseos, teatros, hoteles y todas esas comodidades que hacen la vida agradable en las grandes capitales.

Los trenes del ferrocarril que nos ocupa se detienen aquí corto tiempo, mientras se cambian las máquinas y equipajes, y luego continúan su carrera hacia el Este. Pasan por los ricos terrenos agrícolas de Ohio, por sus extensas huertas y también por sus terrenos carboníferos; cruzan el río de Ohio en Parkersburg para penetrar á West Virginia, y ascendiendo las montañas de este Estado bajan al de Maryland.

Entonces el paisaje se desarrolla en todo su esplendor.

Para describir esta parte del viaje al través de las montañas Allegheny, pasando por los encantadores sitios veraniegos de Deerpark, Oakland y Mountain Lake Park, ascendiendo hasta la cima, donde todos los trenes se detienen durante la estación del verano, y descendiendo después por el histórico valle de Potomac hasta la opulenta Capital de la Nación, es tarea que han acometido muchas bien cortadas plumas, pero que ninguna ha logrado realizar de una manera satisfactoria.

Hay allí una sucesión de vistas rápidas, de hermosísimos paisajes á lo largo de los ríos, cascadas, profundos cañones, intrincadas y acantiladas montañas tapizadas de verde ropaje; mil cuadros bellísimos que Natura ha revestido con sus más hermosas galas; y así, el tren que se desliza próximo y veloz á todos ellos, ofrece al viajero deleites que no puede experimentar viajando por ningún otro ferrocarril de este grandioso país.

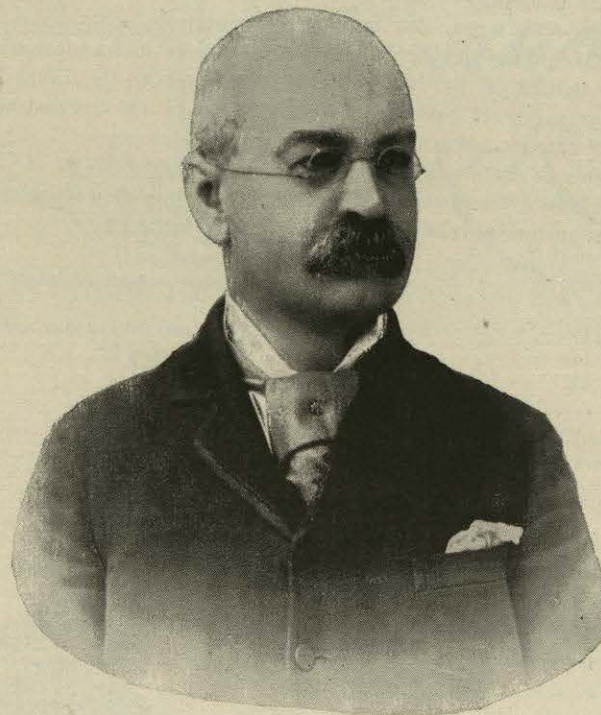
Entretanto, el tren avanza hacia el Este con una rapidez de cuarenta y siete millas por hora; y apenas, si acaso, comienza el pasajero á darse cuenta de su salida de las montañas, cuando penetrá á la estación de Washington, situada á sólo dos cuadras del suntuoso Capitolio.

El resto del viaje hasta Nueva York casi no necesita descripción ninguna, una vez que tan conocida es la famosa ruta de la "Royal Blue Line." La vía pasa por Baltimore, Wilmington y Filadelfia, y llega luego á la gran metrópoli del mundo occidental.

Al abandonar uno el tren lo hace con esa satisfacción que se experimenta á la conclusión de un viaje agradabilísimo, como son todos los que se efectúan por el excepcionalmente pintoresco FERROCARRIL BALTIMORE & OHIO SOUTHWESTERN.

El caballero que hoy se encuentra al frente del Departamento de Pasajes de este interesante ferrocarril, lo es el Sr. O. P. McCarthy, cuyo retrato tenemos el gusto de incluir en esta corta reseña. En el periódico *St. Louis Life*, encontramos el siguiente artículo biográfico que también tenemos el gusto de reproducir:

"El Sr. McCarthy nació en el Estado de Ohio, se educó en el de Indiana y comenzó su carrera ferrocarrilera en 1864. Se ha visto sucesiva-



MR. O. P. McCARTHY.—Agente General de Pasajes del Ferrocarril Baltimore and Ohio Southwestern.

mente ligado con los intereses de los ferrocarriles *Chicago & Great Western*, *Columbus & Indiana Central*, *Panhandle* y el *Indiana Bloomington & Western*, en diversos puestos. En 1880 se ocupó con el ferrocarril *Union Pacific*, en Omaha, que es donde están sus Oficinas Generales, ascendiendo de simple dependiente en el Departamento de Pasajes, á Ayudante del Agente General de Pasajes, en 1887. Después figuró con este mismo cargo, en el ferrocarril *Baltimore & Ohio*, hasta principios de 1894, y hace cuatro años que fué llamado á ocupar el alto puesto de Agente General de Pasajes en el FERROCARRIL BALTIMORE & OHIO SOUTHWESTERN, objeto del presente capítulo. Al ser absorbido el ferrocarril *Ohio & Mississippi*, por el de *Baltimore & Ohio*, el campo de las labores del Sr. McCarthy tuvo que ensancharse muy considerablemente, haciéndose nece-

sario el cambio de las Oficinas Generales de la Compañía, de Cincinnati á la ciudad de St. Louis, donde en la actualidad se halla magníficamente instalado en el edificio de Rialto.

Si hemos de juzgar por las manifestaciones de sentimiento, publicadas por la prensa de Cincinnati, con motivo de la translación de las oficinas y partida del Sr. McCarthy, de aquella ciudad, St. Louis ha ganado en gran manera con este cambio, no sólo en sus círculos mercantiles, sino asimismo en sus círculos sociales."

Después de escrito lo anterior, las Oficinas Generales de la Compañía han vuelto á trasladarse á Cincinnati, á donde debe dirigirse toda comunicación que se relacione con este ferrocarril, al señor

O. P. McCARTHY,

Agente General de Pasajes del Baltimore and Ohio
Southwestern Ry.



RUTA NUM. 1.

DE MÉXICO A CHICAGO VÍA NUEVA ORLEANS Y ST. LOUIS POR EL
"ILLINOIS CENTRAL." A. H. HANSON.—Agte. Gral. de Pasajes.

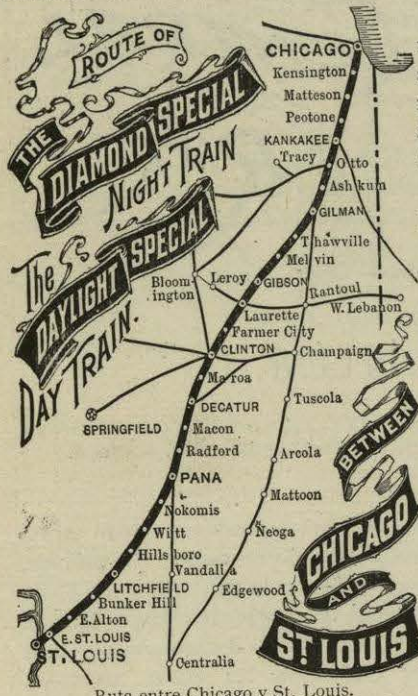
HAY dos grandes ciudades en los Estados Unidos que todo turista mexicano tiene siempre especial empeño en visitar. La primera, como es natural suponer, es Chicago, por figurar hasta cierto punto como la más interesante ciudad del Nuevo Mundo. Con una población de 1,800,000 almas y ocupando un espacio de 181 millas cuadradas, constituye ella el verdadero centro comercial de todo el vasto territorio que abarca el Valle del Mississippi. Pero lo que particularmente llama la atención de los que la visitan, es la importante y elegante construcción de sus edificios,

sus amplias y animadísimas calles, sus hermosos boulevares, sus extensos y hermosos parques y su gran actividad comercial, todo lo cual ha desarrolládose y alcanzado esa importancia que hoy todos admiran en un muy corto periodo de tiempo, desde sólo el año de 1871, bien puede decirse, en que fué reducida á cenizas por el más voraz incendio de que haya sido víctima aquel país. El asombroso desarrollo que en tan pocos años ha alcanzado Chicago, es la evidencia y la muestra mejor que puede darse para ilustrar ese afán sin tregua por mejorarse, ese espíritu envidiable de empresa que caracteriza á los hijos de los Estados Unidos, espíritu al que debe su país la grandeza de que disfruta.

La otra ciudad que, como hemos dicho, atrae también la atención del



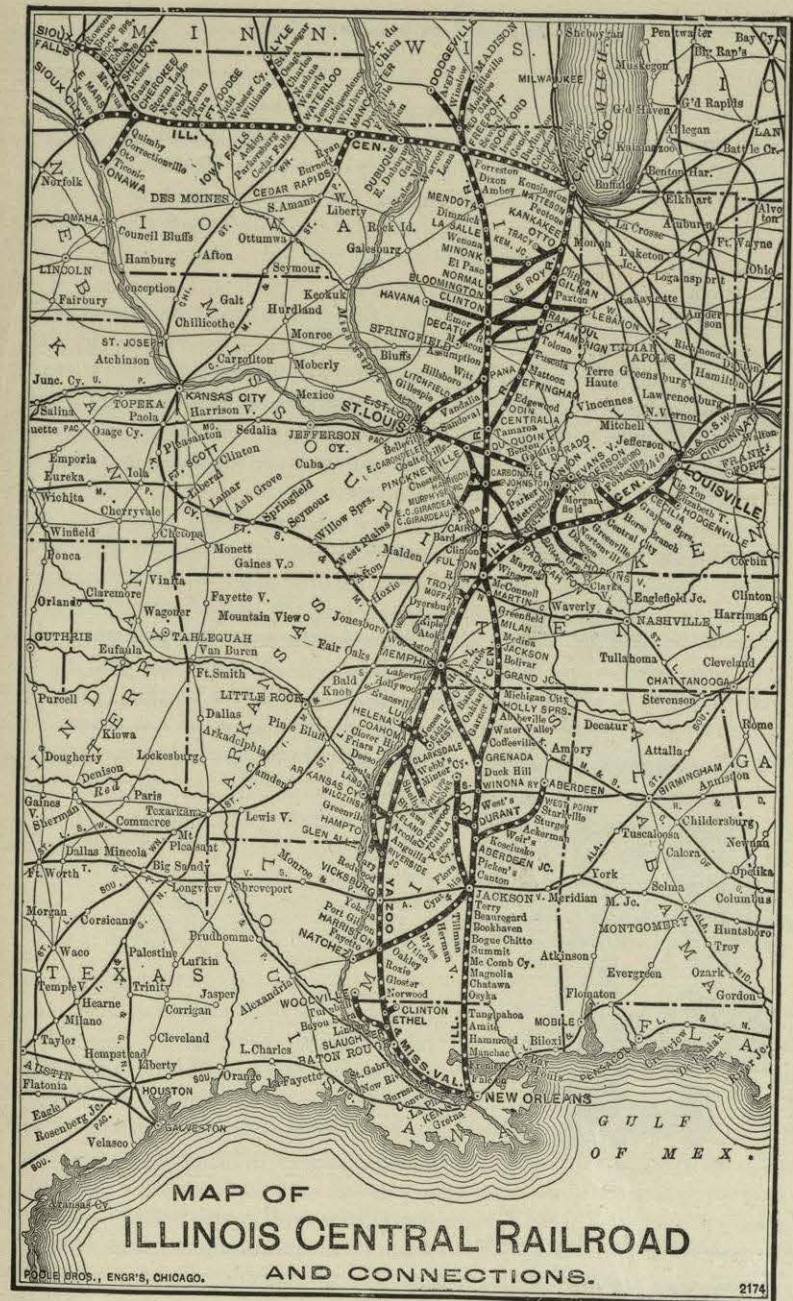
turista, al menos de aquellos que son de origen español, es Nueva Orleans, ciudad á la que aunque fuese por sólo un corto tiempo debieran todos visitar.



Ruta entre Chicago y St. Louis.

Es, por consiguiente, de suma importancia conocer cuáles son los medios mejores de comunicación para dirigirse á ellas, á Nueva Orleans y Chicago, desde cualquier punto de México. A CHICAGO, vía NUEVA ORLEANS.—Tomando á la ciudad de México como punto de partida, el viajero que desee dirigirse á Chicago, vía Nueva Orleans, puede elegir cualquiera de las siguientes rutas: De la ciudad de México por el Ferrocarril Nacional Mexicano á Laredo, ó por el Central Mexicano y el Internacional Mexicano á Ciudad Porfirio Díaz (Eagle Pass) ó por el Central Mexicano directamente hasta El Paso. Todos estos ferrocarriles empalman con el Southern Pacific ó "Sunset Route," que llega hasta Nueva Orleans; y también llega hasta allí el Ferrocarril Texas and Pacific, el cual pueden tomar en El Paso, los que así lo prefieran. De Nueva Orleans al Norte, el FERROCARRIL ILLINOIS CENTRAL, ó la "Ruta Central del Valle del Mississippi" (Central Mississippi Valley Route), como familiarmente se le llama también, es la gran ruta directa, la más corta é interesante por sus paisajes desde el Golfo de México hasta la ciudad de Chicago. Esta es la vía que recorre el rapidísimo tren vestibulado del Illinois Central, conocido con el nombre de *New Orleans & Chicago Limited*, haciendo el viaje entre los dos puntos en veintiséis horas y pasando una sola noche en el camino.

Este tren "Limitado" es el favorito de los turistas y otros, para hacer el viaje de Nueva Orleans á Chicago. Sale de Nueva Orleans diariamente por la mañana, pasa, como se ha dicho, una sola noche en todo el trayecto y llega á Chicago al día siguiente, al medio día. El tren *New Orleans & Chicago Limited*, está provisto de alumbrado de gas y es elegantísimo todo su arreglo interior. Además de otros, lleva este tren directamente hasta Chicago, sin cambio ninguno, uno de los llamados *coche-*



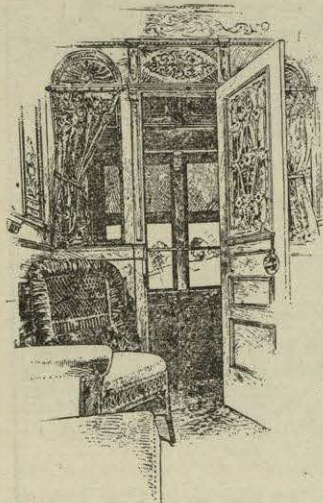
buffet-dormitorio de los de más reciente estilo y mejor acondicionados, en el que pueden servirse alimentos al viajero á cualquier hora que lo solicite; un coche para fumar y otro lujosísimo, este último atendido por un camarista especial. Las señoras que viajan solas ó con niños, disfrutan de todo género de comodidades en este tren, por su esmerado servicio. Las comidas se sirven durante el viaje, en el citado *coche-buffet*, y también especialmente exquisitas, en las estaciones que para ello ha montado la Compañía, en los puntos más convenientes.

No se debe suponer por lo que queda escrito, que el tren "Limitado" es el único que corre el Ferrocarril Illinois Central, entre Nueva Orleans y Chicago. Tiene también un segundo tren, que parte de Nueva Orleans por la tarde, y lleva coches-dormitorios directamente hasta Chicago.

Debe tenerse también presente que todas las rutas aquí indicadas, tienen servicio de coches-dormitorios, en toda la distancia que media entre la Ciudad de México y la de Chicago.

A CHICAGO VIA ST. LOUIS.—Como se verá consultando las páginas de este libro, hay otras buenas líneas férreas que van de puntos de México á Chicago vía St. Louis. Los que deseen hacer el viaje, el de ida ó el de vuelta, vía la citada ciudad de St. Louis, también pueden servirse de los magníficos trenes del Illinois Central, pues corren así de noche como de día, entre aquellas dos populosas ciudades; el "Diamond Special," es el tren nocturno, y el "Daylight Special," el que lo hace de día, como su

nombre lo indica; ambos son trenes rápidos, y el último citado hace la carrera entre las dos poblaciones en sólo ocho horas. Tomando cualquiera de estos dos trenes, pero muy particularmente el *Diamond Special*, se podrá comprender hasta qué grado de elegancia y *comfort* se ha llevado el arreglo interior de los trenes de pasajeros en los ferrocarriles de los Estados Unidos. El del último es tan exquisito en todos sus detalles que, como su nombre lo da á comprender, es una verdadera joya entre todos sus competidores. El "Diamond Special" está completamente vestibulado y se halla provisto de alumbrado de gas, coche de compartimentos ó recámaras particulares, coche-buffet, coche-salón, coches-dormitorios, coches de sillas



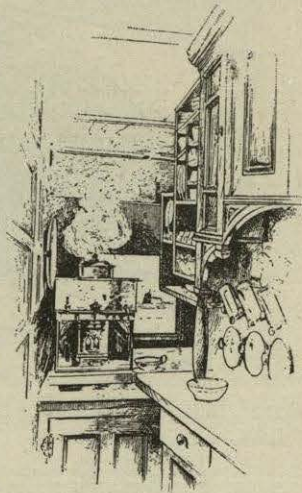
Comodidades en el «Diamond Special.»

reclinatorias, en las que se puede también dormir cómodamente sin

cobro adicional ninguno, y coche para fumar y dividido á la vez en compartimentos. La elegancia de este tren en todas sus partes, en todos sus detalles es tal, que difícilmente puede uno hacerle justicia con la pluma: sólo la vista puede apreciarle en lo que vale. El arreglo del tren que corre de día, el "Daylight Special," es también proporcionalmente lujoso para el servicio á que está destinado, y lleva entre los coches que lo componen un coche de combinación de Pullman de los conocidos como coches-buffet y de salón, y un coche de sillas reclinatorias.

ESTACIÓN CENTRAL EN CHICAGO.—

Los trenes del Ferrocarril Illinois Central, tanto los de Nueva Orleans como los de St. Louis, paran en Chicago en la nueva y grandiosa "Estación Central," perteneciente al ferrocarril que nos ocupa y erigida hace corto tiempo con un costo de más de un millón de pesos. Está situada próxima á las orillas del Lago Michigán, situación hermosísima con la que guarda graciosa armonía la belleza arquitectónica del edificio. Por los lados del Este y del Norte mira á



El Buffet en el «Diamond Special.»

especialmente en la estación del verano, cruzan en mil sentidos las embarcaciones que dan vida á su comercio, y de cuya líquida superficie se levantan las refrescantes brisas que van á templar los ardores de la estación canicular. Frente al edificio se extiende el Parque "Lake Front," y por el lado del Oeste la justamente célebre Avenida Michigán, el típico boulevard de la opulencia y la elegancia de la ciudad. Cerca de la Estación se encuentran también el Auditorium, el Richelieu, el Victoria y otros de los principales hoteles.

A ST. LOUIS, LOUISVILLE Ó CINCINNATI.—Además del servicio ya indicado, el Ferrocarril Illinois Central tiene otras vías férreas de su propiedad, directamente de Nueva Orleans á Louisville, ciudad de la que, en conexión con el Ferrocarril Baltimore and Ohio Southwestern, corren dos trenes diariamente desde Nueva Orleans hasta Cincinnati. También tiene otras líneas propias, por medio de las cuales corren dos trenes diarios de Nueva Orleans á St. Louis, y constituye así la vía más corta tanto entre Nueva Orleans y Louisville como entre Nueva Orleans y St. Louis. Entre los trenes que hacen el referido servicio figuran el "New Orleans and St. Louis Limited," que hace el viaje entre ambas ciudades en veintidós