

recobraban la salud y la fuerza. El mismo de Soto se encontró muy pronto completamente bien y listo para emprender de nuevo su marcha. Su primer pensamiento fué el de regresar sin demora á España y esparcir la noticia de su maravilloso descubrimiento; pero, según refiere la historia, mientras se ocupaba en hacer construir botes para bajar por las corrientes del Mississippi al Golfo, cayó enfermo de una fiebre que en pocos días puso fin á su vida, y fué sepultado en las profundas aguas del majestuoso río que había descubierto.

Tal es la tradición que ha llegado hasta nosotros.

Las aguas de Hot Springs se estiman valiosísimas para la curación del reumatismo y la gota, para las afecciones del estómago, del hígado y los riñones, para las enfermedades de la piel, de la sangre y los males sífilíticos, etc., siendo especialmente eficaces para toda clase de afecciones nerviosas, el insomnio, la gripa, la esterilidad en las mujeres y los males consecuentes á su "cambio de vida."

Hot Springs es una floreciente ciudad de 20,000 almas, á la que visitan como 50,000 personas anualmente, y que posee todo género de comodidades y facilidades para la recuperación de la salud y el recreo. Es á la vez verdaderamente rara y única entre las de su clase, pintoresca é interesante. Todo el que la visita recibe vivas impresiones al recorrer sus alegres avenidas, por lo notable de los contrastes que encuentra á cada paso: hombres vigorosos, llenos de vida, codeándose con el pobre enfermo que se sostiene en pie con la ayuda de muletas ó es conducido en silla de manos, por los mozos que lo atienden; pesadas carretas de antiquísimo estilo, movidas por una ó más yuntas de bueyes, al lado de lujosos carruajes tirados por soberbios troncos de caballos; el elegante turista de Nueva York ó de Londres, vestido á la *derniere*, confundiendo entre los grupos de campesinos de las Montañas Ozark, ataviados con sus toscos trajes de lona azulada ó de color gris y sombreros de anchas alas; y aun los edificios ofrecen los mismos contrastes, pues se ven al lado de muchos de hermosa arquitectura y de tres y cuatro pisos de alto, otros enanos, raquíticos y casi insignificantes.

La falta de espacio, así como el plan trazado para esta parte de nuestro libro, cuyo fin principal es indicar cuáles son las mejores rutas que existen para viajar entre México y los Estados Unidos, impiden la publicación de mayores informes sobre este pintoresco rincón del Nuevo Mundo, que tan grande como justa celebridad ha alcanzado, por las propiedades curativas de sus aguas. Sólo diremos, pues, á los que sufren, que no vacilen; que vayan cuanto antes á los HOT SPRINGS DE ARKANSAS, y que para hacerlo con todas las comodidades necesarias, tomen uno de los rápidos y excelentes trenes de la gran IRON MOUNTAIN ROUTE.



### RUTA NÚM. 2.—CONTINUACION.

DE CHICAGO A MÉXICO POR EL FERROCARRIL INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN.—D. J. PRICE, Agte. Gral. de Pasajes.

EL INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN, con excepción del corto trecho que media entre Texarkana y Longview, en el Estado de Texas y el cual recorre el *Texas and Pacific*, es el gran ferrocarril que completa la ruta más corta y favorita que existe entre Chicago y la frontera mexicana, y



el cual ferrocarril empalma en Laredo con el *Nacional Mexicano* para la Ciudad de México y puntos intermedios. Lo mismo que hemos dicho del ferrocarril de *Iron Mountain*, en líneas anteriores, respecto á las excelentes condi-

ciones en que se conserva siempre su bien balastrada vía, la comodidad, velocidad y elegancia de sus trenes, compuestos de coches de Pullman para dormir, coches de sillas giratorias y otros, así como de su intachable servicio, puede decirse al tratar del International and Great Northern, objeto del presente capítulo.

Esta interesante vía ferroviaria, liga unos con otros los principales centros de población y comercio situados en la región oriental de Texas, tales como Laredo, San Antonio, Houston, Galveston, Austin, que es la capital del Estado, y Palestine, donde se encuentran las



Un maguey.

Oficinas Generales y los principales talleres de la Compañía. De cada uno de estos lugares nos ocuparemos brevemente, pero antes transcribiremos algunos datos que encontramos en una publicación de los Estados Unidos, para que se tenga idea de la magnitud é importancia de ese Estado inmenso, que atraviesa este ferrocarril, casi en toda su extensión de Noreste á Suroeste, y que, por sus dimensiones, es el primero entre todos los que componen la Unión Norte-Americana.

La población del Estado de Texas, según el censo de 1890, era de 2.235.523 habitantes, y su extensión territorial es de 274.356 millas cuadradas. A pesar del citado gran número de habitantes, el Estado se halla muy escasamente poblado, pues como se verá haciendo el cálculo correspondiente, resultan sólo ocho personas por cada milla cuadrada de terreno, si bien la densidad de la población varía en diferentes partes del Estado. El Condado de Dallas, por ejemplo, tiene 74 habitantes por cada milla cuadrada, mientras que el Condado de Castro cuenta con un solo habitante por cada cien millas cuadradas. Si Texas tuviera la misma densidad de población que el Estado de Illinois, tendría entonces 14.650.000 habitantes; si estuviera tan densamente poblado como el de Nueva York, tendría 27.750.000; si tanto como el de Nueva Jersey, 63.800.000 habitantes, y si tanto como la Gran Bretaña é Irlanda, 85.422.000 habitantes.

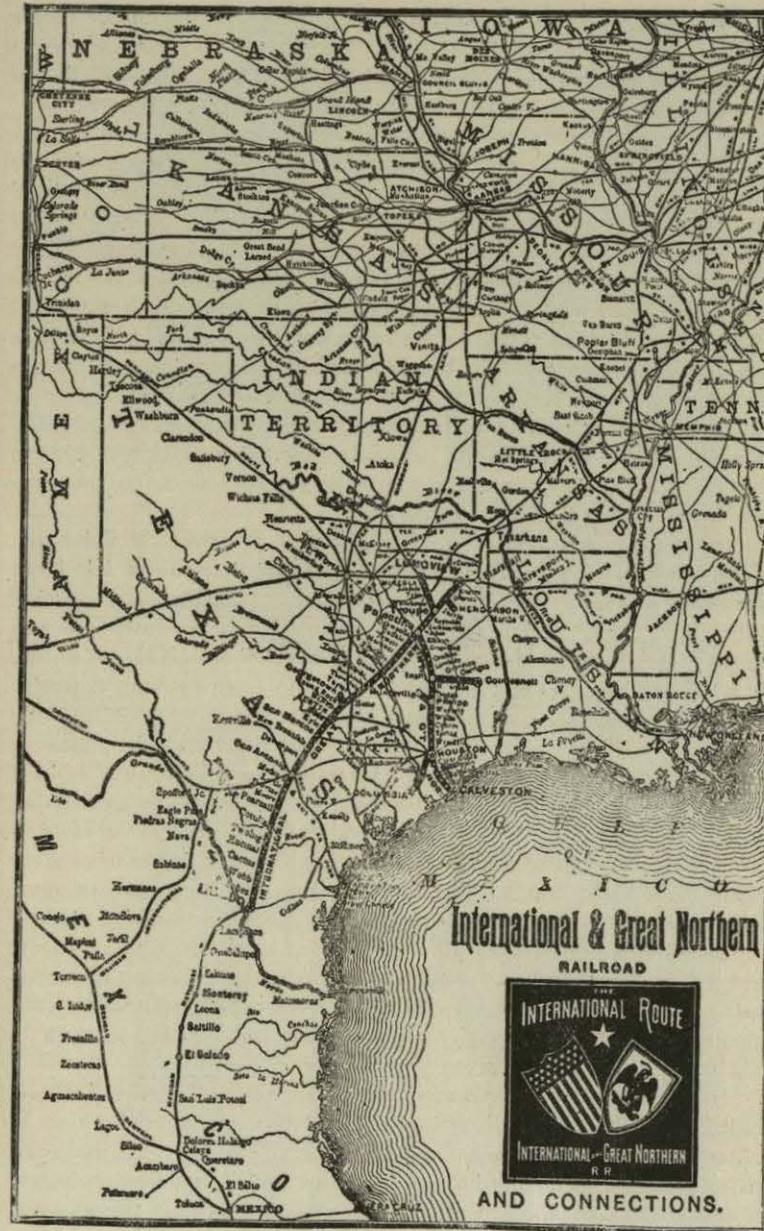
El número de acres de terreno que había bajo cultivo, en 1892, era de 9.149.067, ó sea como un cinco por ciento del área total del Estado. El valor de las cosechas de algodón, maíz, trigo, avena, cebada, centeno, papas, camotes, zacate, caña de azúcar, otros productos agrícolas y las diversas clases de frutas que produce el Estado, ascendió en aquel año á \$323.430.000.

El número de cabezas de ganado de todas clases que había en el Estado, en aquel tiempo, ascendía á 20.200.000, ó sean 69 cabezas por cada milla cuadrada de terreno. Todos los más de los productos del Estado se consumen allí mismo, pero se exporta, algodón, ganado, maderas de construcción y leña en grandes cantidades. Estas exportaciones ascendieron en el referido año de 1892, á \$155.000.000.

Inútil parece añadir que desde el año fijado, la riqueza pública del Estado de Texas ha aumentado grandemente, y que las cifras que indican los productos del año de 1892 aparecerían pequeñas al lado de sus rendimientos actuales.

Hemos dicho que el Ferrocarril International and Great Northern liga unas con otras las interesantes ciudades de Galveston, Houston, Palestine, Austin, San Antonio y Laredo.

GALVESTON, que es el principal puerto del Estado y cuya población asciende á unos 30.000 habitantes, se halla situado en la extremidad oriental de una isla que bañan por una parte las aguas de la bahía de Galveston



y por otra las del Golfo de México, isla que tiene una longitud de treinta millas por una latitud que varía de dos á cuatro millas. Como ésta se halla escasamente poblada, fuera de los límites de la ciudad, y hay en ella numerosos esteros, lagos y bayous, ofrece un campo riquísimo para la caza de patos y otras aves, así como para la pesca, en todas las estaciones del año.

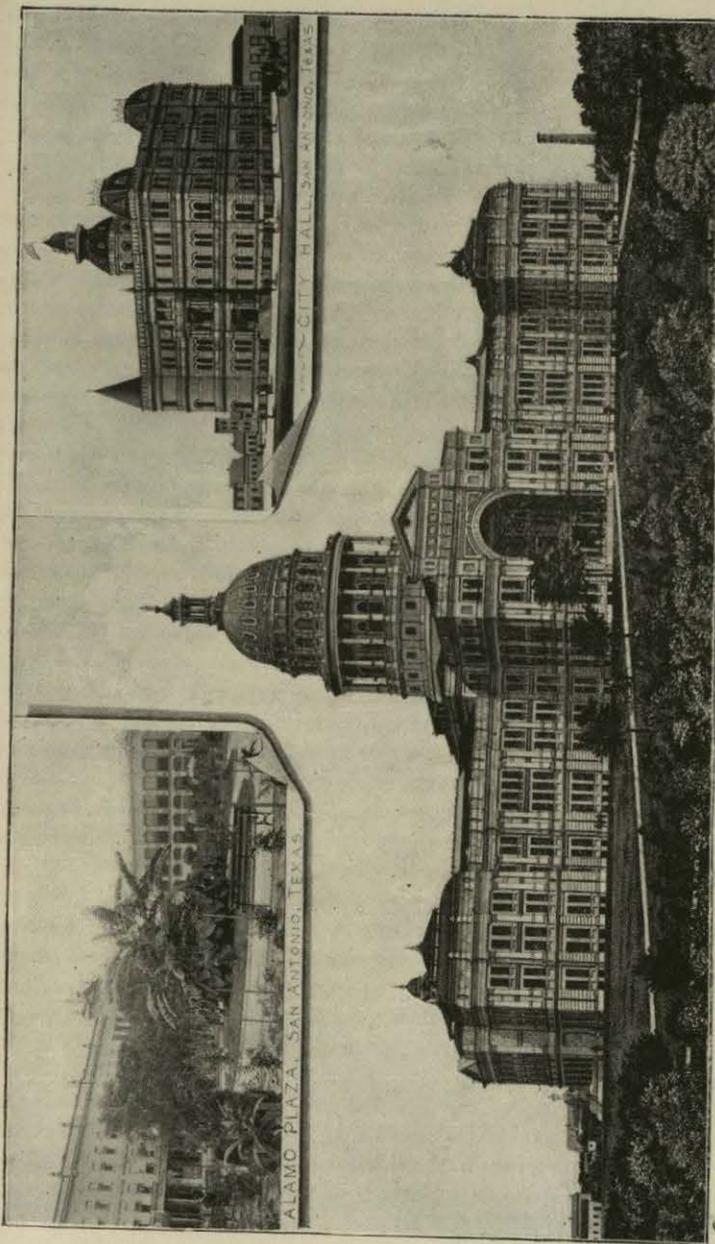
La ciudad se halla muy bien trazada y atractivamente situada; sus calles son amplias, y en aquellas que especialmente se han dedicado al comercio se yerguen por ambos lados y sin interrupción por muchas cuadras, inmensos y sólidos edificios, muchos de los cuales pueden figurar entre los más hermosos del país; y la parte destinada á la residencia de las familias, cautiva desde luego la atención del turista, por la semi-tropical vegetación que rodea casi todas las casas, haciendo resaltar la belleza de sus detalles arquitectónicos, y por la abundancia de exquisitas flores que crecen en sus jardines y saturan el ambiente con sus perfumes.

Todo esto se halla en perfecta armonía con la cultura de sus habitantes; y la hermosa playa, que orea á la encantadora población con sus frescas brisas y la arrulla con el murmullo de sus olas, forma un apropiado marco para cuadro tan seductor.

Esta playa constituye otro de los grandes atractivos de Galveston; playa de blancas y finas arenas y bañada por aguas cristalinas, á lo largo de la cual se puede pasear á pie ó en carruaje, por una distancia de muchas millas. Allí, y muy cerca del centro de la ciudad, á la terminación de una de sus principales avenidas, se levanta el llamado *Beach Hotel*, que es uno de los más hermosos de la población. Animado es en extremo el cuadro que ofrece este hotel y la inmediata playa, durante la calurosa estación del año, cuando hay afluencia de turistas de todas partes del Estado y de puntos más lejanos, que van allí á veranear; animación que se hace especialmente notable á aquellas horas del día, en que los grupos de bañistas son mayores, en que una buena banda de música deja oír sus dulces acordes y las elegantes damas de Galveston acuden en sus lujosos carruajes, á recrearse con las interesantes escenas que se suceden en aquel delicioso lugar, unas á otras, y á aspirar las vivificantes marinas brisas.

No sólo pueden tomarse allí los baños en la abierta mar, sino también en departamentos particulares, construídos para el efecto; pueden tomarse baños fríos ó calientes, de agua de mar. Galveston es un muy importante centro de comercio, y posee todas las comodidades para la vida que ofrecen las modernas y populosas ciudades.

Houston, una de las más antiguas poblaciones de Texas, se halla situada á ambos lados del llamado Buffalo Bayou, que desemboca en la bahía de Galveston, á 50 millas del puerto de este nombre. Es una gran ciudad que tiene magníficos hoteles, hermosos edificios públicos y elegantes residencias de familias. Con su cielo purísimo, su tibia temperatura,



LA PLAZA DEL ALAMO Y LA CASA MUNICIPAL, EN SAN ANTONIO, Y EL PALACIO DEL ESTADO EN AUSTIN, TEXAS — Ferrocarril International and Great North-west.

sus numerosas huertas de naranjos y limoneros, de higos exquisitos y tantas otras frutas deliciosas, propias de la tierra templada; con la profusión de flores en sus jardines y los fragantes bosques de magnolias que perfuman sus contornos, y por cuya abundancia se da también á ésta el simpático nombre de "Ciudad de las Magnolias," es otro de los puntos interesantes que se encuentran situados en la línea del Ferrocarril International and Great Northern y que el viajero hará bien en visitar.

Houston tiene aproximadamente el mismo número de habitantes que Galveston, es decir, unos 30,000; como ya se ha dicho, dista sólo 50 millas del citado puerto y existen excelentes medios de comunicación entre ambas poblaciones, así por agua como por tierra. Como centro ferrocarrilero, no hay ni una sola ciudad al Suroeste de los Estados Unidos, que la aventaje, pues nada menos que once diferentes ferrocarriles la ponen en rápida comunicación con las ciudades más importantes que existen en toda esa vasta extensión territorial que media entre el Río Mississippi y la costa del Pacífico. Es asimismo grande su importancia como mercado algodoneero, azucarero y de maderas labradas, las que son transportadas hasta allí desde los inmensos bosques de pinos que cubren la región oriental de Texas y la occidental de la Luisiana, y por su industria fabril y activo comercio. Posee magníficas escuelas, alumbrado y tranvías eléctricos, teatros y otros sitios de recreo.

AUSTIN, ciudad capital del Estado de Texas, se encuentra pintorescamente situada sobre varias colinas tapizadas de verde y pobladas de corpulentos encinos, en el centro de una riquísima región agrícola que fertilizan las aguas del Río Colorado. Este tortuoso río de abundantes corrientes, que pasa por los suburbios de la atractiva capital, se desliza unas veces por profundos valles y entre elevados paredones, y otras al través de bellísimas planicies y por entre grandiosos bosques de encinas, llevando la vida y prosperidad á numerosas y lejanas comarcas, para ir después á perderse en las aguas del Golfo Mexicano.

Mucho hizo la naturaleza para embellecer el sitio que ocupa la ciudad de Austin. Con sus amplias calles que lucen bonitos edificios, la elegancia de sus residencias de familias, sus magníficos hoteles, sus hermosos paseos y su abundante y lozana vegetación, sobre la que se destaca como orgulloso por su magnificencia el Palacio del Estado, ofrece un conjunto de atractivos difícil verdaderamente de igualarse. Artistas de corazón deben sin duda, haber sido los que supieron elegir este incomparable sitio para erigir en él la capital de Texas, ciudad que se distingue entre las de mayor nombradía en todo el país, por la salubridad envidiable de su clima.

SAN ANTONIO, primera ciudad del Estado, por su población, industria y comercio, será la que en seguida ocupará nuestra atención. Se halla situada á 650 pies sobre el nivel del mar, en el fértil y ameno valle del Río

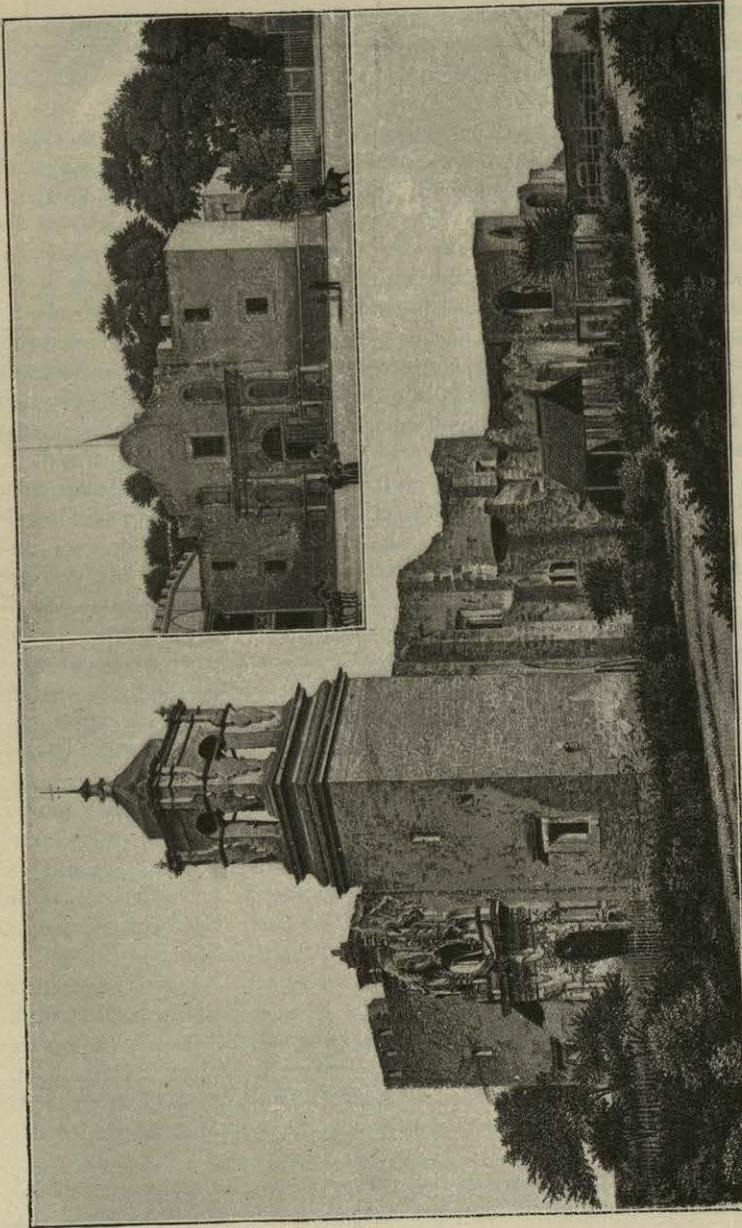
de San Antonio, río que la divide en dos partes, pasando por su centro mismo y sobre el cual se han construído excelentes puentes para unir las calles que separa. Dista 1,084 millas de Chicago, 957 de St. Louis y 154 de Laredo, en la frontera mexicana.

Su temperatura media en el mes de Enero, es de 52° y durante el resto del año, de 58° Farenheit. A esta ciudad acuden miles de personas anualmente, de las frías regiones del Norte y el Este, á pasar el invierno, y disfruta de gran fama como lugar especialmente favorable para los que sufren de afecciones pulmonares; su elevación, que da á la atmósfera la adecuada densidad, y la circunstancia de que no haya lagos ni aguas estancadas por cientos de millas en su derredor, hacen desde luego notable una cierta sequedad en el aire que allí se respira, que es altamente benéfica para el alivio y la curación de estos males. También se recomienda este lugar para el restablecimiento de aquellas personas debilitadas por las fiebres palúdicas, que tan fácilmente se contraen en muchas de las poblaciones del Sur del país, donde abundan los terrenos pantanosos.

San Antonio es una ciudad cosmopolita, donde no extraña ver tipos de todas las naciones; una gran parte de su población es de origen mexicano, pero hechos todos los que la componen, enteramente á las costumbres de los Estados Unidos, mexicanos que hablan mejor el inglés que el idioma de sus mayores. Ninguna de esas comodidades que tanto contribuyen para hacer más agradable la existencia y que son propias de las ciudades cultas y de importancia, falta allí, debiéndose hacer especial mención de sus espléndidos planteles para la instrucción pública; de sus interesantes periódicos; de sus magníficos templos; de algunos de sus hoteles, que se distinguen por su magnificencia y esmerado servicio; de sus restaurants de primera clase; de sus grandes huertas que producen exquisitas frutas y toda clase de legumbres, y de sus teatros, jardines y paseos públicos, sitios todos llenos de atractivos. Allí abunda el dinero, se hacen muy buenos negocios, hay notables edificios públicos y establecimientos comerciales y fabriles de suma importancia, donde se emplean miles de operarios en la fabricación de artículos y artefactos de todas clases, que se exportan á diversos puntos del Estado y del exterior.

Cuenta asimismo la ciudad con algunos edificios de gran importancia histórica, como el que es hoy la Catedral de San Fernando, situada entre la Plaza Principal y la Plaza Militar, y el ex-templo del Alamo, en la plaza de su nombre, erigidos ambos en la época de las conquistas españolas, el primero en 1732, y el segundo en 1718, y que sirven como un recuerdo vivo de la injusta guerra que despojó á México de la mitad de sus dominios.

También existen á cortas distancias de la ciudad, polvorientas pero interesantes ruinas de las misiones que se fundaron en la misma citada



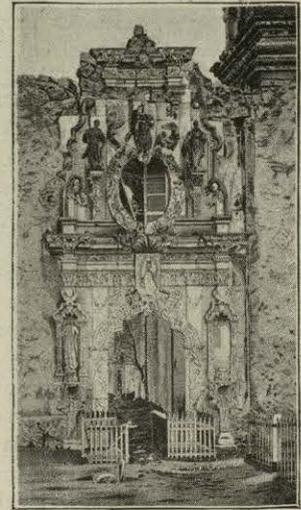
LA MISIÓN DE SAN JOSÉ, Y EL TEMPLO DEL ALAMO EN LA PARTE SUPERIOR.  
Ferrocarril International and Great Northern.

época, ruinas que dan á comprender que los templos que allí se levantaron debieron ser de los primeros del Nuevo Mundo, por la riqueza de sus detalles arquitectónicos. Entre estas ruinas deben citarse las de la Misión de la Concepción, erigida en 1731 y distante dos millas de San Antonio; las de la Misión de San José, fundada en 1718, que se halla á cuatro millas de la ciudad, y las de San Juan Capistrano, erigida en 1716 y situada á seis millas de la misma población. Entre todas estas ruinas las más interesantes son las de la Misión de San José, de las que aparecen algunos grabados aquí.



Una puerta del templo de San José.

Antes de partir de San Antonio, el turista debe visitar otros dos interesantes lugares: la llamada Government Hill (Colina del Gobierno), situada á dos millas del centro de la ciudad y en comunicación con ésta por medio de tranvías eléctricos, donde el Gobierno Federal ha establecido una de sus principales estaciones militares; y los Manantiales de San Pedro (San Pedro Springs), sitio delicioso que ocupa 50 acres de terreno y que el Ayuntamiento ha convertido en parque público. Hay en éste un museo de historia natural, salones de baile y para representaciones teatrales, un kiosko para la música, galería de tiro, columpios, animales en jaulas, un invernadero, etc. Es un lugar favorito para paseos de campo y se halla situado como á una milla del centro de la ciudad, á la terminación de los tranvías de la calle de North Flores y San Pedro Springs. Los dos sitios indicados aumentan cada día en atractivos, debido al esmero con que las autoridades respectivas se preocupan por su embellecimiento, y son de un valor inapreciable para el público, en la calurosa estación del año, por su abundante y fresca vegetación.



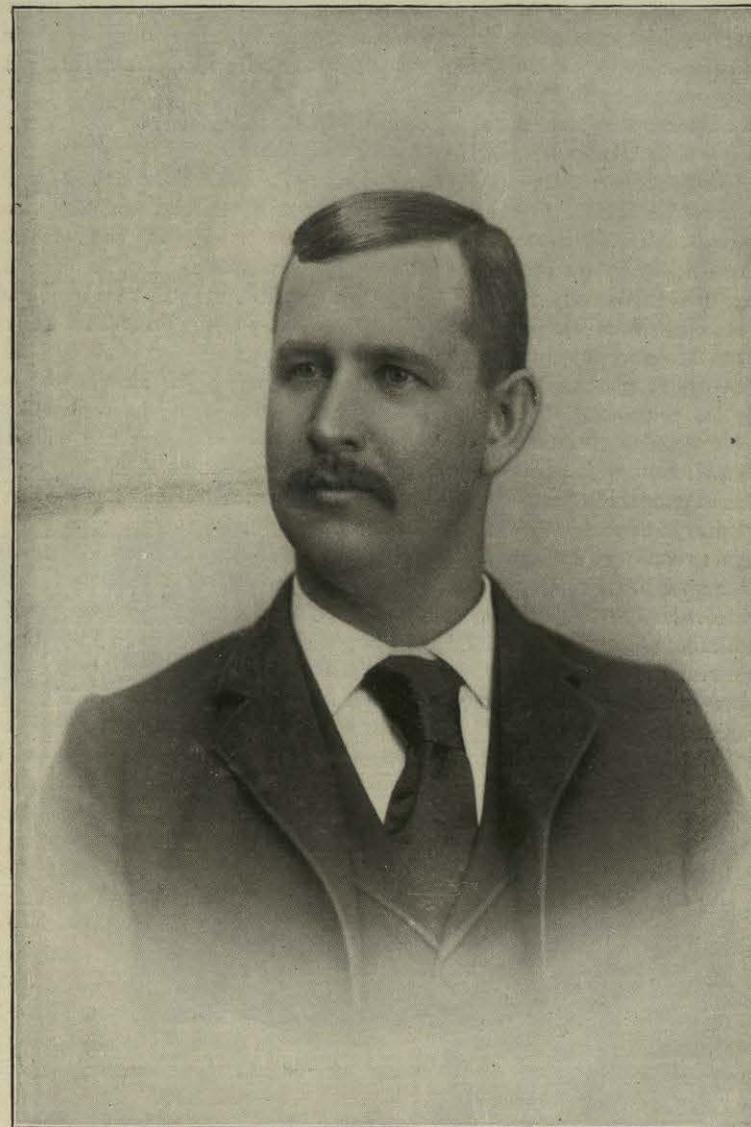
LAREDO, ciudad que por causas va- Puerta principal del templo de S. José.

rias había sufrido algún retraso en su crecimiento, durante los últimos años, ha despertado de nuevo á esa vida de actividad comercial, que la distinguió siempre entre todas las poblaciones fronterizas á lo largo del Río Bravo ó Río Grande del Norte. Es pequeña aún, pues su población sólo asciende á 10,000 almas; pero la situación que ocupa, el bien conocido espíritu de empresa y la energía de sus habitantes, así como la circunstancia de ser una de las principales puertas de comunicación y de tráfico entre México y los Estados Unidos, la augura un gran porvenir.

La ciudad está provista de buenas escuelas públicas, templos y hoteles, figurando como principales entre estos últimos el Hotel Hamilton y el Comercial; importantes fábricas y casas de comercio; dos amplias y bien cultivadas plazas, y alumbrado y tranvías eléctricos que la ponen en comunicación rápida con las estaciones de los ferrocarriles y con la vecina población de Nuevo Laredo, situada en la margen opuesta del Río Grande, en territorio mexicano. También unen á ambos Laredos dos magníficos puentes que se han construído sobre el mencionado río, uno de los cuales pertenece al *Ferrocarril Nacional Mexicano*, que es con el que en este punto empalma el *International and Great Northern*, para la ciudad de México y puntos intermedios. El puente que se usa para el tráfico general, entre las dos vecinas poblaciones, es de fierro, y su costo ascendió á \$80,000.

Terminado que hemos esta brevísima relación de los puntos principales que une con sus aceradas cintas el FERROCARRIL INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN, sólo nos resta recomendarlo de nuevo al público viajero, tanto de los Estados Unidos como de México; no únicamente para visitar las mencionadas ciudades de Texas, sino para viajes directos entre los principales centros de población de ambos países, especialmente para viajes entre la antigua y por tantos títulos interesante Ciudad de México y St. Louis, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Búffalo, las Cataratas del Niágara, Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington, etc., etc., pues, como ya lo hemos dicho, forma él uno de los eslabones de esa RUTA NÚM. 2 que hemos venido describiendo, ruta pintoresca como ninguna y valiosísima por lo mucho que acorta las distancias, haciendo así un gran ahorro de tiempo y de dinero.

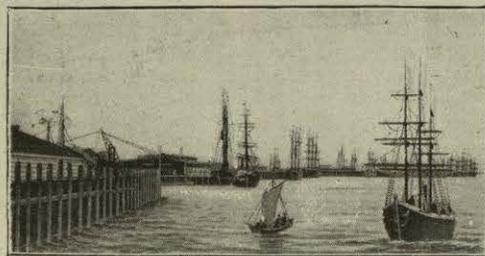
Que no olvide el viajero las comodidades de que puede disfrutar eligiendo este ferrocarril para sus excursiones; y que no olviden tampoco aquellos turistas de los Estados Unidos que emprenden cada año costosos, largos y peligrosos viajes al través del Atlántico, que aquí, á las puertas mismas de su grandioso país, se encuentra otro riquísimo en atractivos naturales y por sus inmensos recuerdos históricos; país de eterna y deliciosa primavera, que abunda en palacios que eran ruinas cuando Europa comenzaba á formar su historia, y en paisajes al lado de los cuales aparecen insignificantes los más celebrados del Antiguo Mundo; país de vírgenes recursos, donde el capitalista puede sin esfuerzo doblar sus cauda-



D. J. PRICE—Agente General de Pasajes y Boletos del Ferrocarril International and Great Northern.

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

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



En el puerto de Galveston.



## RUTA NUM. 4.

ENTRE CHICAGO Y MÉXICO POR EL ATCHISON, TOPEKA  
Y SANTA FE.

GEO. T. NICHOLSON, Gerente del Tráfico de Pasajeros.



CONSULTANDO el mapa que acompaña estos apuntes, se comprenderá sin dificultad ninguna la importancia inmensa que posee el sistema ferroviario al que está dedicado el presente capítulo. Se verá que, comenzando en la populosa ciudad de Chicago, pasa por los Estados de Illinois, Iowa, Missouri, Kansas, Colorado, Territorio Indiano, Texas, Nuevo México, Arizona y California, siendo el puerto de Galveston, en el Golfo de México, y El Paso, en la frontera mexicana, sus principales puntos terminales

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



Interior de uno de sus coches-palacios.

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

La mayor parte de los terrenos que cruza el Atchison, Topeka y Santa Fe, en los cuales se encuentran hoy á cada paso valiosas haciendas, ganado en abundancia, pueblos que prosperan y que llegarán á ser en breve tiempo centros importantes de población y comercio, no eran otra cosa antes de la construcción de este ferrocarril, que incultas soledades que recorrían inmensas manadas de búfalos y que solían cruzar de vez en cuando, los fleteros que conducían mercancías desde Kansas City, en pesados carros tirados por ocho ó diez parejas de mulas ú otras tantas yuntas de bueyes, empleando en cada viaje tres y cuatro meses de tiempo, y arrojando mil pe-



Departamento para fumar en los coches-palacios.

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

Y cuántas familias que en caravanas se aventuraron á cruzar estos desiertos, en busca de fortuna, por los únicos caminos que había en aquella época, y que eran los trazados por los indios, encontraron allí el martirio y la muerte! ¡Cuántos jóvenes llenos de aspiraciones y de vida dejaron en manos de los terribles comanches ó de indios bárbaros de otras tribus, su cabellera y un mundo de ilusiones!

El Llano Estacado, conocido en la actualidad con el nombre de *Panhandle* (mango de sártén), de Texas, era uno de los lugares más favoritos de los indios para sus ataques sobre las caravanas de emigrantes. Debió el Llano Estacado su nombre, según se dice, á que los primeros exploradores de aquellas desiertas llanuras, que se cree fueron padres franciscanos, temiendo extraviarse, iban dejando estacas clavadas de trecho en trecho, en su marcha de conquista.

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

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



COCHE-BUFFET en el California Limited.

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

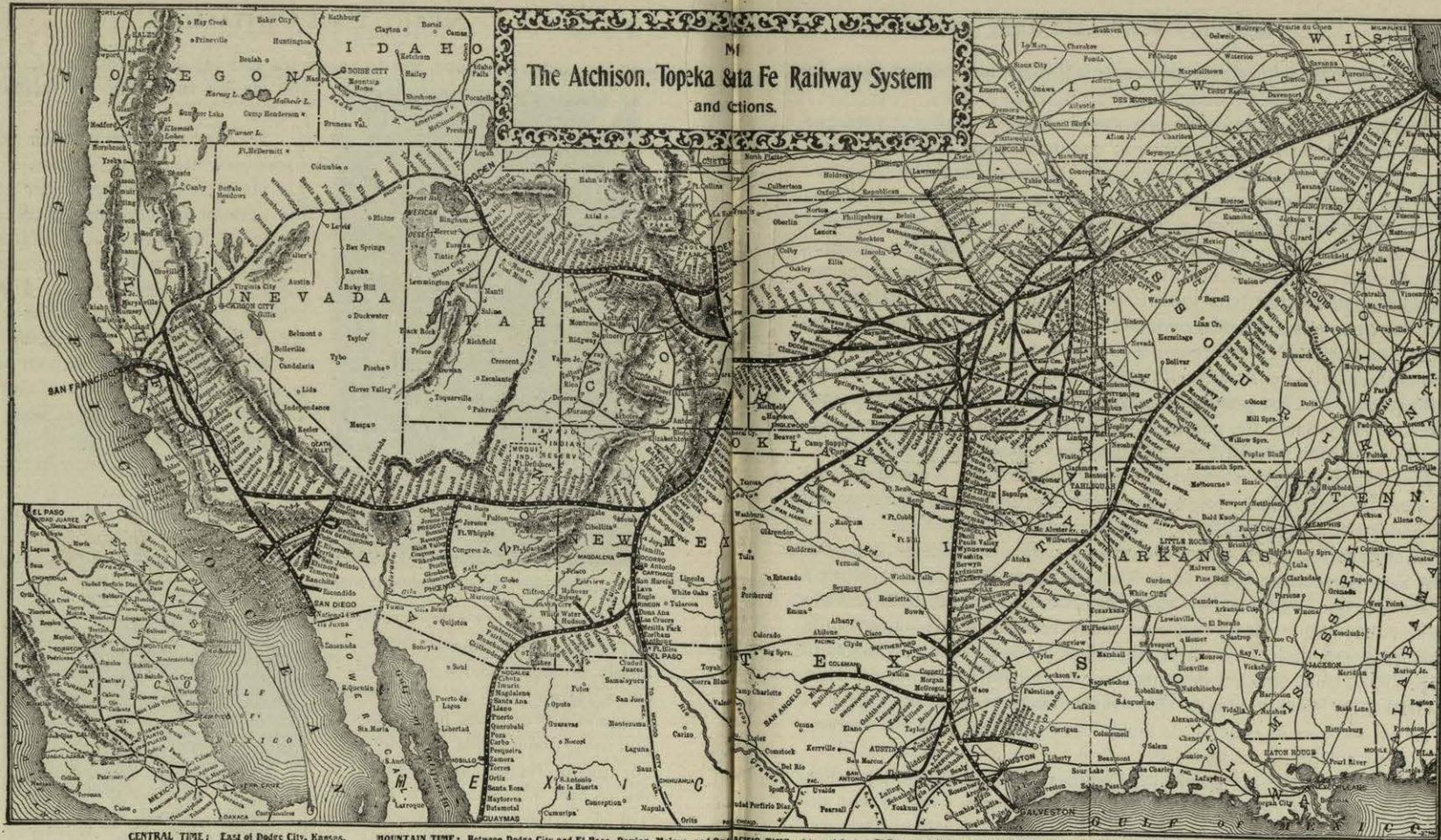
Se han puesto asimismo en los trenes para viajes directos entre Chicago y California, espaciosos y magníficos coches-dormitorios, de esos llamados de turistas, y hermosos coches de sillars, en los trenes que corren entre Chicago y Denver.

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

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



COCHE-COMEDOR en el California Limited.



CENTRAL TIME: East of Dodge City, Kansas. MOUNTAIN TIME: Between Dodge City and El Paso, Deering, Mojave, and Ogden. PACIFIC TIME: West of Ogden, El Paso, and Mojave, and south of Bartlow. GUAYMAS TIME: Nogales to Guaymas, Mexico.

MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE.

DE MÉXICO A CHICAGO.

POBLACIONES.	MILLAS.
México . . . . .	0
Irapuato . . . . .	219
Aguascalientes . . . . .	364
Zacatecas . . . . .	439
Chihuahua . . . . .	999
Rincón . . . . .	1,224
Albuquerque . . . . .	1,301
Las Vegas . . . . .	1,478
La Junta . . . . .	1,610
Newton . . . . .	1,825
Kansas City . . . . .	2,196
Chicago . . . . .	2,399
	2,855

COCHES  
ELEGANTES  
PARA  
DORMIR, PARA COMER  
Y DE  
SILLAS GIRATORIAS.



PARA VIAJES DIRECTOS MÉXICO A CHICAGO.

TRENES  
VESTIBULADOS  
Y  
RÁPIDOS,  
LUZ ELÉCTRICA,  
ASEO,  
LUJO Y COMODIDAD.

DE CHICAGO A MÉXICO.

POBLACIONES.	MILLAS.
Chicago . . . . .	0
Kansas City . . . . .	458
Newton . . . . .	659
La Junta . . . . .	1,029
Las Vegas . . . . .	1,245
Albuquerque . . . . .	1,377
Rincón . . . . .	1,554
El Paso . . . . .	1,630
Chihuahua . . . . .	1,854
Zacatecas . . . . .	2,416
Aguascalientes . . . . .	2,491
Irapuato . . . . .	2,636
México . . . . .	2,855

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

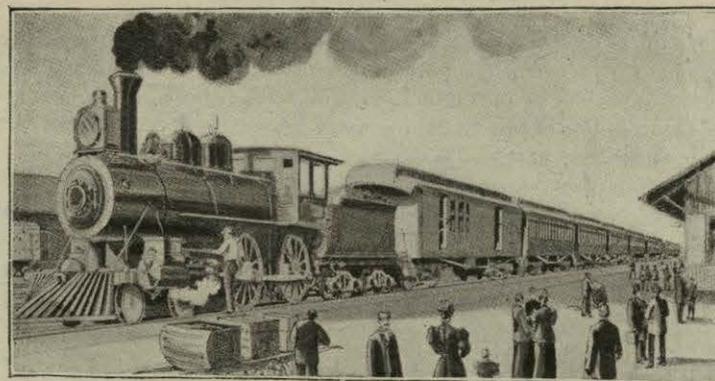
Veinte millas adelante del Paso del Ratón, la jadeante locomotora se detiene unos momentos en la estación de Trinidad; en esa corta distancia ha descendido de una altura de más de 1,600 pies, y sin embargo, no puede decirse que la pendiente haya sido dominada por completo hasta allí.

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

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

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

Los trenes del FERROCARRIL ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE siguen adelante de Kansas City, con dirección al Nordeste, y después de recorrer la distancia de 458 millas por terrenos pintorescos é interesantes también, cruzan el Río Missouri y el majestuoso Mississippi, sobre soberbios y larguísimos puentes de madera y hierro, deteniéndose al fin en la incomparable Chicago, segunda metrópoli del Nuevo Mundo y punto terminal de la grandiosa y justamente célebre RUTA DE SANTA FE, que de manera especialísima recomendamos á nuestros lectores.



### RUTA NUM. 3.

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



EL FERROCARRIL CHICAGO, ROCK ISLAND AND PACIFIC, popularmente conocido con el nombre de la "Gran Ruta del Rock Island," es uno de los más importantes ferrocarriles que corren entre las ciudades de Chicago y Denver, y no hay ningún otro que le aventaje en puntos de interés para el turista y por la hermosura de los terrenos que recorre. Durante cuarenta y ocho años este ferrocarril ha despachado sus trenes de Chicago al Oeste, y la llegada de sus líneas á todas las comunidades que hoy atraviesa, fué recibida siempre con grandes demostraciones de júbilo, porque en todo tiempo ha sido como el mensajero de la civilización y el progreso, poblando las soledades y volviendo productivos millones de acres de terreno, que habían permanecido incultos hasta entonces.

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

La extensión territorial que abarcan las diversas líneas de este sistema