

han sido siempre temidos los ingleses, y jamás se les ha querido por los demás pueblos.

Todo esto cambiará cuando la democracia sea dueña del país. Inglaterra vendrá á ser en Europa, lo que la república es en el continente americano, la consejera desinteresada, el guía, la verdadera amiga y escuchada, de las naciones menos poderosas y menos adelantadas.

## TRAFICO Y COMERCIO

Los grandes buques que circulan entre el antiguo y los nuevos países son lanzaderas que tejen un glorioso tejido. Ya ha quedado inserta en la pizarra la palabra «Arbitraje». Ha llegado el turno á la divisa: *Paq y buena voluntad por siempre.*

Los Estados Unidos de América, ofrecen el ejemplo único, en la historia del mundo de una nación cuyo origen y desarrollo han sido puramente industriales. Todos los demás han pasado por la fase militar. En Europa y en Asia, así en los tiempos antiguos como en los modernos, el desarrollo social ha sido principalmente el resultado de la guerra. A poca diferencia todas las dinastías modernas de Europa, han sido fundadas por conquista, y todas las naciones han adquirido y conservado su territorio por la fuerza de las armas. Los hombres, al modo como las bestias salvajes, se han destrozado unos á otros al mando de clases privilegiadas.

Las colonias de América, fueron fundadas con fines comerciales, y en general los terrenos que aquéllas ocupan habian sido obtenidos por compra ó contrato, y no por conquista. Entregados á la industria, los americanos no han recurrido jamás á la espada más que para defenderse ellos ó sus instituciones. Jamás el arado, el martillo, y el telar han desertado para correr á una guerra de conquista. Jamás la profesión de las armas ha sido colocada por encima, ni aun al nivel, de las otras profesiones. Y, en verdad, antes de la guerra civil, los soldados eran

objeto de la risa popular. Aun hoy, y eso que casi todos los americanos mayores de 40 años han cargado con el fusil al hombro, ó tienen parientes que han combatido por la unidad del país, el soldado de fortuna—un tipo común en los demás pueblos—es desconocido. Un hombre como el sanguinario autor de *Bajo catorce banderas*, libro en el que describe cómo ha matado á otros hombres, bajo catorce banderas diferentes, provocaría en América, repugnancia y náuseas. Los regimientos americanos son regimientos de trabajadores. En sus banderas, no se leen los nombres de las poblaciones saqueadas y el número de sus víctimas, sino los nombres de los inventores, las influencias civilizadoras, las máquinas que distribuyen el trabajo manual. La divina predicción: «Por este signo vencerás» se dirige también á ellos; pero su signo es el arado, no el puño, en forma de cruz, de una espada.

En tanto que millones de europeos sufrían el yugo del despotismo militar, el pueblo americano vivía en paz y trabajando. Sus éxitos industriales le han colocado á la cabeza del mundo, bajo el punto de vista de la riqueza y de la potencia. América es independiente de Europa, y á ésta le es aquélla indispensable. Sin sus generosos envíos de algodón, de trigo y de carne, millares de europeos carecerían de alimentación y de vestidos.

La historia comercial de los Estados Unidos puede ser contada en pocas palabras. La cifra neta de las importaciones comprendiendo el dinero amonedado y los lingotes, que era de 22.900,000 dollars en 1790, era de 75.000,000 de dollars, en 1830. Durante los 50 años que siguieron á éste, se elevó á 740.000,000 de dollars.

Las exportaciones han progresado todavía más rápidamente. Aquéllas comenzaron, en 1790, con 20.000,000 de dollars y alcanzaron 60.000,000 en 1830. El montante de las importaciones por cabeza ha pasado, durante los 50 últimos años, de 6'25 dollars á 15, mientras que el de

las exportaciones ha pasado de 5 á 16'60. Examinemos los artículos que representan ese comercio. ¿Cuáles fueron las adquisiciones de la República en 1883? De azúcar y de melazas por valor de 100.000,000 de dollars.

A buen seguro, que, el hermano Jonathan, es amigo de los dulces ya que gasta más en ellos que en cualquiera otra cosa. En lana y lanerías, gastó 55.000,000 de dollars; en productos químicos 45.000,000. Compró á los otros, aún cuando exportó también, mercancías de algodón por un valor de 35.000,000 de dollars.

Estos artículos, supongo, que tendrán alguna particularidad que ensalzarse su fantasía, ó mejor la de su mujer. En sedas, gastó algo más de 37.000,000. La seda bruta destinada á ser manufacturada, representa aproximadamente una mitad del valor de las sedas importadas. El americano paga por su taza de café 42.000,000 de dollars anuales y por su taza de té, 17.000,000. Tales son los principales artículos comprados.

¿Qué artículos vende á los buenos amigos á quienes honra en su clientela? Por este lado hace excelentes negocios. En primera línea, figuran sus exportaciones de algodón. El mundo le compró, en 1883, por valor de 250.000,000 de dollars. Expidió luego, por valor de 120.000,000 y harina por valor de 55.000,000. La carne, los huevos, la manteca y otras provisiones, alcanzaron á 107.000,000 de dollars. Contribuye á la iluminación del mundo con su petróleo, por una suma de 45.000,000 de dollars. Se le compra tabaco, por una suma de 22.500,000 dollars, y artículos en madera, de los que una gran parte, sin duda, van en forma de muebles, por valor de 26.000,000 y medio. Las manufacturas de hierro y de acero, representan un total mejor de lo que se podría esperar. América, exporta máquinas de coser, agrícolas, &., &. ; por 22.000,000 y medio. Y, en fin, el tío Sam, expide de sus

enormes haciendas, bueyes y carneros, por valor de 8.500,000 dollars.

A pesar del desarrollo casi increíble de sus propias manufacturas, el ciudadano americano importa cada vez más de otros países. Al decir de muchos, su Arancel de Aduanas es exagerado; pero con ese Arancel compra tres veces más por habitante de lo que compraba hace cincuenta años.

No debe, pues, ser tan malo como se dice. Verdad es, que las industrias americanas van siendo de año en año más dueñas de sus propios mercados, y que las exportaciones disminuyen. Estas aumentan para los artículos brutos y no enteramente fabricados.

Por ejemplo, la proporción de estos, que en 1860 no era más que de un 26 por 100, era en 1885 de 40 por 100, de las importaciones totales. En el mismo tiempo, las importaciones de artículos manufacturados descendieron de 74 á 60 por 100 del total.

La balanza del comercio á la que los americanos, á pesar de las teorías de los economistas, conceden todavía una gran importancia, ha sido durante los diez ú once últimos años, continuamente y de manera importante, favorable. En el espacio de cincuenta años, el comercio extranjero ha quintuplicado. Ha casi doblado desde 1860, á pesar del paro que le hizo experimentar la guerra. Aumentó mucho en 1880 y alcanzó su grado máximo en 1883. Desde esta época, por razón de la depresión prolongada de los negocios, descendió en 14 por 100. Hasta el año 1876, con algunas excepciones, las importaciones de mercancías superaban á las exportaciones. La mayor diferencia se registró en 1879. Durante el período de 1860 á 1885, las importaciones aumentaron en 63 por 100 y las exportaciones en 129 por 100.

Se tiene la costumbre de considerar á la República como un país sin comercio. Muchos le predicen una cruel

decadencia, porque su comercio exterior se hace en buques extranjeros. Es un error que se quiera limitar la significación del «comercio» al transporte de las mercancías. En estas condiciones, América no tendría seguramente de qué estar orgullosa. El reemplazo de los barcos de madera por los buques de hierro y de acero, la ha privado de una gran parte del *carrying trade*, y ningún reglamento ni ausencia alguna de reglamento se lo hubiera dado. Por la misma razón que el agua no puede remontar la pendiente de una montaña, los buques no pueden ser dirigidos hacia los países en que la mano de obra es más barata, por los países en que es aquella más cara. Si América poseyera diez mil grandes buques, sus tripulaciones, desde el ingeniero jefe hasta el mozo de limpieza serían extranjeros, por la excelente razón de que todos estos hombres cuestan menos caros en Liverpool ó en Amberes que en Nueva-York. Los americanos tienen mejor en que ocuparse que no en ir á recorrer los mares. El precio de los buques es también más elevado aquí que en Clyde. Si las leyes de navegación se suprimiesen mañana, ningún americano compraría buques en el extranjero para comerciar fuera. Si los compraba, el pabellón podría ser de la *bandera estrellada*, pero la tripulación, lo mismo que el buque, sería extranjera. La marina de comercio creada así no sería americana, ni aumentaría en nada la fortuna americana. Todavía durante numerosas generaciones, todos los esfuerzos que los americanos hagan con el fin de convertirse en los principales transportadores de mercancías, no pueden dejar de ser fracasos, y de ponerlos en ridículo.

He aquí una fábula que se aplica muy bien á esta situación: «Díjole la tortuga al león, viendo á este que se paseaba orgullosamente por la orilla de un río, que cualquier animal podía andar sobre la tierra como él. Haced, pues, como yo.» Y la tortuga se zambulló en el

rió. El león la imitó. Resultado: «La tortuga hizo buenas meriendas con la carne del león.»

América no debe ocuparse de la navegación en el Occéano antes de que su continente esté lleno, de que los precios de la mano de obra y de los materiales hayan descendido tanto como en Europa. Que deje aquella el mar tormentoso á su país natal, que está situado en medio de las olas, y manténgase aquella en la tierra, que es su herencia natural. Y eso que América, con sus barcos, se lleva todavía una buena parte de los transportes. Constrúyelos en mejores condiciones que sus rivales, pues tiene la madera en casa. Sus transportes en 1880 representan una suma de 280 millones de dollars, ó sea más de la sexta parte de todo el comercio extranjero. El cabotaje de América, del que se hallan los extranjeros excluidos, representa mejor papel, con treinta y cuatro millones de toneladas. El tonelaje marítimo total de la nación en 1884, era de 3.181,804 toneladas, lo que la coloca inmediatamente después de Inglaterra y mucho antes que las otras naciones.

En Inglaterra se vocifera mucho contra el Arancel de la República. A mi entender, sus resultados son mal comprendidos. Créese generalmente que los derechos son de índole apropiada para paralizar el comercio entre ambos países. Esta idea está tan lejos de la verdad, cuanto que Inglaterra no tiene cliente alguno á quien envíe más productos manufacturados, y con quien aumente su comercio tan rápidamente. Esta República con sus pretendidos derechos tan elevados, importa más mercancías inglesas que cualquier otro pueblo.

He aquí las cifras de 1883, que fué un mal año para América: Inglaterra envió á las Indias mercancías por valor de 24 millones de libras esterlinas; á Alemania, por 19 millones; á Francia, por 18, y á la República de los Estados Unidos, por 27 millones de libras esterlinas.

Las importaciones totales de América, dicho año, ascendieron á 725 millones de dollars. Más de un tercio de esa suma, ó sea 250 millones, procedían de Inglaterra ó de sus posesiones inglesas.

Para demostrar la importancia aplastante de las compras hechas por la República á Inglaterra, basta sólo compararlas con las compras hechas á los demás países. Francia en 1882 proporcionó mercancías por valor de 90 millones de dollars, y Alemania por 56 millones.

Inglaterra podría perder la clientela de Francia, ó de Alemania, ó de ambos países reunidos, sin sufrir por ello tanto como por la pérdida de su comercio con América. ¿No ha llegado aún para la Monarquía el momento de tomar ese hecho en consideración y de obrar en consecuencia, con respecto á su hijo respetuoso, que no cesa de aumentar su cifra de negocios, y le compra más productos que todo el resto del mundo? La cuestión del Libre Cambio en América no hay hombre vivo que pueda arreglarla. No podría serlo más que por dos medidas: O bien la cifra de los ingresos públicos se aumentaba por la elevación de impuestos interiores, ó bien se aumentaban derechos enormes á los únicos productos necesarios á la vida que América importa en grandes cantidades, el azúcar, el café, etc., etc. Ninguna de estas medidas me parece probable. Un nuevo derecho sobre la alimentación tiene tantas probabilidades de ser establecido en Inglaterra como en América. El democrático presidente Cleveland declaró en su primer mensaje al Congreso que toda reducción del Arancel debería ser soportada por los derechos impuestos hoy sobre las cosas necesarias á la vida. Tal es la tendencia general.

## FERRO-CARRILES Y CORRIENTES DE AGUA

Y veréis entonces (cuando las colonias habrán conquistado la independencia) cuánto se embellecerá la tierra. ¡Qué cultivo! ¡Qué de artes nuevas y de ciencias nuevas! ¡Qué seguridad para el comercio! La navegación precipitará á las gentes á salirse al encuentro unas de otras. Llegará día en que nos trasladaremos á una ciudad de California, bien poblada y bien administrada, como se va ahora á Meany, en la diligencia.

MARQUÉS DE ARGENSON.

Los habitantes de la pequeña isla estrecha de Inglaterra ó de los Estados miniaturas de Europa, no pueden tener la misma concepción de la distancia que los americanos. La enormidad del continente de América ensancha proporcionalmente las ideas que sus habitantes se forjan del espacio. El Estado de Nueva-York es casi tan grande como Inglaterra; el Texas es más grande que Francia, Inglaterra y Alemania reunidas. La California tiene una extensión igual á la de Austria. Algunos otros Estados y territorios, conocidos tan sólo de nombre en Inglaterra, como el Nevada, el Colorado, el Oregón y la Nebraska, tienen superficies más grandes que las de muchos reinos de Europa.

La distancia de Nueva-York á Chicago supera á la que va de Londres á Ruan; San Francisco está más lejos del Atlántico que Quebec de Londres. El viaje de Filadelfia á Nueva-Orleans es casi doble del de Londres á

San Petersburgo. Jerusalén, el Cairo, Constantinopla, Astrakan y Tenerife están todos más cerca de *Hyde-Park Corner* que *Sait Lake City* lo está de Boston. Durante la guerra civil, la frontera defendida por el general Grant superaba en extensión á una línea que fuera de Londres á Constantinopla, á través del canal de la Mancha y el Continente, de allí á la gran pirámide del Cairo, á través del Asia menor y la Palestina, y de allí, remontando el Nilo, hasta la primera catarata. Y esta línea si podía ser dibujada sería en muchas millas más corta que el trayecto de Nueva-York á Portland, en el Oregón.

Estas comparaciones permitirán al lector inglés que pueda formarse ideas que son tan familiares al americano como el emblema estrellado de su nacionalidad. Ayudarán aquellas también al europeo á formarse idea del trabajo y de las sumas que han sido necesarias para tender una red de ferro-carriles sobre todos los puntos de este vasto continente. Hace cien años, América era casi tan desconocida como el Africa de hoy. Algunos viajeros y exploradores se habían dado una caminata hasta *Père des laux*, y lo habían recorrido hasta el Golfo de México. Hasta 1803 no se había soñado en un viaje transcontinental. Dicho año, á petición del presidente Jefferson, se envió una expedición al Pacífico, bajo el mando del capitán Clarke y de Lewes. Este viaje fué considerado como un hecho extraordinario. El pequeño ejército se enfrascó en las soledades, á través de las montañas y, siguiendo la pendiente Oeste, hasta la embocadura de la ría de Colombia, en el Pacífico. En este viaje invirtieron para ida y vuelta, dos años y cuatro meses. Todavía en 1830 se hacía muy difícil viajar en el interior. Los Estados situados á lo largo de la costa, tenían establecidos pésimos caminos á todas partes. Comenzábase tan

sólo á construir ferro-carriles. El corazón del continente no se había abierto más que á los aventureros.

Los dos tercios de los correos eran transportados en pesadas diligencias, cuya caja descansaba sobre correas de cuero, á fin de que pudiera balancearse en todas direcciones, sin hacerse añicos en caminos hechos de troncos de árboles colocados transversalmente. En estas diligencias sentíase sacudido el pasajero como en un barco de pesca del canal de la Mancha en medio de una tempestad. El otro tercio era transportado á lomo de caballo. Los buques de vapor no hacían el servicio más que en cortas distancias y en todo el país no existían más que ventitrés millas de caminos de hierro. Todo esto sucedía hace nada más que medio siglo. En nuestra época de vagones-palacios y de trenes que hacen cuarenta millas por hora, es difícil imaginarse las molestias de un viaje en diligencia. Los libros de los primeros viajeros hállanse repletos de invectivas contra los horrores de ese género de locomoción. El noruego Arfedson escribía en 1832:

«Un viajero que desee trasladarse desde aquí (Augusta S. C.) por tierra á Nueva-Orleans, se le advierte seriamente que se despida de todos los comforts y que se prepare á pasar una campaña penosa.

»Si tiene mujer é hijos sin recursos, y no debe dejarles una herencia conveniente, que se apresure á asegurar su vida por la mayor cantidad posible que quiera asegurarle una Compañía. Lleva diez probabilidades contra una de morir en el camino, como lo demuestra el siguiente estado de las muertes accidentales: 1 muerto por un caballo desbocado; 2 ahogados; 3 por homicidio; 4 por explosión.»

Miss Martineau en 1834-35 describe uno de sus viajes en los términos siguientes:

«La circulación en los caminos es tan insignificante, que el extranjero se halla en una soledad casi completa.

Durante un viaje de muchos días, no nos hemos encontrado, á excepción de algunas carretas, de algunos campamentos, más que con un solo carruaje. Era una diligencia que regresaba de Charleston. Nuestro cruce en el bosque fué como el hallazgo de los buques en el mar. Pedimos á los pasajeros del Sud noticias sobre Charleston y de Europa, y ellos nos preguntaron sobre el estado de la situación política en Washington.»

En 1850, sir Charles Lyell escribía:

«Cuando se comparan los peligros, parece que sea más expuesto viajar por tierra, en un país nuevo, que en vapor por los ríos. Algunas personas que han sobrevivido á viajes repetidos en diligencia, nos han enseñado numerosas cicatrices. Un juez que acompañaba á mi esposa, en Natchez, le declaró que había vomitado tres veces.»

A los inconvenientes descritos en esos extractos, hay que añadir los de ser zarandeados en *Cordurays roals*, es decir, en caminos contruídos de trozos de madera colocados de través en el camino, sin que se hubieran tomado la pena de hacer desaparecer las desigualdades de la superficie. En los caminos en que no había competencia, la lentitud era desesperante. Un escritor dice:

«En promedio, hacíamos más de tres millas por hora; para obtener esta marcha, había que aguantar la insolencia de los conductores.»

Casi todos los viajeros ingleses de esa época se lamentan de la insolencia de los cocheros. Se habían de cuidar ellos mismos de sus equipajes.

El viaje de Troy á Chicago, realizado en 1832, por M. Philo Carpenter, nos permite dar á conocer la diversidad de los medios de locomoción empleados en aquella época. Tomó dicho señor el *Erit Canal* hasta Buffalo y de allí se trasladó á Detroit en vapor del lago. Esta travesía invertía ordinariamente cuatro días y medio. De Detroit, el señor Carpenter se trasladó á Niles en la

diligencia semanal; en Niles se embarcó hasta la desembocadura del río San José. Desde allí fué transportado en un junco por dos indios hasta la desembocadura del Columet, donde uno de los indios se negó á llevarle más adelante. Nuestro viajero hizo tratos con un colono para alquilarle un carruaje arrastrado por bueyes, y llegó en dicho vehículo á Fort Decarborn, como Chicago se llamaba entonces.

Después de 1830 vino el período de transición; los ferro-carriles primitivos comenzaron á hacer la competencia á los barcos y á los coches. En el número del 22 de mayo de 1836 del *Public Ledger* en Filadelfia aparecía el anuncio siguiente, antepuesto de una locomotora primitiva y de vagones:

«PRECIO DE LOS ASIENTOS REDUCIDO Á 12 DOLLARS.—*New Express Fast Packet Line, from Philadelphia to Pittsburg.* La única línea exclusivamente reservada á los viajeros, *via Lancaster and Harrisburg Railroads and Pennsylvania Canals.* Salida todos los días, á las seis de la mañana. Duración del viaje: tres días.»

Dos años más tarde, en el mismo periódico, se leía:

«¡REDUCCIÓN DE PRECIOS!—*Leech and Co's packet Line to Pittsburg, via Railroads and Canals.* Duración del viaje: cuatro días y medio.»

En uno de esos *Canals Boats* fué donde vi yo llegar á Pittsburgo la primera locomotora.

Los primeros ferro-carriles eran muy imperfectos... Fueron por de pronto arrastrados por caballos y mulas, pero las locomotoras fueron importadas pronto y copiadas en América.

En un suelto publicado en el *Charleston Patriot* de de Abril de 1836, se describe así otro medio de propulsión:

«Ayer, á medio día, ante numeroso público, se ató una vela á un vagón. Este vagón, cargado con quince

personas, recorrió de 12 á 15 millas por hora. En seguida 30 personas y 3 toneladas de hierro fueron transportadas á razón de diez millas por hora. Considerando la manera imperfecta en que la vela fué colocada, el resultado fué de los más satisfactorios.»

Pero la más curiosa de todas las máquinas fué inventada por Detmold. Poníala en movimiento un caballo que iba en una plataforma sin fin, y transportaba aquella pasajeros á razón de 12 millas por hora.

Observad cómo fué abierto á la civilización el interior del continente. Un «marchante» de Santa Fe escribía en 1830: «El día de nuestra salida de Independencia, (en vagonetas tiradas por mulas), abandonamos las últimas moradas humanas que habíamos de encontrar en nuestro camino: de los confines del Missouri á los de Nuevo México no hallamos ni siquiera un campamento indio.»

Cuando se reemplazaron las bestias de carga por vagones para los transportes interiores, la naturaleza extraordinaria de ese cambio motivó las siguientes líneas al *Mile's Register*, en 8 de mayo de 1860:

«Una brigada de 70 hombres se hallaba recientemente en San Luís, preparándose para una expedición á las Montañas Rocosas. ¿Qué veremos en seguida?»

Cerca de treinta años más tarde establecióse, por la *Pike's Peak Express Company*, una línea regular de diligencias entre la ribera del Missouri y las Montañas Rocosas. Los transportes se efectuaban por vagones-trenes y en coches arrastrados por bueyes y mulas.

El servicio de esta línea era tan perfecto, que una distancia de 700 millas se franqueaba en seis días y seis noches. En la primavera de 1860, los propietarios de esta línea establecieron la que se llamó el *Pony Express*, que servía de correo rápido diario entre las ciudades del Atlántico y la costa del Pacífico. Esta empresa fué la maravilla del espíritu inventivo americano. Antes de esta épo-

ca, necesitábanse tres semanas para transportar el correo por vapor de Nueva-York á San Francisco. El *Pony Express* franqueaba la distancia entre el *railway-terminus*, en el Missouri y el Pacífico, en ocho ó nueve días. No contratava más que á hombres valerosos; los encuentros con los indios y con los salteadores de caminos eran frecuentes; las estaciones de parada eran con frecuencia incendiadas y robado el material.

Todo el trayecto, es decir, cerca de dos mil millas, no era más que una completa soledad. No se permitía parada alguna. Cambiábanse los caballos en cada estación, y los postillones cada cincuenta ó sesenta millas. Esta rapidez determinó al Gobierno á enviar el correo por tierra.

Tales fueron los humildes comienzos del magnífico sistema de ferro-carriles de la América del Norte. Cuando el éxito de la primera línea ya no fué dudoso, establecieronse rápidamente nuevas líneas. En todas las partes habitadas del continente veíanse hombres cavando, nivelando, haciendo barrenos, perforando túneles con un ardor increíble que no decaía un momento. Los recursos del país, gracias á estas grandes rutas artificiales, se desarrollaron con maravillosa rapidez.

La idea de tender una línea de ferro-carril á lo largo de todo el continente acabó por imponerse á la opinión pública. Desde el año 1846, la posibilidad de una tal empresa fué decidida por el Congreso y en 1849 tomó la idea una forma tangible con la ley presentada por el senador Benton. En 1851 enviáronse ingenieros para que eligieran una ruta, pero la guerra entre el Norte y el Sud ocasionó retardos. Terminada la guerra, el Congreso votó subsidios en metálico y en terrenos para las compañías autorizadas á construir la línea. Los trabajos empezaron en 1853, pero lentamente. En 1865 se llevaron á cabo aquellos con una rapidez sin precedente. Colocá-



banse diariamente dos ó tres millas de rails. La línea quedó terminada y fué abierta en toda su extensión en 1869. Desde entonces se han construído tres nuevas líneas transcontinentales.

Los ferro-carriles americanos fueron construídos con concesiones para cortas distancias, pero á medida que la población aumentó, eran aquellas *consolidadas* y se transformaban en grandes líneas directas, entre estaciones *terminus* separadas por centenares de millas. Con el tiempo, esas grandes líneas han ido absorbiendo á las pequeñas. Hoy existen varios sistemas prestando servicio en extensos distritos. El *Pennsylvania*, el más importante de todos, es un ejemplo de ello. Su red abarca 5.491 millas.

Los ingresos brutos en 1884 fueron de 80 millones de dollars, el tonelaje de 63 millones de toneladas, y el precio del flete quizás el más bajo del mundo entero, ó sea de unos cuatro *mills* (menos de medio penique) por tonelada y por milla. Esta línea está sólidamente construída, balastada con piedra, y bajo todos los conceptos, sostiene favorablemente la comparación con las Grandes Compañías de Europa. Exceptúo de ello numerosos pasos á nivel con pendientes que no serían toleradas en ningún otro país.

Ocurre con los ferro-carriles lo que con las manufacturas. La *consolidación* en manos de algunas sociedades, parece ser la tendencia inevitable. Las economías y las mejoras realizadas así sobre las cien pequeñas compañías separadas, cada una con distinto personal, son tan grandes y manifiestas, que nada podría impedir esas *consolidaciones*. El resultado de esta concentración de fuerzas es difícil de prever, pero á no dudarlo, hállase conforme con las leyes económicas. Podemos continuar, pues, sin temor. Nos hallamos sobre terreno seguro. Si las sociedades alcanzan dimensiones gigantescas é intentan

abusar de su potencia, olvidando que son las criaturas y sirvientes del Estado, puede contar con la Democracia para hacerlas entrar en razón. No hay problema alguno que un pueblo instruído no pueda y no quiera resolver en bien de los intereses de todos y el día en que la solución es necesaria.

La red de los ferro-carriles americanos comenzada hace cincuenta años de una manera tan humilde, alcanzaba en 1885 una extensión de 128.000 millas. Europa no posee tantas. En 1883 su red no contaba más que 114.300 millas, y el mundo entero 279.850 millas. El *record* de los diez últimos años demuestra con cuánta rapidez se tienden esas líneas. Durante este período no se han construído menos de 44.280 millas. Han de transcurrir pocos años, quizás menos de diez, antes de que la extensión de América no sea superior á las de todas las otras líneas del globo.

En ningún país del mundo es tan confortable y tan lujoso el viaje. Esta ventaja se la debemos principalmente á una notable invención americana, el *sleeping-car*, sin el cual las líneas de caminos de hierro de recorridos tan extensos hubieran resultado hartamente imperfectas. Los viajes entre los océanos reclamaban siete días y otras tantas noches, así como los viajes de Chicago y otras poblaciones del Oeste á Nueva-York, que necesitaban de venticuatro á ventiocho horas consecutivas, no se hubieran podido emprender más que en casos urgentes, si el desgraciado viajero se hubiese visto obligado á permanecer sentado, como en los antiguos vagones.

La naturaleza ha hecho mucho para facilitar las comunicaciones en América. Los mares interiores que contienen un tercio de toda el agua dulce del mundo, y sus inmensos ríos no esperaban más que al vapor para transformarse en magníficos caminos. Un barco que dé la

vuelta á esos lagos recorre una distancia más larga que la de Nueva York á Liverpool.

Los ríos de América son igualmente los más vastos del mundo. Después del Plata y del Amazonas, sigue el Mississipi con una corriente de más de dos millones de pies cúbicos por hora. Este poderoso río, que los Indios en su pintoresco lenguaje llamaban el *Padre de las Aguas*, iguala en volumen á todos los ríos de Europa reunidos, excepto el Volga. Es igual á tres Ganges, á veintisiete Senas, á ochenta Tíbers. La extensión del Mississipi es de 2.250 millas, y la de sus afluentes navegables excede de 20.000 millas.

El Hudson es navegable para grandes vapores, hasta Albany, á ciento cincuenta millas del Atlántico. Otra docena de ríos más ofrecen idénticas ventajas. Muchos puertos muy conocidos, están á una distancia considerable de la costa. Tal es el caso de Filadelfia, de Baltimore, de Nueva-Orleans y de Portland, en la costa del Pacífico. La existencia de puertos interiores, con docks extensos, muelles, grandes buques, es un manantial de continua sorpresa para el viajero europeo.

Buques de tres mil toneladas á quinientas millas del mar, pueden sorprender en efecto á quien no haya visto más que buques de vela en el mar. Al pasearse por los muelles de las poblaciones de los lagos, Buffalo, Toledo, Chicago ó Duluth, puede uno figurarse que se halla en las orillas del mar.

Las grandes corrientes de agua natural están unidas unas con otras por canales artificiales. En 1880 había en los Estados Unidos 4.468 millas de canales que habían costado 265 millones de dollars. Unas dos mil millas de canales fueron abandonadas á causa de las facilidades más grandes ofrecidas por los ferro-carriles. Muchos canales de los que funcionan todavía no cubren sus gastos, y, sin duda, muchos de ellos serán abandonados. El flete

en 1880 elevóse en los canales á la cifra de 21.044,292 toneladas, que produjeron un ingreso bruto de 45 millones.

La historia de los principios de la navegación presenta tan curiosos contrastes y hechos tan extraordinarios como las demás partes de la historia de los progresos de América. A principios de siglo no se había logrado construir un buque de vapor que funcionara bien. Durante veinte ó treinta años, los inventores, en Francia, en Escocia, en Inglaterra, en América, habían buscado aplicar un principio que sabían era perfectamente aplicable. Pero ignoraban dos ó tres cosas esenciales, é iban aquellos de fracaso en fracaso, aproximándose no obstante, cada vez más al éxito. Jhon Fitch y Oliver Eraus son los primeros americanos que tomaron parte en esta lucha.

Aprovechando las experiencias de todos, un ingeniero americano, Robert Fulton, consiguió en 1807, construir un buque práctico. El *Clermont*, de Fulton, fué el primer buque de vapor que prestó servicio. Desplazaba 150 toneladas; fué botado en el Hudson en 1807 é hizo durante un año el servicio de viajeros entre Nueva-York y Albany. El primer buque de vapor del valle del Mississipi, fué construído en 1811 y se denominó *Orleans*. Tenía una rueda detrás y recorría la distancia de Pittsburgo á Nueva-Orleans, ó sea más de dos mil millas, en catorce días. Al año siguiente, Enrique Bell, escocés, construyó el *Cometa*, de treinta toneladas, que iba de Glasgow á Greenvek, y en 1813 dió la vuelta á las Islas Inglesas. En 1819 el *Savanah*, desplazando 380 toneladas, procedente de América, hizo la travesía del Atlántico, visitó Liverpool, San Petersburgo, Copennague y regreso.

Diez y nueve años más tarde el *Great Western*, de mil trescientas cuarenta toneladas y el *Sirius*, procedente de Inglaterra, hicieron la travesía del Atlántico. Dos años después la Compañía *Cunard* estableció la hoy célebre línea de vapores, inaugurando una era de navegación que

ha revolucionado la vida humana y colocado al antiguo y al nuevo mundo á seis días de distancia.

La historia de la navegación interior no es menos interesante. Los primeros transportes por agua se efectuaron por medio de barcos. Descendían bastante bien la corriente, pero al remontarla tenían necesidad de que los empujaran con las picas. Los barcos eran largos y estrechos, puntiagudo por delante y por detrás, y ligero de peso. Necesitábanse de 15 á 20 hombres para empujarlo. Esos hombres, en número igual á cada lado, se colocaban en tablones que se extendían á lo largo del barco. Cada uno de aquellos apoyaba el extremo de una larga pica en el fondo del agua, colocaba el otro extremo á su espalda y apoyándose en este con toda su fuerza, hacía deslizar el barco bajo sus pies. En tanto que los de un lado pasaban así en línea hasta atrás, los del otro lado daban media vuelta yendo á recobrar su sitio de delante, apretando sus picas en el fondo del agua. Los barqueros iban siempre con el fusil á cuestas para defenderse contra las sorpresas de los indios. Sus viajes duraban con frecuencia muchos meses. Estos *Keel-boatmen* llevaban una vida semi-bárbara, acabando por parecerse más á los salvajes indígenas que á descendientes de europeos. No tenían casi más respeto por la vida humana que el que sentían por los animales que mataban en las orillas. Las descripciones que de sus costumbres nos han dejado los escritores de esa época, exceden en horror á cuanto se haya podido contar sobre la vida de los vaqueros y de los mineros. Dichos barqueros se han disuelto ante los buques de vapor y la civilización, tan completamente como las soledades en medio de las cuales se pasaban la vida. Con otros *barbarismos* del buen tiempo viejo, han caído aquellos en el olvido. *Requiescat in pace.*

He aquí las palabras consagradas á una de las primeras líneas de *paquebots*:

«El 11 de Enero de 1794, se estableció entre Cincinnati y Pittsburgo, un servicio de dos *Keel-boats* con «co-razas» á prueba de balas y otros proyectiles, provistos de cañones y de armas de menor calibre.»

Aún cuando los *Steam-boats* ofreciesen mayores facilidades y más comodidades que los *Sloops* ó *Stages*, estaban muy conducidos y eran á veces peligrosos. El número de colisiones y explosiones era espantoso. Los *Steam* tomaron la costumbre de remolcar los *Safety-boats barges*... En 1834-35 miss Martineau halló ese género de viaje, en el Oeste, proverbialmente peligroso. Decía aquella:

Quedéme bastante sorprendida de las recomendaciones que se me prodigaban en todo el Sur sobre la necesidad de hacer una buena elección entre los *Steam-boats* del Mississipi, así como oirme gravemente preguntar cuando puse el pie en el buque si me había provisto de salvavidas. Vi que todos los demás pasajeros los llevaban consigo. Mi sorpresa cesó cuando me encontré en la orilla con numerosos barcos detenidos y abandonados á causa de accidentes.»

Después de esta época, los reglamentos severos que sometían á todos los buques á la vigilancia gubernamental, han convertido el viaje por los ríos en tan seguro como delicioso.

Una excursión de San Luís ó Cincinnati á Nueva-Orleans, en uno de los palacios flotantes que hacen la travesía del bajo Ohio y del Mississipi, es una de las maneras más agradables de pasar las vacaciones.

El tráfico de estos ríos del Oeste sorprenderá á muchas personas. Tomemos como ejemplo el Ohio. Una autoridad competente ha declarado que su comercio total entre Pittsburgo, su cabeza, y New-Cairo, su desembocadura, en una extensión de unas mil millas, excedía

en 1874 de 800 millones de dollars, una suma más considerable que la de las exportaciones totales de la nación entera. Los transportes por el Ohio son los más baratos del mundo. El carbón, el coque y otros artículos voluminosos son transportados á razón de un vigésimo de *cent*, es decir, la cuadrigésima parte de un penique, por tonelada y por milla. Esta baratura se hace posible por los barcos que se atan juntos y que se remolcan á vapor. Esas masas flotantes son transportadas por la corriente. El vapor, á la bajada, no tiene casi más que guiar y remolcar los barcos vacíos. Las estadísticas de 1884 demuestran que los empresarios nada más que de la población de Pittsburgo poseían para el servicio del río 4,383 barcos, comprendidos en dicho número los barcos, desplazando 1,700,000 toneladas. Entre dichos buques había 163 *Steam-boats*. Veinte millas de vías navegables están abiertas á esa flota de Pittsburgo y otros muchos miles de millas menos importantes se abrirán cuando se hayan realizado fáciles mejoras. El gobierno se ocupa activamente y sin interrupción de esa tarea, al propio tiempo que de mejorar la navegación existente. Aún hoy puede un buque salir de Pittsburgo con destino á un puerto situado á 4,300 millas, ó sea la distancia que va de Nueva-York á Queenstonn y la mitad de la distancia que separa á Nueva-York de los puertos del Báltico.

Durante los cincuenta años que estamos examinando, hemos reemplazado los buques incómodos y lentos de los canales, como medios de viaje, por los *express* y pequeños vapores con su barca de salvamento, por palacios flotantes.

Nada podía hacerse mejor para hacer agradecido al hombre por los beneficios de que goza en este último cuarto del siglo XIX, que el estudio de la manera como vivían nuestros antepasados. No podemos tener de ello más que una idea aproximada. Las incomodidades que nos

harían la vida imposible, aquéllos apenas si las notaban, y es probable que sufrieran otras molestias que no han llegado á conocimiento nuestro. Si se escribiera la historia de sus miserables vidas, de un modo completo, el cuadro sería aún más espantoso que el que conocemos. Augusto Comte ha gravemente expuesto una religión de la humanidad. Considera que la humanidad merece que se la honre por haber triunfado de la materia y de las incomodidades en que vivía el hombre primitivo. Se han fundado religiones sobre bases que no valen lo que ésta. Nada es tan maravilloso como la manera como ha subyugado el hombre las fuerzas de la naturaleza, y del modo como ha sabido uncirlas á su carro y á su barco.

Pero seamos modestos. Los hombres de la generación próxima, al examinar nuestras condiciones de vida actual y compararlas á las suyas, tendrán para nosotros la piedad que sentimos nosotros para nuestros antepasados.

La marcha de la humanidad en todos los siglos venideros será de progreso y adelanto. La mejora de las condiciones materiales será preferente sobre las cuestiones mentales. Un día se dirá con sorpresa que hubo un tiempo en que el estado de guerra reinaba sobre la tierra, entre divisiones de hombres, que se llamaban naciones, ó que Europa enseñaba continuamente á nueve millones de hombres la manera de exterminar á sus hermanos, y llamó á ese vil trabajo una profesión. El hombre del porvenir se extrañará de que la intemperancia haya reinado, en esos días de barbarie, que haya habido pobres y criminales, innumerables, que aun en Inglaterra haya la minoría dominado á la mayoría, que el suelo haya pertenecido y servido á una sola clase, que el presupuesto público se haya visto anualmente recargado en un millón de libras esterlinas para entregarlo á una sola familia que lo gasta en ostentación vulgar, ó en placeres desarreglados, una familia que era un insulto para todas las

demás familias del país, ya que aquella tenía por principio la inferioridad de estas. Leerá todos estos relatos como leemos nosotros hoy los que conciernen á los *Keelboats* «acorazados» y á las locomotoras arrastradas por caballos, y dará gracias al cielo de no haberle hecho nacer antes de venir los tiempos civilizados. La civilización de una época es, para la época siguiente, una barbarie. Todos nosotros seremos bárbaros á los ojos de nuestros biznietos.

Todas nuestras mejoras no nos han conducido aún muy lejos en el camino del progreso, pero nuestra marcha continúa. El presente vale más que el pasado. Es la misión de la Democracia la de ponerse al frente de esa marcha triunfante y de mejorar, poco á poco, las condiciones de existencia de las masas.

FIN

## ÍNDICE

	Págs.
La constelación federal. ....	5
Legislación departamental. ....	13
La guerra y los tratados. ....	17
El Poder Ejecutivo. El Presidente. ....	21
Instrucción. ....	29
Religión. ....	41
Pauperismo y crimen. ....	51
La República. ....	63
El pueblo americano. ....	81
Ciudades y villas. ....	99
Las condiciones de la vida. ....	121
Ocupaciones. ....	148
Agricultura. ....	163
Industria. ....	177
Las minas. ....	189
Tráfico y comercio. ....	199
Ferrocarriles y corrientes de agua. ....	207