

de todos los caminos de hierro abiertos para facilitar las empresas industriales de minas de carbon de piedra, los cuales son en gran número.— Esas dos redes inmensas de ferrocarriles y canales, ademas de contribuir poderosamente al desarrollo de la industria agrícola y fabril de la Union, forman la base principal del plan de defensa de su vasto territorio por lo mucho que facilitan la concentracion de fuerzas inmensas sobre determinados puntos, y en muy breve espacio de tiempo, formando de este modo y hasta cierto punto las principales líneas de operacion, enlazando el territorio donde existen los elementos de defensa con los que pueden ser atacados. Iguales observaciones pueden hacerse tambien sobre los caminos de hierro que se están construyendo en Europa.— Continuaremos aquí, siguiendo á M. Tanner, algunos de los principales ferrocarriles acabados ó en construccion en 1840.— En *Western* (Massa Chusetts) que va de Worcester á West Stoskbridge y tiene 101 millas de largo.— El *Catskill* y *Canajoharie* (Nueva York) de Castkill á Canajoharie; su longitud es de 68 millas.— El *Auburn* y *Rochester* (Nueva York) de Auburn á Rochester; largo de 69 1/2 millas.— El *Filadelfia* y *Reading* (Pensilvania) de Filadelfia á Pottsville; largo de 85 millas.— El *Portage* (Pensilvania) de Hollidaysburg en la base oriental de los Alleghanys á Johstow, en la base occidental de aquellas mismas montañas, el cual no tiene de largo mas que 51 millas: su longitud es de mas de 548 millas. Junta el Savannah con el Atlántico en la Georgia otro camino hácia Pensacola junto al golfo de Méjico en la Florida, pasando por Talbotton y Westpoint en la Georgia, y por Montgomery en la Albania, corriendo un espacio de 565 millas.— Si comparamos las inmensas líneas de la Union con los caminos de hierro de los demás estados del Nuevo Mundo veremos, que estos no son todavía mas que débiles ensayos. El Canadá y sobre todo la floreciente isla de Cuba son los que mas se distinguen en esta parte, pues la última tendrá dentro pocos años una magnífica ramificacion de caminos de hierro, que juntará la Habana con Matanzas, Muriel, Artemisa, Batavano etc.; asi como ya se halla unida con los Guines por el primer camino de esta clase que se ha abierto en aquel país. Por otra parte se trabaja para reunir á Matanzas con Villaclara, situada en el centro de la isla, y con el puerto de Cárdenas; á Puerto Príncipe en el interior con el Puerto de Nuevitas; y por fin á Santiago de Cuba con las ricas minas de cobre que hay en sus cercanías. En el Canadá citarémos el camino que une á Saint Jhon junto al lago Champlain con el pueblo de la Pradera, junto al San Lorenzo, y que tiene cerca de 18 millas de largo. El imperio del Brasil tendrá tambien luego sus caminos de hierro, si se ejecutan los dos que hay proyectados; el uno, que deberá poner en comunicacion á San Pablo con Santos, y el otro que reunirá la magnífica bahía de Rio con el Parahiva, atravesando los importantes cafetales de aquella floreciente provincia. No sabemos si ha sido aprobado el proyecto del gran camino de hierro que tendrá 150 millas de largo y está destinado á unir á Rio Janeiro por una parte con San Paulo, y por otra con Minas ú Rio Preto: Lorena sería el punto de partida de los dos ramales, pasando el de San Paulo por Iguazu, Basseuras, Valenza, Pirahuy, Barra, Mansa, Recende, Areas y Lorena.

*Industria.* Es un error bastante comun en Europa el mirar á todos los indígenas de ambas Américas, no convertidos al cristianismo, como errantes, viviendo de la caza y pesca, y privados enteramente de las artes mas indispensables para la vida social. Aunque desde mucho tiempo se hayan estinguido los pueblos americanos que estaban mas adelantados en la civilización, ó hayan adoptado las religiones,

las leyes y la civilización de Europa, sería un desatino el negar los progresos que muchas naciones indígenas habían hecho en las artes é instituciones sociales. Los historiadores del descubrimiento del Nuevo Mundo nos han transmitido no pocos hechos que atestiguan la existencia de las últimas en el Perú, en la Nueva Granada, en Méjico y en Guatemala; y los monumentos que se conservan todavía en las llanadas de Cuzco, Cundinamarca y Anahuac, lo mismo que las imponentes minas de las ciudades de Palenque y Tulha en medio de las soledades del Estado de Chiapa, prueban incontestablemente hasta que punto debían de haber cultivado aquellos pretendidos salvajes las artes que supone la construcción de tales edificios, por más que en nuestros días los pueblos indígenas, sometidos casi todos á las naciones de Europa, ó á sus descendientes, no ofrezcan en el corto número de rancherías independientes, esparcidas por los territorios que estos últimos miran como enclavados dentro de sus posesiones, sino naciones enteramente embrutecidas ó que van marchando lentamente hácia la civilización. Los Tchero-kis, los Criks ó Moskoghís, los Chaectas, los Osages, los Iutas, los Yabipay, los Moqui, los Casas Grandes, los Aracanos, y algunos otros tienen un gobierno regular, se dedican á la agricultura, y á las artes más indispensables á la vida social, y saben trabajar la arcilla para fabricar vasijas y otras obras de barro pintadas. Parece que antiguamente el gusto por esta clase de fabricación fué común á los pueblos indígenas de ambas Américas, pues las obras de alfarería de Maniquarez, según M. de Humboldt, célebres desde tiempo inmemorial, las trabajan aun las mujeres conforme al método que empleaban antes de la conquista. Los Maypures, los Guypunabis, los Caribes, los Ottomocos, los Guanos, y otros pueblos fabrican también vidriado pintado. Los Mapoyos, los Parecas, los Jabaranas, los Curacianas, los Macos independientes, y muchos otros pueblos de ambas Américas cultivan sobre un territorio bastante extenso plátanos, manioc, maíz, y algodón, y saben emplear este último para tejer hamacas ó telas groseras con que vestirse. Los que viven en un clima frío saben preparar las pieles que les sirven de vestido y son al mismo tiempo un artículo de comercio muy importante con las naciones de origen europeo. Según Laperouse los habitantes del puerto de los franceses saben también trabajar el hierro y el cobre, fabrican á la aguja una especie de tapicería, tejen con mucho gusto sombreros y cestos de caña, tallan, esculpen, y pulen la piedra serpentina. Los habitantes de la bahía Tchinkitane tienen también cierta destreza como zurradores, escultores, y pintores, y en otras artes. Toda la industria de las naciones más embrutecidas se reduce á la construcción de sus miserables chozas, y groseras canoas, y á la fabricación de sus arcos y flechas, pues viven exclusivamente del producto de su caza y pesca; pero la marcha progresiva de la civilización de las naciones menos salvajes y de los establecimientos de los Europeos hace que disminuya su número cada día, y las va acorralando en los bosques. — Hablar de la industria y artes de los habitantes actuales de las dos Américas fuera hablar de la industria y artes de la Europa y de sus habitantes, pues hace tres siglos que estos se hallan establecidos de uno á otro extremo del Nuevo Mundo, á donde han llevado su industria los ingleses, los franceses y los alemanes. Mas donde ha tomado esta mayor vuelo es en los Estados Unidos, y muy particularmente en los de Rhode-Island, Massachusetts, Connecticut, Pensilvania, Nueva York, Nueva Jersey y Ohio, pues los productos de sus fábricas igualan ya á los de las mejores de Europa, y algunos hasta les llevan ventaja, como son las máquinas de vapor y las locomotivas. En aque-

llos estados se hallan á cada paso molinos mecánicos, máquinas para cardar, hornillos, fraguas, fundiciones, molinos de pólvora, ingenios para refinar el azúcar y la sal, fábricas de tabaco, velas y aceite de ballena, cervcerías, fábricas de clavos y sombreros, tenerías, fábricas de vidrio, de cuerdas, de papel, de loza y de objetos de madera, y por fin muchas otras de todas clases. Las fundiciones de caracteres de imprenta y la construcción de prensas, las herrerías y fundiciones de cañones, la construcción de máquinas de vapor, la construcción naval, y el laboreo de las minas de hierro, plomo y carbon ocupan desde algunos años á millares de individuos. Las tenerías se perfeccionan tambien, y son ya muy numerosas y florecientes: habiéndose asimismo edificado últimamente un gran número de vastos y hermosos molinos de agua para fábricas y para moler el trigo en Pensilvania, Delaware, Virginia, y sobre todo en las cercanías de Baltimore en el Maryland. El ramo de librería ha progresado tambien extraordinariamente, pues los productos de la prensa periódica, favorecidos por las circunstancias, han llegado á un punto que no han podido alcanzar los Estados mas civilizados del globo. En 1805 no habia en todos los Estados Unidos mas que cuatro hilanderías de algodón; y en 1841 habia ya 1240. Todas esas fábricas, en 1814, no elaboraban mas que 40,000 libras de algodón, y en 1841 llegaron á elaborar hasta 80,000,000 de libras, de modo que el valor de las exportaciones de ese ramo de la industria americana que en 1826 era de 5,500,000 francos subió en 1841 hasta 18,000,000. — A mas de las grandes plazas comerciales de Nueva York, Filadelfia, Boston, Baltimore, Nueva Orleans, etc., las ciudades mas industriosas de la Confederacion Anglo Americana son Lowell, Pittsburgh, Cincinnati, Wiling, Rochester, Troy, Utica, Albany, Putterron, etc. Entre las ciudades mas distinguidas por su industria en los países de la América antes Española debemos hacer mención de Méjico, Puebla, Queretaro, Guadalajara, Celaya etc. en la república Mejicana; Lima, Cuzco, Guamanga, la Paz en las repúblicas Peruanas; Quito, Bogotá, Caracas, etc. en las tres repúblicas Colombianas; Guatemala y San Salvador, etc. en la América Central; Buenos Aires y Córdoba, en la confederacion del Rio de la Plata, y Santiago en Chile. Si en el imperio del Brasil la industria ha quedado aun mas atrasada que en la que fué América Española, es preciso confesar que en recompensa la agricultura ha tomado mucho desarrollo segun demuestra el valor inmenso de las exportaciones de sus principales plazas marítimas. Sin embargo hace algunos años que van progresando allí algunos ramos de industria, sobre todo el de sombreros, fabricacion de jabon, platería y joyería; Rio-Janciro, Bahía y Pernambuco se distinguen en esto muy particularmente, y en Seara se confecciona una cantidad inmensa de artículos de goma elástica. Infinitas artes han tomado desde nuestros dias un vuelo extraordinario en la Habana, en la América Española, y en las principales ciudades del Canadá, de la Nueva Escocia y del Nuevo Brunswick en la América Inglesa; pero la primera de todas, la *agricultura*, acaso en ningun país del Nuevo Mundo ha tomado mas incremento que en las islas de Cuba y Puerto Rico, restos magníficos del imperio que la España poseia mas allá del Atlántico. En corroboracion de nuestro aserto no citaremos mas que un ejemplo: la exportacion de Cuba que en 1827 era de 50 millones de francos, subia ya á 129 en 1840, y á 155,875,070 en 1841. Los mejicanos sobresalen ademas como silleros y maestros de coches, y en la fabricacion de conservas de frutos, en la de flores artificiales, muñecos y juguetes de madera, hueso ó cera, y en la de muebles tan notables por sus formas como

por la elección de la madera y la brillantez que saben darla. Méjico, Guanaxuato, Puebla, Bogotá, Quito, Caracas, Lima, Cuzco, Santiago, Buenos Aires, Rio-Janeiro y Villa Diamantina (Tijuco), se distinguen en particular por el modo de trabajar los metales preciosos. Añadiremos además que la fabricacion del jabon, la de la pólvora, destinada al laboreo de minas, la preparacion de cueros, las diferentes operaciones que se hace sufrir al tabaco, asi como las manufacturas de lienzo y paños ordinarios, emplean infinidad de brazos en todos los países referidos. La libertad de imprenta ha hecho ver la luz pública á un considerable número de periódicos, de modo que la imprenta se halla ya esparcida de un cabo á otro de todo el Nuevo Continente. Mas adelante veremos que este arte admirable ha penetrado tambien en los pueblos indígenas independientes. El laboreo de los metales preciosos es todavía el ramo de industria mas importante en todos los nuevos estados de la América antes Española, mas sus productos han disminuido extraordinariamente. A consecuencia de los acontecimientos políticos, suspendiéronse los trabajos, y quedaron inundadas las mas ricas minas, sin que hayan sido beneficiadas segunda vez, y si alguna lo ha sido, ha causado cuantiosos dispendios. No obstante, algunos años despues, ha mudado este estado de cosas por la asociación de algunos capitalistas ingleses con los propietarios de las minas; háse aumentado mucho el producto de algunas, y da esperanzas de ser aun mas considerable. El producto total de las minas de oro y plata que de 1800 á 1810, subió mas allá de 256 millones de francos, despues de haber bajado á menos de 8 millones, ascendió de nuevo á 150 millones. La casa moneda de Méjico, que durante largo tiempo fué la primera del mundo por la prodigiosa cantidad de pesos fuertes que en ella se acuñaron, segun los documentos oficiales que tenemos á la vista, parece que desde algunos años ha cedido la primacía á las de Zacatecas, Guanaxuato, Durango, y San Luis de Potosí, establecidas de pocos años á esta parte. Curioso es tambien hallar en semejante país una ciudad en donde el jabon es la única moneda de cambio. Un erudito viajero, que ha recorrido Méjico recientemente, halló en Celaya esta moneda singular, consistiendo en pequeños pedazos de jabon de 78 milímetros de largo, 13 de alto, y 36 de ancho, y medio hectógramo de peso, con el nombre de Galvan á un lado, en el reverso la cifra 2, que indica el valor nominal de la pieza, á saber 2 clacos, que corresponden á unas 17 centimas.

*Comercio.* La navegacion, que sin duda alguna es la base principal del comercio, ha sido desconocida en todos tiempos de una extremidad á otra del Nuevo Mundo, puesto que ninguna de sus naciones indígenas ha alcanzado á mas que á construir piraguas; siendo esto tanto mas notable por cuanto ningun otro punto del globo ofrece tantos rios navegables durante largo trecho como las dos Américas. Puede explicarse esta singularidad observando que las naciones indígenas mas cultas de ese continente estuvieron situadas en llanos elevados, donde era difícil que prosperase la marina. Sin embargo estaba este arte mas adelantado que entre los demás en los *Omaguas* y *Payaguas*, únicos pueblos indígenas pertenecientes á la América Meridional que viven en las orillas del Amazonas y del Paraguay, cuyos rios y afluentes dominaron ellos en otro tiempo. A su lado están los *Miranhas* que viven sobre el Yapura, afluente del Amazonas, á causa de las numerosas embarcaciones que poseen, y los *Guaraunos* del delta del Orinoco, cuya habitual morada son los árboles y bateles. Pero los pocos progresos hechos por esos pueblos navegantes no les permiten tener mas que simples canoas. Digno

es tambien de notarse el valor con que los Caribes isleños y del continente, los *Cahetes* y los *Tayabares*, tribus dueñas en otro tiempo de la antigua capitania de Pernambuco, y los *Neugaibar*, que habitaban con los Guyanas, los Mamayanas y los Yuruanas, la grande isla Marajo, metidos en débiles canoas, llevaban la devastacion y la matanza á distancias inmensas, dando terribles combates navales á sus enemigos. Los habitantes de la famosa laguna de Itza ó del Peten en la provincia de Vera-Paz eran tambien una nacion marítima pues poseian gran número de embarcaciones bastante bien construidas. Nadie ignora la singular construccion de los bateles de los Esquimales y la inteligencia de muchos pueblos de la costa Nordeste en el arte de construir sus embarcaciones. — Mas si entre los pueblos indigenas no se halla nacion alguna verdaderamente marítima, los pueblos de origen europeo presentan ya en la América Inglesa del Norte una numerosa marina mercante, y en los Estados Unidos no solo una de las principales naciones marítimas del globo, sino la segunda por la marina mercante, que solo es inferior á la de Inglaterra. Pueden clasificarse del modo siguiente las principales ciudades marítimas de la Union segun el número de toneladas que contaban á fines de 1826. *Nueva York*, *Boston*, *Baltimore*, *Filadelfia*, *Portland*, *Nueva Bedford* y *Nueva Orleans*. Pocos años han bastado para modificar esta clasificacion de manera que ocupe ahora el tercer lugar mas que el sexto. A fin de que pueda formarse juicio de la marina mercante de estas mismas ciudades, recordaremos que el número de toneladas de solo Nueva York y Boston, reunidas, igualaban casi en 1859 al de toda Francia en el mismo año, y que cada una de las ciudades de la Union exceptuando solamente á Baltimore excedia considerablemente en el mismo año al del Havre que es el primer puerto de la monarquía francesa. Añádase á esto que los Anglo Americanos poseen ya una marina militar imponente que ha sostenido con honor su independencia contra la reina del océano y ha castigado á las Potencias Berberiscas que osaron insultarlos. Su pabellon ondea en todos los puertos; sus pescadores han penetrado en los mares glaciales de ambos hemisferios, y su comercio ha tomado tal vuelo que sus negociantes han llegado á ser, por decirlo así, los corredores del Antiguo y del Nuevo Mundo. — La actividad comercial de los *Caribes* á quienes un ilustre viajero llama *Búkaros* del *Nuevo Mundo*, los grandes mercados de Tenochtitlan ó antiguo Méjico, de Tlascala y otras grandes ciudades de la América Equinoccial, son casi lo mas importante que nos ofrece la historia del comercio de América antes de la llegada de los Europeos. Pero la instalacion de los pueblos de Europa en el Nuevo Mundo, forma una nueva era para este hemisferio, pues la variedad é importancia de sus producciones dieron en poco tiempo larga extension á sus relaciones comerciales. Desgraciadamente el modo vicioso con que allí se ha ejercido el comercio hasta despues de mediados del siglo XVIII ha privado á la Europa y á la América de inmensas ventajas que hubieran reportado si hubiese esta gozado de la libertad que despues ha disfrutado. El sistema de Galvez que en 1778 proclamó sucesivamente la libertad de comercio entre los tres principales puertos de España y la América antes Española, aumentó extraordinariamente el laboreo de minas y dió gran desarrollo á la agricultura. Los progresos de las colonias francesas, inglesas y portuguesas, asi como el de las Colonias de otras naciones marítimas de Europa tampoco fueron menos considerables; la independencia de las trece provincias de la América Inglesa del Norte, poderosamente favorecida por

la Francia y reconocida por la Inglaterra, en 1785, aumentó considerablemente los productos de la agricultura, el comercio y la navegacion, no solo de las colonias declaradas libres si que tambien del Canadá, del Nuevo-Brunswick, de la Nueva Escocia y de otros puntos que quedaron sujetos á la Inglaterra. Desde entonces las manufacturas y fábricas de Europa hallaron gran número de consumidores, é hicieron con ello considerables progresos. La pesca de la ballena en los mares australes y boreales, la del bacalao en el gran banco de Terranova, el transporte de inmensas cantidades de azúcar, tabaco, algodón, café, arroz, trigo, cueros y pieles, exportados todos los años para los puertos de Europa, y las cantidades no menos considerables de los productos de las fábricas de esta llevados á América, han enriquecido estas dos partes del mundo, han dado un prodigioso aumento á la industria europea y á su marina mercante, obligando justamente á mirar el comercio de América como el mas rico y útil á que la Europa podia dedicarse. El levantamiento de la parte francesa de la isla de Santo Domingo, su emancipacion luego, y mas adelante el reconocimiento de su independencia por la Francia; la corte del rey de Portugal trasladada al Brasil en 1808, y la separacion definitiva, en 1822, entre esta colonia y su metrópoli; la insurreccion de todas las colonias españolas en el continente, y su organizacion definitiva en estados independientes de España; las innovaciones mas ó menos ventajosas que ha experimentado la administracion en todas las colonias que han quedado sujetas á las Potencias Europeas, y la asombrosa prosperidad de las islas de Cuba y Puerto Rico, que fué una de sus principales consecuencias; todas esas causas reunidas cambiaron completamente las antiguas relaciones comerciales de la América con Europa, y abrieron nuevos mercados á la industria de esta última. Las sangrientas guerras que tuvieron lugar, primero entre los españoles y los colonos, y luego entre los nuevos Estados, han hecho menguar considerablemente el beneficio de las minas, y detenido el vuelo que habian tomado la agricultura y el comercio. Apesar de todos esos inconvenientes, las relaciones comerciales de estas dos partes del mundo entre sí son aun tan importantes, que el comercio de América, sin embargo del estado decadente en que bajo ciertos conceptos se hallan en algunos puntos, conserva todavia el alto puesto á que lo elevaron la riqueza y variedad de las producciones del Nuevo Mundo, luego de su descubrimiento. Tales resultados no deben admirarnos; pues, si el comercio marítimo ha propagado siempre la civilizacion en el mundo, en América, sobre todo, puede decirse que ha realizado su conquista mas asombrosa y fecunda en grandes resultados; despues del cansancio que produjeron las cruzadas y las guerras estériles de la edad media, el genio europeo volvió la vista al Océano, buscó nuevos mundos para satisfacer su actividad, y la América fué el teatro de sus hazañas y de sus especulaciones mercantiles. Hasta entonces, reducido el comercio á la cuenca del Mediterráneo, no habia podido dar gran desarrollo á la navegacion; pero el descubrimiento del Nuevo Mundo, ensanchando su teatro, multiplicó las fuentes y los productos de las especulaciones y dió principio á la historia de la marina moderna. La América hasta estos últimos tiempos lleva sobre la India la ventaja de haber mantenido con Europa un comercio activo, contribuyendo mas que ninguna otra parte del mundo á aumentar su poblacion y su riqueza, y á desarrollar su poderío, recibiendo en cambio los gérmenes fecundos de su civilizacion, la luz benéfica de su religion, y todos los prodigios de su industria. — El país que vió nacer á Fulton debiera ocupar el pri-

mer puesto en la nueva senda que ha abierto la aplicacion del vapor á la navegacion; pues el primer *Steamer* que se ha construido bajó por el Hudson, entre Albany y Nueva York, en 1807. « Con efecto, dice el mayor Poussin, parece que en América es donde el vapor ha establecido con preferencia su dominio; pues en aquella parte del nuevo hemisferio los lagos inmensos, rios gigantescos, espaciosa bahías y numerosos ferrocarriles le dan lugar para hacer alarde de su potencia creadora. Bajo su influjo van apareciendo como por ensalmo nuevas poblaciones; puéblanse y se fertilizan vastas soledades, y trasladanse cada dia de uno á otro territorio masas enteras de poblacion, que van á llevar nueva vida allá donde la vispera solo de vez en cuando interrumpia el silencio de los bosques el eco del fusilazo de algun peon caminero. » — Es imposible formarse idea de los cambios que ese poderoso elemento ha producido en las comunicaciones de uno á otro país. El viajero que, no ha muchos años, necesitaba 84 dias para ir de Nueva York á Nueva Orleans, corre ahora aquella línea inmensa en 8 ó 10 dias; y para la travesía del Atlántico, que exigia antes de 40 á 60 dias, bastan ahora 13 ó 16, y hace muy poco que el buque de vapor la Colombia salvó en 10 dias la distancia que separa el litoral de los Estados Unidos del puerto de Liverpool. — En 1818 comenzó ya á desarrollarse en la Union este género de navegacion, y en 1835 habia ya 588 barcos de vapor del porte de 153,000 toneladas. En 1859 se habian construido ya 1,500, de los cuales habia 828 que hacian todavia un activo servicio; y en 1841 el número total de toneladas ascendia, segun el mayor Poussin, á 174,542: 400 buques navegaban en las aguas del oeste y del sur, 70 en los lagos, 550 en las bahías y estrechos del Atlántico; 260 se habian perdido del todo, y los demas estaban ya fuera de servicio. El estado de Nueva York tenia 140, el de Pensilvania 154, el Obio 79, el Misuri 42, el Kentucky 41 y la Luisiana 56. — La América inglesa del Norte es, despues de los Estados Unidos, el país del Nuevo Mundo que posee mayor número de barcos de vapor, los cuales abundan sobre todo en los lagos Erie y Ontario, y sobre el rio San Lorenzo. Por lo general puede decirse que todos los estados y colonias mantienen hoy en dia comunicaciones regulares y mas ó menos frecuentes entre las diferentes partes de su territorio y con los países extranjeros, á veces á largas distancias; sin embargo en toda la costa occidental del Nuevo Continente, las comunicaciones por vapor no se hallan aun establecidas sino en muy pocos puntos. — Entre los puertos del Atlántico y sus dependencias geográficas, en que la navegacion por vapor es mas animada, citaremos en los Estados Unidos, á lo largo del litoral: Nueva York, Boston, Filadelfia, Baltimore, Charleston y Nueva Orleans; y en el interior: Pittsburgh, Cincinnati, San Luis (Misuri), Louisville, y Nashville; en la América Inglesa: Halifax y Quebec, en el litoral; Montreal, Kingston y Toronto, en el interior; en la América Española: La Habana; en el imperio del Brasil: Rio Janeiro, Bahía y San Pedro. En las costas del Pacífico no hay mas que el Callao, en el Perú, que es el principal apostadero de los buques de vapor destinados á mantener la correspondencia entre los principales puertos de la América Meridional, desde Valparaiso y la Concepcion, en Chile, hasta Guayaquil y Panamá, en las repúblicas del Ecuador y de Nueva Granada — Las principales líneas de la navegacion transatlántica establecidas ya, ó próximas á serlo, son: de Southampton en Inglaterra á la isla de Madera, á las Bermudas, á la isla Nassau (archipiélago de Bahama), á los principales puertos de las Antillas, sobre todo de las islas de Cuba, Puerto Rico,

Santa Cruz, la Jamaica, Curazao, la Trinidad, la Barbada, y sobre el continente, á Nueva Orleans, en los Estados Unidos; Tampico y Veracruz, en Méjico; Baliza, en el Yucatan Inglés; Cartagena, en Nueva Granada; Porto Cabello y La Guayra, en Venezuela: esta línea es la mas notable por su longitud. Hay asimismo la línea de Liverpool á Filadelfia, Nueva York, Boston y Halifax; las de Londres y Bristol á Nueva York; y finalmente la que se halla establecida entre los puertos de Inglaterra y los del Brasil y del Rio de la Plata.—El gobierno francés ha mandado tambien construir doce magníficos barcos de vapor de grandes dimensiones destinados á esa navegacion, los cuales mantendrán comunicaciones entre el Havre y Nueva York, Burdeos y Marsella, de una parte; y de otra, con los principales puertos de las Antillas Francesas, la Habana, etc.; una cuarta línea unirá á San Nazario, cerca de Nantes, con Rio Janeiro, en el Brasil, haciendo escalas en Lisboa, Gorea, Pernambuco y Bahía. España va tambien asociándose á este género de empresas, pues tiene ya tambien sus buques de vapor que saldrán de Cadiz y de la Coruña para la Habana: la Bélgica, finalmente, apesar de su escasa marina mercante, estableció en 1842 una línea entre Amberes y Nueva York.—Las principales exportaciones de las dos Américas consisten en plata, oro, cobre, diamantes, topacios, azúcar, café, algodón, tabaco, arroz, trigo, cera, peleterías, cueros, bacalao, cacao, añil, vainilla, quina, cochinilla, canela, clavo especia, nuez moscada, zarzaparrilla, ipecacuana, bálsamo de copaiva, palo santo y otras drogas medicinales, palo campeche, brasilete y otros palos de tinte, caoba, cedro y otras maderas de ebanistería y construccion, ámbar, cauchuc, etc. Los principales artículos importados son: paños, lienzos, sederías, terciopelos, sombreros, quincalla, armas y muchos otros objetos salidos de los talleres y fábricas de Europa, aguardiente, vinos, sal, té y pescado salado. A esos principales artículos de importacion es doloroso tener que añadir aun el de los esclavos cuya introduccion clandestina en el Nuevo Mundo continúa siempre, no obstante las medidas severas que se han tomado para impedirlo, y apesar de la emancipacion de los negros que el gobierno inglés ha proclamado en sus colonias no sin grandes sacrificios pecuniarios. Dando por repetido aquí cuanto se ha dicho contra de este tráfico, solo indicaremos por añadidura la caza de hombres á que se dedicaron los europeos en la América Equinoccial, y que continuan hasta nuestros dias los caribes, los marepizanos, los amuizanos, los manitivanos y otras naciones indigenas con las mismas atrocidades é iguales horrores que acompañan al tráfico de negros en Africa y al de los esclavos en la Oceania.—Las principales plazas de comercio marítimo en América son: Nueva York, Nueva Orleans, Boston, Filadelfia, Charleston, Mobile, Baltimore, Savannah y Richmond, etc., en los Estados Unidos; Huston en Tejas; Veracruz, Tampico de Tamaulipas, Mazatlan, San Blas, etc., en Méjico; Omoa y Trujillo, en la América Central; La Guayra y Puerto Cabello, en la república de Venezuela; Cartagena y Panamá, en la república de Nueva Granada; Guayaquil, en la del Ecuador; Callao, que es el puerto de Lima, y Arica, en el Perú; Cobija (Porto-de-Lamar) en la república de Bolivia; Valparaiso y La Serena en Chile; Buenos Aires, en la Confederacion del Rio de la Plata; Montevideo en la república del Uruguay; Rio Janeiro, Bahía, Pernambuco, Maranham, Porto Alegre y San Pedro, etc., en el imperio del Brasil; Puerto Principe, Los Cayos, etc., en la república de Haïti (isla de Santo Domingo); la Habana, Matanzas y Santiago de Cuba, en la isla de este nombre, y San Juan en la de Puerto Rico, com-