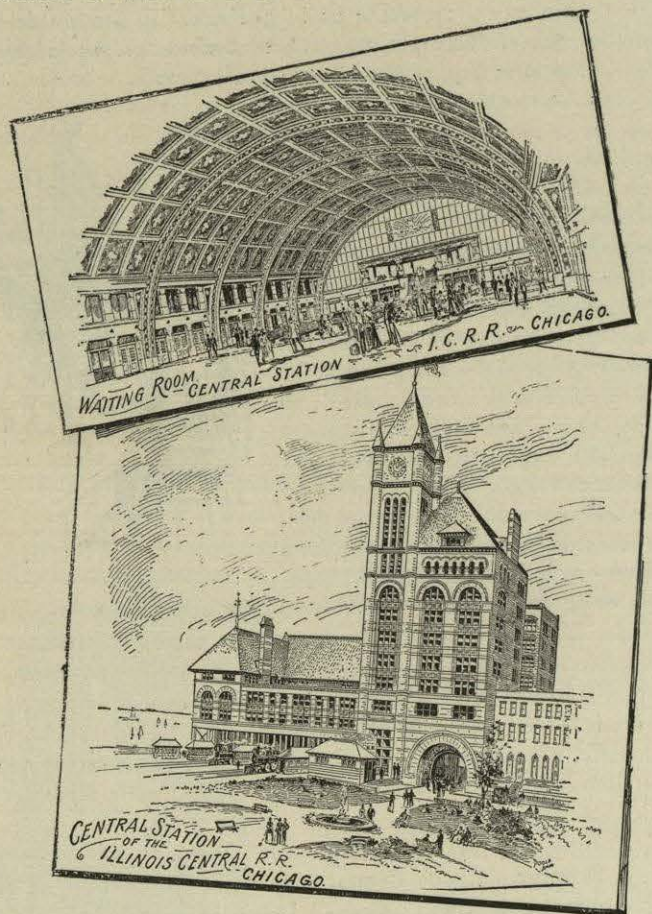


horas, y el "New Orleans and Cincinnati Limited," que la hace en veintisiete horas.

BOLETOS VÍA EL ILLINOIS CENTRAL Y LAS LÍNEAS CON QUE EMPALMA.—



ESTACION DE PASAJEROS EN CHICAGO.—Ferrocarril Illinois Central.

Los Agentes de boletos de los Ferrocarriles Mexicanos pueden vender boletos desde México hasta Chicago, vía Nueva Orleans ó vía St. Louis, y por el FERROCARRIL ILLINOIS CENTRAL. Para más informes sobre este particular, diríjanse á

A. H. HANSON, Agente General de Pasajes del F. C. Illinois Central.

Chicago—U. S. A.



RUTA No. I.—CONTINUACION.

DE NUEVA ORLEANS A MEXICO POR LA "SUNSET ROUTE"
S. F. B. MORSE.—Agente General de Boletos y Pasajes.

EL FERROCARRIL SOUTHERN PACIFIC, ó "Sunset Route," nombre con el que también es conocido, forma el siguiente eslabón de la cadena de ferrocarriles que hemos elegido para nuestras rutas al Sur de Chicago. Es uno de los de mayor extensión en todo el país, pues sus rieles llegan, como podrá verse consultando el mapa que aparece en este capítulo, desde Nueva Orleans, en el Golfo de México, hasta la ciudad de Portland, en el Estado de Oregon. Sin contar la verdadera red que forman los ramales que posee en el Estado de California, ni los que le pertenecen en el Estado de Texas, su línea troncal solamente entre Nueva Orleans y Portland mide 3,261 millas, y su ramal de San Francisco á Ogden, 833, formando juntas un total de 4,094 millas de extensión.

Además, sus medios de comunicación por mar en el Pacífico entre puntos de California, Oregon, Vancouver y Alaska al Norte de San Francisco, y México, Centro y Sud-América al Sur; y los del lado del Atlántico, entre Nueva Orleans, la Florida, Habana y Nueva York, son también muy extensos y excelentes.

Este ferrocarril fué el primero, en conexión con el Central Mexicano, que unió con sus rieles á las dos vecinas Repúblicas, México y Estados Unidos, contribuyendo así muy eficazmente al ensanchamiento del campo mercantil de ambos países y ligándolos más firmemente en sus relaciones amistosas.

Unas líneas sobre su interesante historia no estarán por demás aquí.



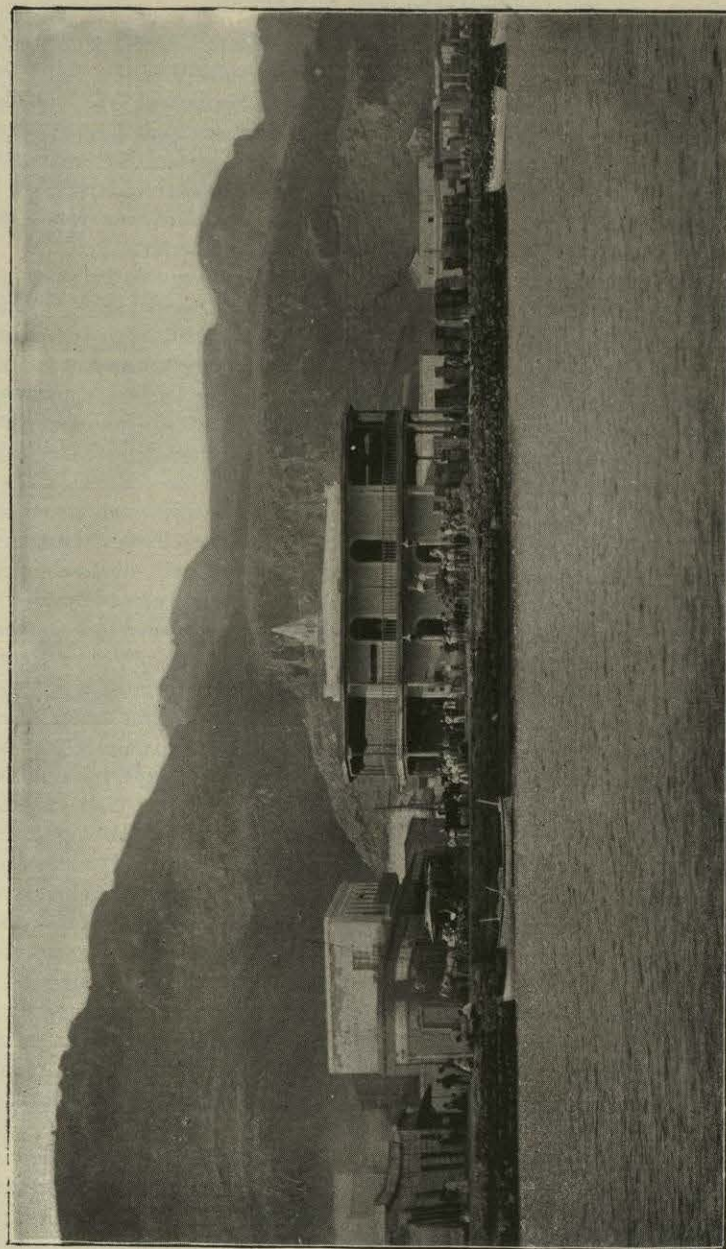
Desde poco después de la admisión de California á la Confederación Americana, ya comenzó á hablarse de la construcción de un ferrocarril transcontinental, con el fin de estrechar la unión de aquella distante entidad federativa con los demás Estados. El Congreso, comprendiendo la importancia de esta medida, recomendó una subvención de \$340,000 para los trabajos preliminares de las proyectadas líneas; pero nada de importancia resultó de todo esto. No fué sino después que hubo estallado la Guerra Civil, cuando el Congreso Federal se hizo cargo de la verdadera necesidad de obrar con mayor actividad sobre este particular, con el fin de proteger al rico Estado de California; pues de aquella guerra podrían nacer complicaciones que determinarían la pérdida de aquella lejana porción del país. Los Sres. Stanford, Crocker, Huntington y Hopkins habían formado una compañía para construir la parte del deseado ferrocarril de Ogden al Oeste, y el Senador Sargent apoyó con urgencia los proyectos para la construcción de los ferrocarriles *Central Pacific* y *Union Pacific*. Al fin las necesarias concesiones fueron aprobadas por el Congreso y recibieron la firma del Presidente Lincoln, en Julio 1° de 1862.

Como se verá por lo expuesto, pues, éste tomó más bien el carácter de un asunto del gobierno, que el de un negocio particular, teniendo como fin principal, la protección de todo el territorio situado al Oeste del Mississipi. El Gobierno comprendió, que aunque la construcción del ferrocarril sería debida á una medida militar necesaria, él serviría también como medio eficaz para poblar las remotas regiones del país; y que éstas, al ser explotados sus vastos recursos mineros y agrícolas, contribuirían en gran manera al poder y riqueza de la nación entera.

Al fin, se dió principio á los trabajos de la grandiosa á la vez que peligrosa empresa; y bien puede calificarse así, si se consideran las serias dificultades que había necesidad de allanar para tender la vía en una distancia de más de 2,000 millas, al través de desiertos inmensos, de casi inaccesibles montañas, de regiones habitadas tan sólo por indios bárbaros, de cuya hostilidad había necesidad de protegerse á cada paso.

El *Central Pacific* fué la línea troncal de la cual surgieron nuevas compañías y ferrocarriles, y aunque los dueños ó principales accionistas de todas éstas eran los mismos que figuraban al frente del ferrocarril *Central Pacific*, cada distinta compañía era dirigida separadamente de las demás. Para que hubiese mayor armonía entre ellas, se pensó en unirlas todas bajo una misma dirección ó gobierno, habiéndose llevado á cabo así, en Marzo 17 de 1884, la consolidación de las mismas, con el título de *Southern Pacific Company*.

El FERROCARRIL SUR PACIFICO, empalma en Nueva Orleans con todas las líneas férreas que de allí parten para St. Louis, Chicago, Cincinna-



EL EMBARCADERO Y LA ADUANA.—Guaymas, Mexico. Ferrocarril Southern Pacific.

ti. Cleveland, Cataratas del Niágara, Buffalo, Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore, Washington y demás importantes ciudades del Norte y del Este. En San Antonio, Texas, se une al Ferrocarril Nacional Mexicano, por medio del International & Great Northern, para Laredo, Monterrey, San Luis Potosí, Tampico y México. En *Spofford Junction*, con el Ferrocarril Nacional Mexicano, para Torreón, Durango y la Ciudad de México; y en El Paso, con el Ferrocarril Central Mexicano, para todas las principales poblaciones de la República Mexicana.

El servicio de trenes del SOUTHERN PACIFIC es excelente y sus coches poseen toda la elegancia y confort que pueda ambicionar el viajero. Muy particularmente es este el caso con respecto á los trenes que parten de Nueva Orleans para California los martes y sábados, y los que parten de San Francisco para la dicha ciudad los lunes y jueves, porque á estos trenes se les añaden lujosos coches especiales, adición importantísima que la Compañía ha hecho para mayor conveniencia del público que la favorece. En estos trenes se sirven comidas *a la carte* y á reducidos precios.

Verdaderamente, no hay otro ferrocarril transcontinental, que pueda ofrecer al viajero comodidades mayores que las que ofrece el ferrocarril que nos ocupa; y si añadimos á esto que la pericia de sus conductores é ingenieros, así como el perfecto estado en que se conserva siempre su bien balastrada vía, hacen en extremo remota la posibilidad de cualquier accidente, resulta entonces que la SUNSET ROUTE es por excelencia la mejor y más segura, no sólo para viajes entre los Estados Unidos y México, sino asimismo para viajes al través del continente americano.

Dos trenes parten diariamente de Nueva Orleans para el Oeste, llamados respectivamente, Números 18 y 20. El primero sale á las 9 a. m. y el segundo á las 8.40 p. m., según el itinerario vigente al trazar estas líneas. El primero se detiene tres horas y media en San Antonio, y sólo llega hasta *Spofford Junction*, donde empalma, por medio de un corto ramal, con el Ferrocarril Internacional Mexicano, que parte, como ya se ha dicho, de Ciudad Porfirio Díaz (punto anteriormente llamado Piedras Negras), para Torreón, Durango y la Ciudad de México. El segundo sólo se detiene 20 minutos en San Antonio y llega hasta San Francisco.

Este último, que es el tren directo para California, se detiene en menor número de estaciones y verifica el viaje, por consiguiente, en menor espacio de tiempo, hasta *Spofford Junction*. Como la hora de la partida y llegada de los trenes suele cambiar, bueno es enterarse en la oficina de boletos.

Antes de instalarnos en uno de estos rápidos trenes y recrear la vista con la sucesión de cuadros bellísimos á la par que extraños, que presenta esa rica región del país que atraviesa, hagamos una corta excursión por la antigua y simpática ciudad de Nueva Orleans.

Nueva Orleans, la principal ciudad del Estado de Luisiana, se halla situada á los 29° 57' de latitud Norte, á los 90° de longitud Oeste y á 107 millas de la desembocadura del Río Mississippi, en el Golfo de México; y aunque los límites de la ciudad abarcan extensión mayor de territorio, la parte habitada ocupa una área de 41 millas cuadradas.

Esta ciudad fué fundada en el año de 1718, por Jean Baptiste Lemoyne de Bienville, un francés canadense, que fué por aquel tiempo Gobernador de la colonia francesa, que diez y nueve años antes se había fundado en Biloxi, punto situado unas cuantas millas más al Norte. Bienville eligió el sitio ocupado hoy por la ciudad, debido á que quedaba á mayor altura sobre el nivel del río, juzgándolo por tal motivo exento de todo peligro de inundación; á pesar de esto, dos años después de su fundación, la nueva pequeña aldea fué completamente destruída por una de las grandes avenidas del río. Este gran desastre dió á comprender la necesidad de construir un gran dique que pudiera proteger la colonia contra otras inundaciones. A este fin dedicaron, pues, los colonos, sus primeras atenciones, y después comenzaron la reconstrucción de la destruída aldea, trazando un plano para el efecto, que tenía la forma de un paralelogramo de 4,000 pies de longitud frente al río, por 1,800 pies de anchura, dividido en manzanas de 300 pies por cada lado. En el centro del lado que miraba al río se reservaron dos manzanas para parques públicos, uno de los cuales se llamó "Place d'Armes," y que es hoy la "Plaza de Jackson."

Nueva Orleans formó parte de las posesiones francesas hasta el año de 1762, cuando por medio del Tratado de Fontaineblau, la Francia traspasó á España todos sus derechos sobre la Luisiana. Esta negociación fué un secreto para los franceses de Nueva Orleans por espacio de dos años, y su indignación no tuvo límites cuando al fin supieron que habían sido vendidos á España. Don Antonio de Ulloa, á quien nombró España Gobernador de la Luisiana, llegó á Nueva Orleans con dos compañías de soldados españoles en Marzo de 1766, y las cosas marcharon bastante bien hasta el día 25 de Octubre de 1768, fecha en que estalló una bien tramada conspiración, en la que tomaron parte los principales comerciantes y hacendados, quienes pusieron á Ulloa y sus soldados en fuga, obligándoles á refugiarse en una fragata española que allí se hallaba anclada, después de lo cual partieron para Cuba.

Una vez que se vieron los criollos de la Luisiana, libres del malamente administrado gobierno español, trataron de formar una república, y solicitaron para el efecto la ayuda y unión de otras colonias; pero aun no habían fructificado sus planes, cuando al año siguiente, en Agosto 18 de 1769, llegó al puerto de Nueva Orleans D. Alexandro O'Reilly, al mando de 24 barcos que conducían 3,000 soldados españoles y 50 piezas de artillería. Contra semejante fuerza toda resistencia se hizo imposible. Los

doce principales jefes de la insurrección fueron arrestados; seis de ellos fueron fusilados en la Place d'Armes, y los otros seis enviados á las prisiones de la Habana. El dominio español continuó en Luisiana hasta 1801, año en que España transfirió á la Francia todos los derechos que allí tenía, y Francia á su vez los pasó á los Estados Unidos, en 1803. Nueva Orleans contaba por ese tiempo con 10,000 habitantes, la mayoría de los cuales eran criollos. Hoy su población asciende á 241,995 almas.

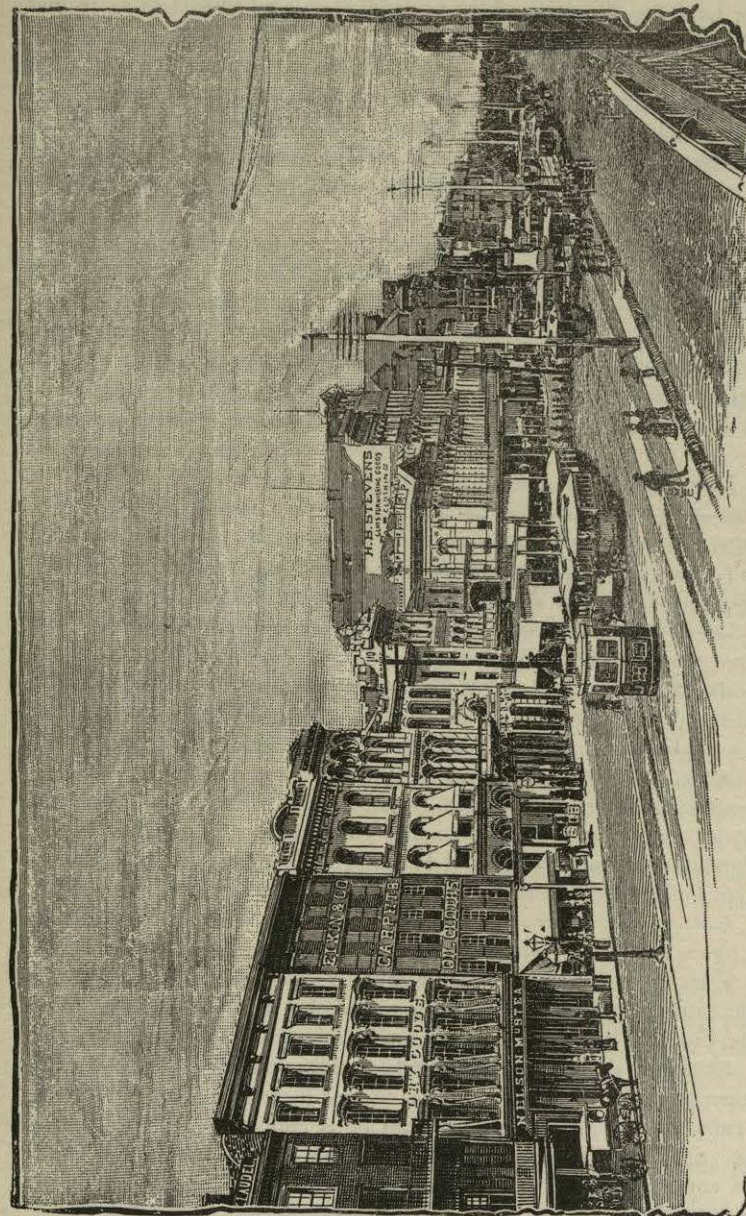
En Marzo 21 de 1788, la ciudad sufrió una terrible conflagración que redujo á cenizas 856 casas que formaban la parte principal de la población, y en Diciembre 8 de 1794, otro incendio destruyó 212 casas, teniendo que acampar en la Place d'Armes, un gran número de familias que así quedaron sin hogar. Como medida precautiva contra semejantes degracias, se adoptó por orden de las autoridades españolas, el techado de tejas, y así, las casas que después se construyeron, algunas de ladrillo y otras de adobe, con amplios zaguanes y balcones y ventanas con rejas, siguiendo el estilo de la antigua arquitectura española, todas con rojos tejados, contribuyen hoy á ese efecto pintoresco que poseen los antiguos barrios de la interesante ciudad, atractivo que no pueden menos que notar cuantos la visitan.

Nueva Orleans es, debido á su gran comercio con el exterior, uno de los principales puertos del país, y como mercado algodonero sólo le aventaja Liverpool. En una gran distancia á lo largo de las orillas del río, se ha construído un dique de 15 pies de anchura y 14 pies de altura, para impedir la inundación de la ciudad, y el cual dique constituye á la vez un muy agradable paseo. A lo largo de este inmenso dique, pueden verse muy frecuentemente centenares de embarcaciones, cuyos mástiles ostentan banderas de todas las naciones de la tierra.

La mayoría de las calles de la ciudad se hallan empedradas, pero á pesar de esto es difícil cruzarlas en el invierno. Las principales son la calle Canal y la de San Carlos. La primera tiene una anchura de 140 pies, con dos hileras de frondosos árboles en el centro, y en ella se encuentran muchos de los principales establecimientos comerciales y algunas de las mejores casas de familias; en la segunda pueden verse los principales hoteles, bancos y despachos de ferrocarriles.

Entre los principales edificios y sitios que merecen visitarse, figuran los siguientes:

La *Aduana* y *Casa de Correos*, que ocupan juntas una cuadra entera, entre las calles Canal, Customhouse, Peters y Decatur. La *Casa Municipal*, en el punto de unión de las calles Charles y Lafayette. La *Casa de Moneda*, vasto edificio de tres pisos, situado al pie de la calle Esplanade, y el cual puede visitarse obteniendo permiso del superintendente del edi-



LA CALLE DEL CANAL, NUEVA ORLEANS. — Ferrocarril Southern Pacific.

ficio. La *Bolsa Algodonera*, hermoso edificio que se levanta en la esquina de las calles Carondelet y Gravier.

Digno de visitarse también, es el *Mercado Francés*, situado en el antiguo dique, cerca de la Plaza de Jackson. El día y horas mejores para visitar este lugar, son los domingos, entre 8 y 11 de la mañana, y los demás días de la semana, á las 6 de la mañana. A esas horas se representan allí escenas como las que deben haber tenido lugar en la tradicional Torre de Babel.

Otro de los lugares que debemos también recomendar especialmente á los turistas, es la *French Opera House*, situada en la esquina de las calles Bourbon y Toulouse. Este amplio y sólido edificio se erigió en 1856 y su costo fué de \$400,000. Es elegante su arreglo y decorado interior, y su capacidad de 2,000 espectadores. En su gran escenario se han representado las mejores óperas de autores italianos, franceses y alemanes. La temporada de ópera dura de doce á quince semanas, todos los años, y su orquesta se compone de 60 de los mejores músicos de la ciudad.

Los otros teatros con que cuenta Nueva Orleans, son el *Gran Teatro de la Opera*, en la calle Canal, entre las de Dauphin y Burgundy, el *Teatro San Carlos* y la *Academia de Música*, situados ambos en la calle de San Carlos, entre Commercial Alley y la calle de Poydras, y el *People's Theatre*, en la esquina de las calles Magazine y Washington.

Los principales parques, plazas y otros sitios de recreo y de interés para el viajero, son los siguientes:

Audubon Park, conocido también como terrenos de la Exposición, el cual comprende 270 acres, lagos artificiales, un gran invernadero, hermosas avenidas de corpulentos encinos, etc. Tómense las tranvías de la calle Magazine, que hacen el viaje en 45 minutos. A corta distancia del parque se encuentra el Hospital Marino, en las calles del Mississippi. Las citadas tranvías pasan á una cuadra de este hospital. Las tranvías de la calle Tchoupitoulas llegan también al Parque Audubon, pero ocupan para ello mayor tiempo; estas parten de la intersección de las calles Canal y Camp.

Jackson Square, cerca del Mercado Francés, es la más antigua de todas las plazas; es la que primeramente se llamó Place d'Armes. En su centro se levanta una hermosa estatua ecuestre del General Jackson, y se ve rodeada de magníficos edificios. En uno de los lados de esta plaza, en la calle Chartres, se ve la Catedral católica de San Luis.

El Campo de Batalla (The Battle Field), donde el General Jackson obtuvo su brillante triunfo sobre las fuerzas inglesas, en Junio 8 de 1815, se halla situado como á cuatro millas de la ciudad, en las márgenes del Mississippi, y allí se ha erigido un monumento que mide 70 pies de altura, para conmemoración de aquel hecho de armas. Hay tranvías que conducen á este lugar.

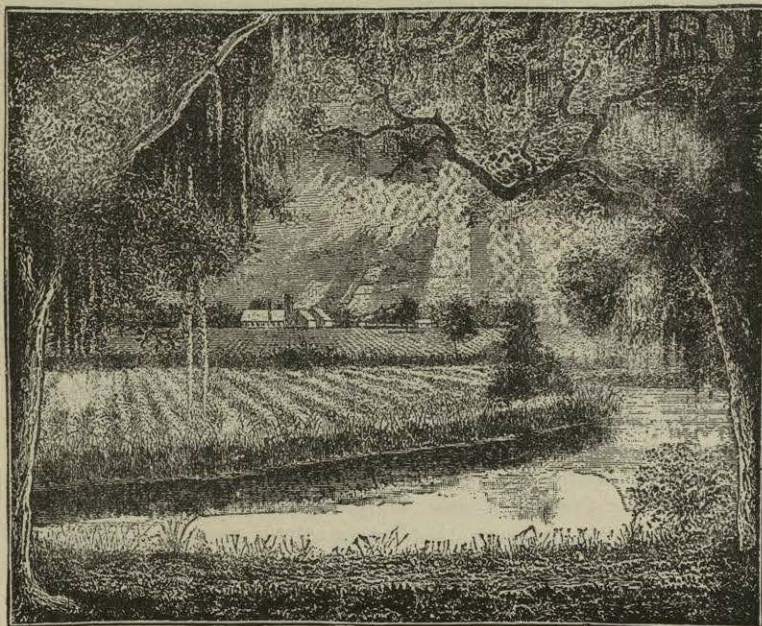
West End, es el más agradable y pintoresco sitio de recreo en Nueva Orleans. Se halla situado como á seis millas de la ciudad, en la orilla del Lago Ponchartrain, cuyas tersas y cristalinas aguas se extienden en una longitud de 40 millas y una anchura de 24. Un ferrocarril urbano mantiene en comunicación á este delicioso lugar con la ciudad, cobrándose 15 centavos por el viaje redondo. En dicho lugar puede encontrar el turista muchas maneras de pasar agradablemente el día y parte de la noche; hay buenos hoteles, excelentes restaurants, magníficos baños, botes para pasear y pescar en el lago, salones de baile, salones de patinar, lujosos salones provistos de los mejores licores y también muchos puestos donde se venden refrescos, dulces, etc. Hay, finalmente, una amplia explanada, con tarima de madera, poblada de mesas circulares en las que se sirven comidas, licores ó refrescos á gusto del consumidor, y en el centro de la cual se ve un bonito kiosco donde alguna buena banda ejecuta escogidas piezas musicales, todos los días, durante el verano, de las 2 de la tarde á las 10 de la noche.

Lafayette Square, entre las calles St. Charles y Camp; *Washington Square*, en los Campos Elíseos, entre las calles Royal y Dauphin; el *Monumento de Lee*, en el punto de unión de las avenidas St. Charles y Howard; *Dique*, cerca del Mercado Francés; el *Hotel Royal*, en el patio del cual se solían vender los grandes cargamentos de negros, en los tiempos de la esclavitud, y el *Muelle del Azúcar*, que se prolonga desde el pie de la calle Canal, hasta el pie de la calle de San Luis, y el cual muelle tiene 1,000 pies de longitud y 400 de anchura, son asimismo sitios que merecen ser visitados.

El mencionado muelle se llama así por ser el que sirve para el desembarco de los azúcares y mieles que producen las ricas haciendas de la Luisiana. A un lado de este muelle se encuentran los extensos cobertizos donde se almacena el azúcar que no se vende en el acto, y de los cuales se saca más tarde para embarcarse con destino á otras ciudades del país y también del extranjero. Cerca de estos cobertizos se levanta asimismo el magnífico edificio de la Bolsa Azucarera.

Tampoco debía dejar de visitar el turista las Empalizadas (Jetties), construídas más al Sur, en el río, con el fin de aumentar la profundidad de las aguas. Este viaje puede hacerse con la luz del día, pues los pequeños vapores parten generalmente de los muelles de Nueva Orleans, á las 9.30 de la mañana, y llegan á las Empalizadas á las 2.30 de la tarde. Bellísimas son las vistas y paisajes que durante este corto viaje ofrecen las márgenes del caudaloso Mississippi, en las que se ven ricas y extensísimas plantaciones, pintorescas aldeas de negros y una densa, salvaje vegetación.

Nueva Orleans reúne verdaderamente en sí numerosos atractivos,



UNA PLANTACION DE ARROZ.—Ferrocarril Southern Pacific

y es una ciudad que necesita de muy poco esfuerzo para doblar el gran prestigio que hoy posee como centro comercial. El Padre de las Aguas, el gran Mississippi, á ambos lados del cual se extiende la ciudad, podría bastar él solo para ello, porque por medio de sus corrientes y las de sus numerosos afluentes, acarrea hasta sus puertas los ricos productos de distantes regiones situadas á miles de millas al Norte, pero además de esta ventaja inmensa, la profundidad de sus aguas permite que atraquen á los muelles de la ciudad los vapores de mayor calado, circunstancia ésta de infinita importancia. Añadiendo á todo esto su proximidad al Golfo de México, por medio del cual se halla en comunicación con los importantes mercados de las repúblicas de México, Centro y Sud América, se comprenderá fácilmente cuán ventajosa es la situación geográfica del puerto, para el gran desarrollo de su comercio.

Además de esos medios de comunicación, cuenta con seis sistemas ferroviarios que acarrear hasta sus muelles los productos del interior del país, y que se llevan en cambio los acarreados hasta allí por embarcaciones procedentes de todos los países del globo, siendo uno de estos grandes sistemas ferroviarios, el del *Southern Pacific*, ya mencionado, que se

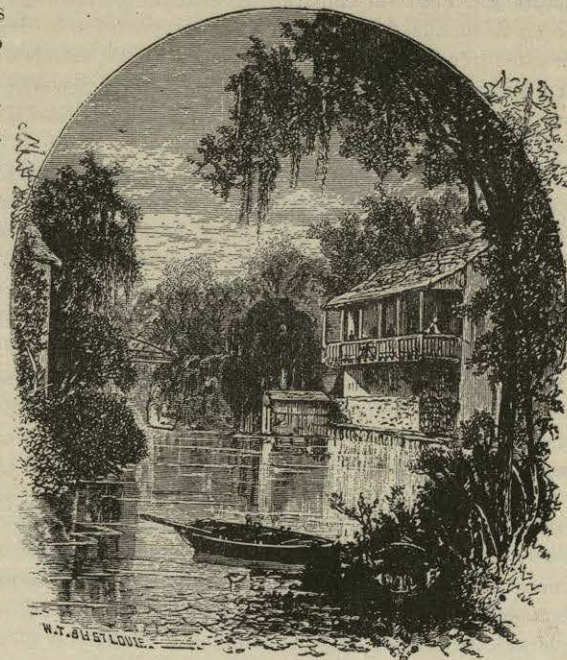
prolonga al Oeste, hasta la ciudad de Portland, en el Estado de Oregon; otro el *Southern Railway*, que se extiende hasta la capital de Washington. por el Este, y el *Illinois Central*, que corre directamente al Norte, hasta St. Louis y Chicago.

En Nueva Orleans el comercio se halla en estado floreciente, y que un comerciante llegue á declararse en quiebra, es uno de los más sorprendentes acontecimientos que pueda ocurrir. Sus numerosos bancos tienen muchos millones de pesos desocupados, lo cual prueba que sus hombres de negocios no sufren con motivo de dificultades financieras, y su industria fabril adquiere de día en día mayor importancia.

De lo que la ciudad ha venido hace largo tiempo sintiendo urgente necesidad, es de un buen sistema de drenage y de buen pavimento en sus calles, para poder así disfrutar de la debida limpieza y salubridad; pero parece que ya se han tomado medidas conducentes á este anhelado fin. Una vez se hayan realizado las mejoras que dejamos indicadas, Nueva Orleans se convertirá en una de las más deliciosas ciudades del país, para pasar la estación del invierno, y su población aumentará notablemente.

Continuemos ahora nuestro viaje.

Una embarcación inmensa, á la que ponen en movimiento dos poderosas máquinas y cuya cubierta está provista de rieles que perfectamente empalman con los que se hallan fijos en la tierra firme, para que por sobre de ellos pase el tren del ferrocarril dividido en varias secciones, conduce á éste hasta la opuesta



UN BAYOU en la Louisiana.

margin del río, donde la embarcación vuelve á empalmar con los rieles de la vía férrea. Sólo unos cuantos minutos se emplean en volver á unir las varias secciones en que

se dividió el tren al entrar en la embarcación y luego comienza la larga carrera al través del continente.

Desde luego el tren se desliza rápido, cruzando por fertilísimos terrenos donde aparecen en todos sentidos extensas plantaciones de caña de azúcar, algodón y arroz; al través de interesantes poblaciones y aldeas pintorescas, para perderse, más adelante, por decirlo así, entre tupidos bosques de árboles gigantescos, de los que penden largos cortinajes de musgo gris; y aquí y allá atraviesa también alegres *bayous* sobre bien construídos puentes de madera y hierro, como el Bayou des Allemands, el Bayou Lafourché y el Bayou Boeuf.

Al llegar el tren á muchas de estas estaciones, acude una multitud de muchachos y muchachas descalzos, sin sombrero y de color todos ellos como el del café cuando se ha pasado de tueste; y junto con esta gente menuda acuden también mujeres jóvenes y viejas, con rostros teñidos del mismo firme color, rostros en los que se comprende que tuvo empeño especial en imprimir todos los grados de su fealdad, una pródiga africana naturaleza. Pero sin embargo de esto, se lee claramente en las tinieblas de su fisonomía, la alegría que les proporciona la llegada de cada uno de estos trenes, y causa buen efecto oírles reír estrepitosamente, con toda la boca, y después de poner los ojos en blanco varias veces y de hacer mil visajes, concluir con esa colilla ó lánguido final de risa tan peculiar de las gentes de su raza.

ORANGE, estación situada á 257 millas de Nueva Orleans y 949 de El Paso, es la última del Estado de Luisiana, que toca el tren en su carrera hacia el Poniente; después de cruzar allí el Río Sabino sobre un magnífico puente, el tren penetra al Estado de Texas, y 105 millas más adelante, se detiene en la ciudad de

Houston, que es por sus habitantes y la importancia de su comercio, la tercera ciudad del Estado. Tiene una población de 27,598 almas, y se extiende á ambos lados del llamado Buffalo Bayou, que vierte sus aguas en la bahía de Galveston. El importante puerto de este nombre, dista solamente 50 millas de Houston, y existen entre ambas ciudades excelentes medios de comunicación, tanto por agua como por tierra.

Houston excede á todas las demás poblaciones del Suroeste, como centro ferrocarrilero, pues nada menos que nueve líneas férreas convergen á este lugar, siendo líneas troncales ocho de ellas. Es, además, grande su importancia como mercado algodonerero, azucarero, y también de las maderas labradas que se acarrear hasta allí de los inmensos bosques de pinos que se extienden al Este del Estado de Texas y el Oeste de la Luisiana; lo es asimismo por su comercio en general y su industria fabril. La ciudad posee muchas elegantes casas particulares, magníficas escuelas, alumbrado y tranvías eléctricos, teatros y otros lugares de recreo.

El tren se detiene aquí 20 minutos, tiempo suficiente para que el viajero pueda tomar refrescos ó algunos alimentos en el restaurant de la misma estación, y cambiar de coche si fuere necesario, etc., y continúa después su largo viaje.

Adelante de Houston los paisajes se diferencian mucho de los que ofrece la región que acabamos de recorrer. La vegetación se hace cada vez más escasa y los horizontes se ensanchan. Las vastas planicies del Estado de Texas comienzan á desarrollarse, llanuras tan inmensas, que parece que la locomotora no gana allí terreno, á pesar de su rápido correr.

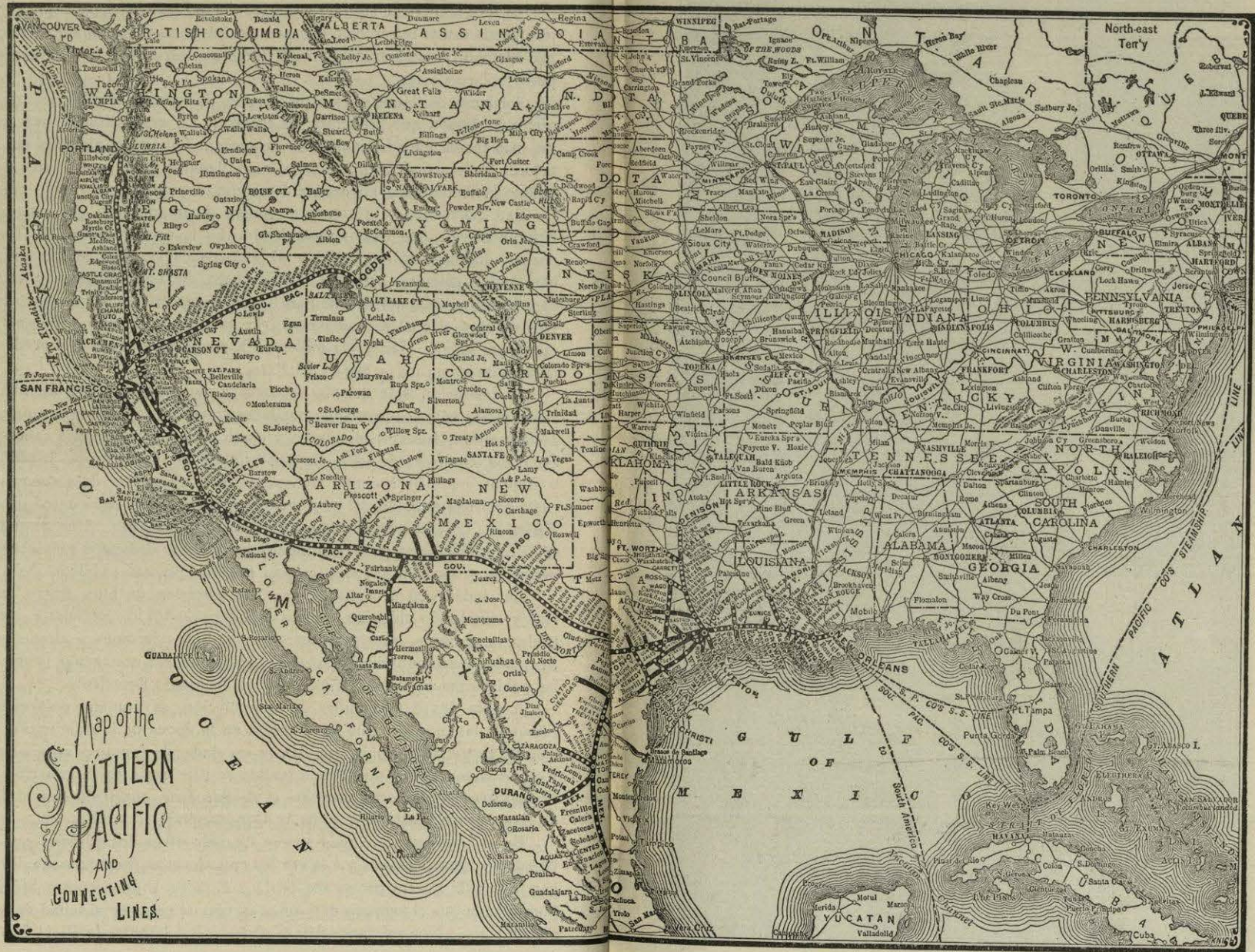
SAN ANTONIO es la siguiente ciudad de importancia que encontramos en la ruta que vamos recorriendo. Es la primer ciudad de Texas, por su importancia comercial y el número de sus habitantes, número que, según cálculos, asciende hoy á 50,000. Se halla situada en el fértil y hermoso valle del Río de San Antonio, que cruza por su centro mismo, y sobre el cual se han construído magníficos puentes para unir las calles que separa. Dista 572 millas de Nueva Orleans, 154 de Laredo, en la frontera mexicana, y 634 de El Paso.

Su fundación data del año de 1692, y aun pueden verse algunos de sus vetustos edificios formando notabilísimo contraste con los de moderna construcción, elegantes, de cuatro y cinco pisos. Sus antiguas calles son estrechas, como las de todas las poblaciones que fundaron los españoles, y amplias y tiradas á cordel las nuevas. Con excepción de algunos días en la calurosa estación del año, en que el termómetro sube á 100 grados Fahrenheit, la temperatura es agradable y su clima sano. Una gran parte de la población es de origen mexicano; éstos se dedican á toda clase de negocios, y algunos hay que ocupan también puestos públicos.

La ciudad está provista de excelentes hoteles, un buen teatro, tranvías y alumbrado eléctrico, fuertes establecimientos comerciales é industriales, magníficas escuelas y templos, hermosos jardines y alrededores. Sus calles escrupulosamente aseadas, presentan esa animación propia de las poblaciones cuyos negocios se hallan en estado floreciente.

A unas dos ó tres millas de la población, se ven aún polvorientas ruinas de las misiones que se fundaron en la época de la dominación española. Entre los templos, que fueron sin duda, de suntuosa arquitectura, y cuyos ennegrecidos muros han podido resistir hasta hoy á la acción del tiempo, merecen especial mención el de San José, construído en 1731, el de San Juan Capistrano y el de la Concepción.

En el centro de la ciudad se ven también otros dos edificios que recuerdan la época colonial y á la vez los episodios sangrientos á que dió lugar la injusta guerra provocada por los Estados Unidos contra México, guerra en la que el primero despojó al último de cerca de la mitad de todo su territorio. Nos referimos á la Catedral, situada entre la Plaza Princi-





VISTA DE LA PLAZA DEL ALAMO, EN SAN ANTONIO.—Ferrocarril Southern Pacific.

MÉXICO Y SUS CAPITALÉS

pal y la Plaza Militar, y al antiquísimo templo del Alamo, situado en la plaza de su nombre.



EL SOUTHERN PACIFIC EN GRAND CAÑON.—Texas.
 Los pasajeros destinados á puntos de México por medio del ferrocarril *Nacional Mexicano*, deberán tomar en San Antonio el ferrocarril *International and Great Northern*, que los conducirá hasta Laredo.

El tren continúa su carrera hacia el Poniente, y á las 133 millas de San Antonio se detiene en Spofford Junction, donde se separa el ramal que empalma en Ciudad Porfirio Díaz con el *Ferrocarril Internacional Mexicano* para Torreón, Durango, la ciudad de México, etc. La distancia entre Spofford Junction y Ciudad Porfirio Díaz es de 35 millas, la que recorre el tren como en una hora.

Entre Spofford Junction y El Paso, llanuras más inmensas aún que las que hasta allí ha podido admirar el turista se desenvuelven de nuevo á su vista, alfombradas de ricos pastos, terrenos admirables para la agricultura y la cría de ganado. Son tan extensas que parecen interminables, y sin embargo, no por eso siente fastidio ninguno el viajero, pues la locomotora, que se desliza afanosa sobre la bien balastrada vía, como si ambicionara dominar cuanto antes la distancia, va ofreciéndole de trecho en trecho cuadros interesantes que no pueden menos que atraerle vivamente.

Pero no se vaya á creer que todo es sólo llanura. La decoración, por decirlo así, cambia á veces, y entonces el tren se desliza por el pie de altas montañas, sobre magníficos puentes de acero y siguiendo las caprichosas vueltas del Río Grande ó Río Bravo, cuyas turbias aguas forman la línea divisoria entre los Estados Unidos y México, y después de haber recorrido la distancia de 1,206 millas desde Nueva Orleans, se detiene en la interesante ciudad de

EL PASO, población de 12,000 habitantes, aproximadamente, y de muy agradable aspecto. Aunque en su infancia aún, tiene calles amplias, rectas y limpias, en las que aparecen aquí y allá costosos edificios de tres y cuatro pisos.

Su temperatura, con excepción de alguno que otro día en el año, no es muy cálida ni muy fría y la salubridad de su clima es notoria. De todas partes del país, pero muy particularmente de los Estados del Este, afluyen á El Paso personas que sufren de afecciones pulmonares; pues la sequedad y pureza del aire que allá se respira, dicen que mucho influye para aliviar y prolongar la vida de aquellos en cuyo organismo la terrible enfermedad ha hecho ya grandes estragos, y que ha salvado á muchísimos que acudieron á ese lugar, en tiempo oportuno, cuando la terrible tisis se hallaba aún en su primer grado.

El Paso fué la primera puerta internacional que los ferrocarriles abrieron para la rápida comunicación entre los dos vecinos países, y el tráfico que se inauguró con la conclusión del *Southern Pacific* y el *Central Mexicano*, ha ido en continuo aumento, contribuyendo muy eficazmente al desarrollo de la fronteriza ciudad.

Quince años pasados, El Paso contaba apenas con 200 habitantes, los que vivían en ruinosas casuchas de adobe, separados del resto del mundo por inmensos desiertos, sin escuchar nunca el alegre silbar de la locomo-



Sí, señor; el «Southern Pacific» es el mejor ferrocarril para viajar entre México y Estados Unidos.

tora; y para comunicarse con cualquier ciudad de importancia tenían que emprender larguísimas y peligrosas jornadas.

Pero no estaba ya por entonces lejano el día en que debían verificarse cambios notables en el aletargado pueblo.

En el año de 1880, cuatro importantes ferrocarriles activaban á la vez sus trabajos con dirección á El Paso: eran estos el *Southern Pacific*, el *Atchison Topeka and Santa Fe*, el *Texas and Pacific* y el *Galveston Harrisburgh and San Antonio*. El primero de éstos se acercaba por el Oeste; el segundo por el Norte y el tercero y el cuarto por el Este.

Aunque á la sazón se hallaba aún cada uno de estos ferrocarriles, á más de cien millas de El Paso, ya el público fijaba su atención en esta sección del país, y poco tardó la insignificante aldea en sacudirse el polvo acumulado sobre ella, en el transcurso de tantos años. Gentes especuladoras comenzaron á llegar en grandes números de todas partes; se establecieron diversas clases de negocios, según las exigencias del momento; la subdivisión de terrenos en solares y la construcción de casas se inauguró en seguida y, entretanto, los ferrocarriles indicados redoblaban sus esfuerzos para anticipar su llegada allí á la de sus antagonistas.

El que se llevó la palma, como vulgarmente se dice, fué el *Southern Pacific*, verificando su entrada á El Paso, en Mayo 13 de 1881. Pocos días después, la primera locomotora del *Atchison Topeka and Santa Fe* hizo su

bir de punto, con sus sonoros silbidos, el entusiasmo de los vecinos de la ya entonces activa comarca; unos cuantos meses después arribó el primer tren del *Texas and Pacific*, y otros cuantos meses más tarde quedó también concluido el ferrocarril de *Galveston Harrisburgh and San Antonio*. Al mismo tiempo la construcción del *Central Mexicano* se seguía con la mayor actividad, quedando al fin terminado en toda su extensión, desde la Ciudad de México hasta El Paso, en Marzo 8 de 1884.

La transformación de El Paso fué, pues, completa en pocos años; aquellas viviendas de antdiluviana arquitectura, se trocaron por elegantes edificios; los 200 habitantes se han aumentado á unos 12,000, y cinco independientes líneas férreas forman un acarreo constante y continuo de pasajeros y de efectos entre México y los Estados Unidos, poniendo á la ciudad al mismo tiempo en comunicación rápida con todos los principales centros mercantiles de ambos países.

El Paso es el punto terminal de esa parte del ferrocarril SOUTHERN PACIFIC, conocida como *Sistema del Atlántico*; su continuación adelante de El Paso es llamada *Sistema del Pacífico*, pero de esa parte de la gran vía troncal que nos ha venido ocupando, no es nuestra intención tratar con detalles en este libro. Ya dimos idea de su magna importancia, en las primeras páginas del presente capítulo.

HOTEL AMÉRICA.

Nos. 15, 17 y 19, Irving Place. Esquina de la Calle 15^a
NUEVA YORK.

<p>Sucursal en Paris: Hotel América 56 Rue Lafayette.</p>		<p>Dirección cablegráfica: "Berutich." Ciudad de Nueva York.</p>
--	---	--

Arturo T. Berutich y P. Riesgo, Propietarios.

* * Este magnífico Hotel, que se halla situado en el punto más céntrico de la Ciudad, y posee más de cien habitaciones arregladas especialmente para familias, es el que mayores comodidades ofrece á los viajeros españoles é hispano-americanos.

* * * * Todos los empleados hablan, además del inglés, el español, el francés é italiano; y sus agentes esperan siempre á los viajeros en los muelles á la llegada de los vapores, y también, cuando se recibe aviso oportuno por telégrafo, en los paraderos de los ferrocarriles.

LA MESA Y EL SERVICIO NADA DEJAN QUE DESEAR.

- - - PRECIOS - - -

CUARTO SOLO con servicio, desde \$1.00, y Hospedaje Completo, es decir, cuarto y comidas, desde \$2.50 arriba, según las habitaciones.

* * * *

Cordialmente invitamos á los señores turistas de América y Europa, á esta su casa, seguros de que nada dejaremos por hacer, para que sea por todos motivos grata su permanencia en ella.

BERUTICH y RIESGO,
Propietarios.