

donde pudiera tocar cualquiera de ellos con pérdida de muy pocas horas, y en donde hacen los ingleses un comercio de bastante valor, aunque solo se tomen en cuenta los cambios á que da lugar la extracción de mineral de cobre. Y sin embargo, el vapor de una de aquellas líneas toca en Jacmel, puerto insignificante de Haití, y en el cual solo cambia el vapor una pequeña balija y algun pasajero de color.

La tercera prolongacion, marcada en las tablas con el núm. 4, corre entre Santómas y Demerara, en la Guayana inglesa, con escala en varias islas inglesas de barlovento, y recalando algunas horas en las francesas de Martinica y Guadalupe, porque se hallan al paso. La distancia que recorre esta línea es de 919 millas.

La cuarta prolongacion, marcada en la tabla número 5, comprende solamente el corto espacio de 350 millas desde las Barbadas, que es su punto de partida, hasta la isla de Tabago, tocando en la isla de Trinidad.

La quinta y última línea secundaria de la primera grande línea atlántica, marcadas en la tabla núm. 6, es la de Santómas á Nassau, puerto de la isla de Providencia y capital de las Bahamas. Este vapor recorre la distancia de 860 millas sin escala ninguna, y solo con el objeto de poner en comunicacion con la metrópoli al archipiélago improductivo y casi desierto de las Bahamas, cuya posesion solo puede convenir á la Inglaterra bajo el punto de vista militar.

La segunda gran línea atlántica de esta vasta empresa recorre el espacio de 5,250 millas, desde Southampton en Inglaterra hasta Rio de Janeiro en el Brasil, con escala en Lisboa, isla de Madera y Tenerife, de San Vicente, una de las del Cabo Verde, Pernambuco y Bahía. La duracion del viaje es de 29 dias, incluyendo las recaladas.

La sola prolongacion de esta gran línea corre desde el Rio de Janeiro hasta Buenos Aires, con escala en Montevideo, viaje de 1,170 millas que hace el vapor en 7 dias y medio, ó sean unos 38 dias desde Southampton, incluyendo el tiempo de mar y recaladas de la línea principal.

En esta simple exposicion verá fácilmente el menos versado en la materia la sabia vigilancia con que el gobierno ingles cuida de fomentar el comercio jeneral de su nacion. Si hubiese dejado abandonada la empresa de la Mala Real á su propia voluntad, esta hubiera inventado otro itinerario de mas utilidad para sus ingresos particulares, haciendo que sus vapores tocasen en varios centros comerciales extranjeros, de donde sacaría cuantiosos fletes, mucha correspondencia y gran número de pasajeros. Pero el gobierno, pensando que lo que ganasen esos puntos extranjeros y una empresa particular de su nacion lo perderian las posesiones británicas en América y el comercio jeneral de Inglaterra, lo dispuso de otro modo; no coartando arbitrariamente la libertad de una empresa particular de sus súbditos, sino remunerando liberalmente á esa empresa para que aceptase un itinerario provechoso á los intereses comunes de la nacion: á las 240,000 libras esterlinas, ó sea 1,200,000 pesos fuertes que antes daba de subvencion á la línea de la Mala Real de las Antillas, ha agregado 30,000 libras esterlinas para la gran línea de Southampton á Rio de Janeiro y su prolongacion hasta el Rio de la Plata; y asciende ahora la subvencion que recibe la empresa de la Mala Real á un millon trescientos y cincuenta mil pesos fuertes anuales.

Las observaciones que hemos dispersado por esta reseña indicarán quizá la intencion del gobierno británico, al intervenir en el arreglo de las rutas de los vapores de la empresa de la Mala Real: favorecer preferentemente á sus colonias y á su comercio; servir puntos extranjeros de donde puedan sacar mas ventaja la política y el comercio ingles que la política y el comercio de aquellos puntos; y evitar en países capaces de obtener mucho poder y mucha riqueza marítimas, un contacto de los buques de la empresa que pudiese contribuir al desarrollo de ese poder y de esa riqueza, tal parece haber sido el pensamiento del gobierno británico al formar los itinerarios de la Mala Real. Su simple inspeccion lo dice. España y los Estados Unidos quedan de hecho excluidos de las ventajas que pudiera prestar á su comercio y á sus relaciones en América el servicio de los vapores de estas líneas. El vapor de Cunard que corre entre Nueva York y Santómas una vez al mes, y por medio del cual podría corresponderse rápida y fácilmente el comercio angloamericano con el Brasil y el Rio de la Plata, no admite correspondencia alguna que no sea para las posesiones británicas; la isla de Cuba solo cambiará algunos pasajeros y cartas con Jamaica, Santómas y Puerto-Rico por estos vapores; y nos atreveríamos á decir que el Gobierno de España tendría muchas dificultades que vencer, si quisiese tratar de buena fe con el ingles para un arreglo de la correspondencia del comercio de la Peninsula con la América Meridional, aprovechando la recalada en Lisboa de los vapores de la Mala Real.

No se puede encarecer bastante la importancia de estos hechos. El solo remedio que queda es darse mucha prisa en imitar el grande ejemplo de Inglaterra.

Hasta el momento de la salida de la Habana del vapor *Georgia* el dia 3 del corriente, tenemos cartas de aquella ciudad que nos dan noticia de la perfecta tranquilidad que reinaba en toda la isla de Cuba. El movimiento mercantil florecia en todas partes, y jamás ha habido en la Isla tanta confianza en la fuerza y los recursos del Gobierno. El viérnes publicaremos una carta interesante de la Habana, en que se anuncian algunas medidas muy acertadas del Gobierno de Cuba.

Inundacion en la Luisiana.

Los periódicos de Nueva Orleans anuncian que una inundacion del Mississippi amenazaba á aquella ciudad. Del 26 al 28 de Marzo último estuvieron muy alarmados los habitantes de la primera y tercera municipalidades por estar casi rebosando el rio. El 26 se desmoronó una parte del malecon inmediato á la calle de San Fernando, en la tercera municipalidad, y á no ser por la prontitud con que los vecinos de aquel barrio acudieron á variar el curso del agua y tapar la abertura del malecon, se hubieran sufrido sin duda pérdidas considerables.

Segun los periódicos de Nueva Orleans, de fecha mas reciente, caia la lluvia en abundancia, y se temia mucho que ablandándose el malecon del rio, la fuerza del agua causase algun desmoronamiento. El *Vigilante* de Donaldsonville del 26 del mes último, dice que las aguas del rio habian alcanzado allí la elevacion de 1849; que en varias partes habian rebosado, y que la inundacion habiera podido ser terrible si no se hubiera trabajado inmediatamente en alzar los malecones. En la tarde del 25, el bayou habia salido de madre en frente del barrio mas comercial de la ciudad, pero la mayor parte de los diques resistian bastante bien y se trabajaba con actividad en asegurar los que no presentaban bastantes garantías de solidez.

A unas ocho millas de Donaldsonville se habia practicado una enorme abertura en la hacienda de Mr. Dowell, en la orilla opuesta; el agua se precipitaba á torrentes por ella y estaban inundados los campos inmediatos. Tres dias hacia que se habia efectuado la abertura, y no se habia logrado taparla sin embargo de los esfuerzos que se hacian. Tambien estaban inundadas las haciendas bañadas por el rio Nuevo.

En los distritos de Saint Jacques y de Carroll amenazaban tambien desmoronarse los diques, y en algunas partes habia mas de 200 negros ocupados en asegurarlos. En Baton Rouge subia el agua del rio con mucha fuerza, y se habia abierto una brecha de mas de treinta pies en la hacienda del Dr. Patrick. En Pointe-Coupée las aguas seguian tambien subiendo y se temia que el dique nuevo que se hizo el año último no pudiese resistir su fuerza. El rio Colorado habia inspirado tambien serios temores, y sin embargo de que era bastante considerable la inundacion en Alejandria, se esperaba que las aguas no tardarian en bajar.

Panamá.

La *Crónica Oficial* de Panamá, correspondiente al 20 de Marzo anterior, al anunciar la concesion últimamente hecha á Mr. E. Le Breton, del mineral de oro llamado *La Marea*, en la rica comarca del Darien, nos suministra los curiosos datos que á continuacion insertamos. "El Darien, dice nuestro colega, es la tierra aurífera por excelencia. Ella mereció que se llamara *Castillo del oro*. Es histórico que al conquistar los españoles esa porcion preciosa del Istmo, los Caciques *Cemaco, Careta, Boniamá, Pacorosa, Cocurá, Ponca, Comagre, Dovaiva, Abenamechei, Avireiva etc.*, hicieron grandes obsequios de oro, virgen y elaborado, á *Vasco Nuñez de Balboa, á Francisco Pizarro, á Valdivia Colmenares, Almagro, Corral, Caicedo, Perez de la Rúa* y otros. Es histórico que el templo de oro de *Dovaiva* era un objeto maravilloso, segun los informes unánimes de los naturales, quienes por respeto y acatamiento á sus Dioses no lo entregaron jamás al extranjero. Es histórico que el hijo de *Comagre*, viendo disputar á los españoles por la particion del codiciado metal, los inquietó, despreciando la cosa, en razon de la abundancia del metal que habia allí y en el Perú. Es histórico que del Darien se hicieron remesas cuantiosas de oro á España hasta robustecer con su producto la conquista completa del pais, y formar en él las expediciones al Perú, Ecuador, Sur de la Nueva Granada, Bolivia y Chile sucesivamente. Los reyes católicos establecieron en el Darien la ciudad de *Santa María de la Antigua*, y las villas de *San Sebastian, Chapigana, Molinca, Pinogana y Tucuti*, poblaciones todas que se sostenian con el laboreo de las minas y que medraban á su sombra. Por cuenta de la Corona se trabajaron las famosas de *Cana* y del *Espirito Santo*, las cuales rindieron inmensas sumas á S. M. C. Despertada la codicia en Irlanda y tambien en los filibusteros por nuestro *Dorado*, é invadido el Darien frecuentemente por los últimos, el gabinete de Madrid inutilizó las minas que estaban explotándose entonces, las ocultó, y puso fuertes guarniciones en la Costa del Norte para prevenir la pérdida de su importante Colonia. El extranjero burlado en sus designios, hubo de

ocurrir á un espediente horrible; llegaba á Maudinga y á la Carolina, derramaba sobre los indios, armas, municiones, pólvora, telas, utensilios de hierro, etc. etc., cambiando estos artículos por oro, algodón y carey, y como los darienes eran belicosos, y se mantenian formando tribus considerables en las montañas, sulian luego de ellas por temporadas, fieros, á hacer la guerra á los españoles. No se pensó ya en otra cosa por los reyes de España que en el sostenimiento del Darien, para utilizarlo con oportunidad. Pero de resultados de la guerra entre los pueblos cristianos y los indios, el pais fué decayendo, las familias emigraron, unas á puntos del Istmo y otras al Perú. De este modo quedó anulada la mas floreciente colonia española, la que fué cuna de todas las otras, con excepcion de las Antillas y Méjico. Proclamada la independencia del Istmo en 1821, se hizo la paz con los indios darienes, y hemos cultivado con ellos amistad y relaciones de comercio. Aunque sin establecimientos formales mineros, se ha sacado del Darien algun oro. Ahora va á acometerse seriamente la explotacion de la *Marea*, y no trépidamos en asegurar al Sr. Le Breton que será fructuosa, muy fructuosa su empresa. Abrigamos la idea íntima, fundada en los hechos, de que si la inmigracion á California se hubiera dirigido al Darien, con menos sacrificios de vidas y fortunas, con mas facilidades y con mas cómodos alojamientos, se habria obtenido el resultado apetecido. No es tarde, pues que bajo las democráticas instituciones de la república y bajo sus leyes liberales y francas de inmigracion, pueden los extranjeros morales y laboriosos abrirse un campo de riqueza en las tierras auríferas del canton Darien, el cual se brinda tanto á esta clase de industria productiva."

Cuba, por X. Marmier.

En nuestro número del 2 del corriente hemos dado cuenta de una parte de un trabajo sobre la isla de Cuba, comunicada por su autor, Mr. X. Marmier, á la *Semaine* de Paris. Vamos á ocuparnos hoy del fin de este notable trabajo, inserto en el número del 14 de Marzo del citado periódico frances; pero dignamos desde luego que no participamos de las ideas poéticas de Mr. Marmier con respecto á la industria y los ferrocarriles en la isla de Cuba, y no solo deseamos sino que estamos persuadidos de que no llegará á realizarse la profecía contenida en estas sus palabras:

"Si el mundo todo debe ser entregado á la potencia del vapor, los Cristóbal Colon de otra era señalarán quizá á la cabeza de las Antillas, entre las dos Américas, una isla umada de Dios, en que se podrá respirar el aroma de una flor, virgen de todo polvo de carbon, y oír en el silencio de la noche los arrullos de la tórtola lejos de los lúgubres silbidos de una caldera.

"La isla á que deseo este porvenir ha hecho ya un sacrificio á Baal echando en el camino de Güines y de Matanzas sus carriles de hierro y sus locomotoras. Ojalá no pase mas allá! Ojalá que al paso que vaya solo mejorando sus caminos, conserve sus rápidos quitrines y sus ligeras volantas!"

Mr. X. Marmier se ocupa en seguida de los diversos ramos de esportacion de la isla de Cuba y de lo que han producido hasta 1846; y llegando al tabaco, hace acerca de él la interesante disertacion que vamos á extractar:

"El tabaco! A esta palabra veo desde aquí la innumerable lejion de los fumadores unir el nombre de la Habana. Por su tabaco se conoce la hermosa Isla en todo el mundo, como la Champaña por su vino y el antiguo Perú por sus minas. Y soñando en el indolente placer de ver flotar en el aire la nube azulada, y la ceniza blanca de un buen cigarro, desde las riberas del Sena á las del Neva y desde las costas de España á las llanuras de la América del Norte, el poeta pensador, el marino cansado de su cuarto, el leon de West End y del boulevard italiano, vuelven la vista hácia la Habana como un fiel musulman hácia la Meca. Y yo que no he podido sustraerme al contagio universal, lo digo con pesar: el tabaco es una yerba atroz, una raíz fibrosa en que se eleva á cuatro ó cinco pies de altura un tallo redondo, velludo, viscoso, con anchas hojas en forma de lanza y de un verde pálido. Dicen los botánicos que es de la famosa familia de las solanáceas, á la cual pertenece la belladona, y á fe que al ver su livida figura, puede uno atribuirle fácilmente toda clase de vicios peligrosos. Cuanto trabajo tambien le ha costado para andar su camino en el mundo desde el dia en que fué introducida como una curiosidad en Europa por Mr. Nicot, cuyo nombre llevó por algun tiempo, hasta el en que reducida á fino polvo, se derramaba en las chorreras de encaje de los hidalgos de Versalles y en los falbalaes de las grandes señoras, y desde el dia en que los ingleses venidos de Virginia la fumaban en pipas de barro, hasta el en que la hemos visto aparecer bajo la forma lijera de panteletas.

"No ha parecido á ciertos Papas inferior á su dignidad el estampar su sello al pie de dos bulas especiales para prohibir el uso del tabaco. Un rey, Jaime I, ha hecho uso de su real pluma para demostrar la accion funesta del tabaco. Josué Sylvester, poeta con-