

LAS GRANDES COLONIAS

CANADÁ

Es una colonia autónoma inglesa, por eso se la conoce también con los nombres de América inglesa o Dominios del Canadá, que por el N. y formando sus tierras un verdadero laberinto parecen llegar al polo; esta parte septentrional fué anexionada en 1907 con el nombre de territorio de Franklin.

El Canadá es eminentemente marítimo, rodeado de tres océanos: el Glacial Ártico, el Pacífico y el Atlántico; parece a primera vista abordable por cualquier parte, pero no es así; los hielos en formidable barrera son para esta colonia una fortaleza inexpugnable, que puede servir mucho mejor que las murallas de granito. Por el Sur todo su límite lo constituyen lo Estados Unidos, de modo que no tiene mas vecinos inmediatos que los yankis.

Su situación es entre los 41º, 42', 83" de latitud N., y los 57 y 141º de longitud O.

Tiene una extensión de 9.589.700 k² sin contar las bahías de Hudson y San Lorenzo, ni tampoco la de los grandes lagos que limitan con los Estados Unidos.

La línea más larga, en recta que se puede tirar de E. a O., es de 4.998 kilómetros y de N. a S. de 2.967.

Su población es de 6.400.000 habitantes.

(La extensión de Europa es de 9.913.440 k².)

Los primeros hombres que pisaron el Canadá fueron los normandos *Biorm* y *Leif* en el año 1100, quienes, según unos autores france-

ses habitaban en Islandia, y otros afirman que en Groenlandia, y una tormenta enorme los lanzó hacia unas costas para ellos desconocidas y que recorrieron en tres años de permanencia, llegando por Nueva Escocia hasta el Golfo de San Lorenzo y abandonando luego estas tierras para volver a su país guiados por las estrellas, arribando a Groenlandia.

Hay que tener en cuenta que el origen de la palabra Canadá no se conoce, pero coincide, que *Kanada* en lengua iroquesa quiere decir *cabaña*, y como el iroqués se hablaba y se sigue hablando en Groenlandia, pudiera suceder que de ahí se hubiera dado nombre a esa vasta extensión de terreno, que compite en superficie con Europa, y le supera si adicionamos a la cifra consignada la de los lagos y bahías de que se ha hecho mención.

Ahora bien, como los europeos no tuvieron conocimiento de esta expedición, la historia parte del año 1498 en que Sebastián Cabo, que muchos suponen inglés, pero que era veneciano, puesto que nació en la ciudad de los canales y de los Dux, el año 1474 arribó al Canadá. En la obra de Barrera-Pezzi, «Di Giovanni Caboto, rivelatore del settentrionale emisfero d' América». Venecia, 1881. Capítulo XII, pág. 17, se dice:

«Contaba 24 años su hijo Sebastián, que ya había navegado mucho con su padre siendo niño; cuando aprovechando la carta real dada por el rey al autor de su existencia, se lanzó a la loca aventura de buscar el paso del Norte para ir directamente a las Indias, saliendo de Inglaterra en Mayo de 1498 al mando de dos naves tripuladas por voluntarios, llegando a una latitud tal, que escasamente tenían hora y media de noche, pero a pesar de ir muy avanzado el mes de Julio, los hielos que eran muchos y muy grandes le obligaron a hacer rumbo al Sur, encontrando el continente americano a la altura de la península de Labrador, un poco más al Norte de donde estuvo (Terranova) el año anterior en compañía de su padre; pero como este no era su objetivo no le dieron importancia a este descubrimiento ni uno ni otro, aunque entablaron relaciones con los indígenas.»

Resulta, pues, exacto y comprobado, que Juan Caboto arribó al Canadá en 1497 y su hijo al año siguiente; por tanto hay que reconocer en justicia, que no fué el español Agramonte el descubridor primero, aunque después lo exploraron Gaspar Cortereal, Esteban Gómez, Quesada y Malaespina, los cuales pusieron estos territorios como dependientes del Gobierno de la Florida.

Los marinos vascos, bretones y normandos continuaron los descubrimientos a partir del año 1524 y se hicieron varias tentativas de colonización; mientras tanto y en el año citado el italiano Juan Verrazano, que estaba al servicio de Francia, arribó con varias naves francesas y tomó posesión de todo el litoral de San Lorenzo en nombre de la patria que servía.

Jaime Cartier exploró todo el curso del río San Lorenzo y denominó aquellas regiones Nueva Francia, diciendo en 1534 a su país el valor inmenso de sus territorios y la riqueza grande que contenían, afirmando en la carta que allí podría fundarse la nación más rica del mundo, pero no le hicieron caso.

En 1608 mandó Francia el primer Gobernador, llamado Samuel Champlain, que fué el fundador de Quebec y además descubrió algunos lagos. (Reinaba Enrique IV.)

Veinte años más tarde, el gran Richelieu propuso a Luis XIII la creación de una Compañía internacional canadiense; pero el Rey no le hizo caso tampoco, preocupado hondamente por una nubecilla amorosa con mademoiselle de Lafayette; insistió el cardenal y logró la constitución de la Sociedad, a lo que el monarca no le dió importancia ni se preocupó mucho de ello; era la Corte de Francia un mar de intrigas y de insidias para que un Jefe de Estado tuviese tiempo de nada; le bastaba con oír los chismes palatinos que giraban alrededor de los que disfrutaban su confianza, producidos por los que aspiraban a ella.

El 6 de Septiembre de 1638 nació el Delfín, y Richelieu le habló al Rey en la cámara de la Reina de las insurrecciones constantes de los indios del Canadá, a lo que contestó Luis XIII: «no me habléis de cosas sin importancia, que harto contrariado estoy con que mañana habrá de suspenderse la excursión cinegética, a la que iba a asistir esa beldad revoltosa de Ninon de Lenclos, la culta Srta. de Sendery y la intrigante de Chevreuse». (Memorias de madame de Motteville.)

El año 1542, que fué el mismo de la muerte de Luis XIII, se fundó Montreal.

Reinaba Carlos I en Inglaterra y ya se disponía a intervenir en los asuntos del Canadá, para lo cual había dictado sus órdenes, cuando surgió como un torbellino Oliverio Cromwell en medio de una revolución que trae como consecuencia la proclamación de la República inglesa. Un decreto de la Cámara de los Comunes estableció esa forma

de gobierno en las islas Británicas y abolió la monarquía y la Cámara de los Lores, nombrando un Consejo de 38 miembros, entre los cuales figuraba Cromwell, el cual Consejo ordenó por acuerdo la decapitación de Carlos I, cuya cabeza al rodar bajo el golpe de hacha del verdugo, se llevó las ilusiones de adueñarse del Canadá, en lo cual ya no pensó la república en los doce años que duró, desde 1649 a 1660.

Carlos II Estuardo tuvo un reinado desastroso y no pudo ocuparse de América, le bastó con perseguir a los puritanos y católicos, hacer la paz con Breda y Holanda, vender a Francia (Luis XIV) Dunkerque y Mardich, para que estallara la segunda revolución inglesa.

Mientras tanto Francia en 1671 y 1672 se posesiona de toda la bahía de Hudson y de las tierras que rodean el lago Superior.

Terminada la revolución subió al trono Jacobo II (1685), que no hizo nada; así como tampoco Guillermo III de Orange. La reina Ana I, que intervino en la guerra de Sucesión y autorizó al almirante Rooke para apoderarse de Gibraltar en 1704, tomó parte también en la paz de Westfalia y en el tratado de Utrech (1713), haciendo que en éste se le reconociera la propiedad de la península de Nueva Escocia o Acadia, la isla de Terranova y el comercio exclusivo de toda la bahía de Hudson.

Luego vino la guerra llamada de los siete años, en ella intervino Inglaterra y perdió la isla de Menorca, de la que se apoderó Richelieu; en cambio Britania plantó su bandera en las del Cabo Bretón con todas sus dependencias.

En 1763 se celebró el tratado de París, en el que Francia cedió a Inglaterra todos sus dominios en la América del Norte.

Jorge III reinaba en Inglaterra, que, dueña de casi todo el territorio de los Estados Unidos, tenía constantemente que estar sofocando principios de insurrección hasta que en 18 de Abril de 1775 fué vencido en verdadera batalla el generalísimo inglés Gage de Lexington, y reunidos en Filadelfia en 4 de Julio de 1776, se proclamó la independencia, se hizo la declaración de los derechos y se nombró generalísimo al plantador de Virginia Jorge Washington.

Inglaterra vió un aviso en la negativa para la compra de mercancías de las 96 ciudades que se unieron y como consecuencia de ello y de haber arrojado al mar tres cargamentos de té estalló la guerra en 1774 y el año siguiente ocurrió cuanto queda dicho; aprovechando un momento propio y juzgando como era justo que el Canadá segui-

ría el ejemplo de sus vecinos, pretextando que había sido fiel a la Metrópoli antes de que aspirara a patria propia, dotó al territorio de un Gobierno libre, para que pudiera competir con los Estados Unidos, bajo su protectora dirección, dejando de figurar como posesión conquistada y pasando a ser colonia autónoma.

Como se ve, Inglaterra no se ha distinguido por las arriesgadas empresas de sus descubrimientos, pero se ha apropiado por la ley del más fuerte, muchos territorios que no le pertenecían.

La orografía de este territorio no tiene importancia y no se le puede llamar país montañoso, sino país ondulado; por el O. suben las montañas roquizas, casi sin elevación, que se dirigen a Alaska. Puede únicamente titularse montañoso la parte del SE. que es una continuación de los Alleghanis, cerca del lago Champlain, donde existen innumerables bosques presididos por el monte «Orford», cuya altitud es de 1.372 metros; algunos montes al N. pudieran igualarse con el nombrado, pero están cubiertos de nieve a perpetuidad; sin embargo, en la península del Labrador hay un monte de 2.440 metros según cálculo, pues jamás se ha visto su cumbre a consecuencia de la nieve helada que conserva constantemente.

Después de lo dicho sólo hay ondulaciones o cuchillas, cuya altura fluctúa entre 350 y 900 metros. La región más importante es la de los montes Rocosos, aunque sin pendiente brusca.

A pesar de todo, las aguas corren obedeciendo admirablemente a los declives y formando un sistema hidrográfico, marino, fluvial y lacustre de enorme importancia.

La bahía de Hudson tiene una extensión superficial de un millón 127.000 k², es decir, que dentro de ella caben cómodamente dos Españas y a ella afluyen numerosos ríos. La bahía o golfo de San Lorenzo, que abarca una extensión cuatro veces menor que la de Hudson, pues sólo mide 261.125 k², a la que acude el gran río que lleva el mismo nombre, navegable en toda su extensión canadiense, forma una vía importantísima de comunicación.

Desde el río Mackenzie, que desemboca por NE. en el mar Ártico, hasta el San Lorenzo, que desagua por el SO. por una a modo de guirnalda lacustre, cuyos amplios rosetones son los Grandes Lagos de la América del Norte, se encierra la mayor extensión de agua dulce del mundo.

El Canadá posee más de doscientos lagos.

Los principales rosetones de la guirnalda lacustre a que nos referimos, empezando por el extremo NE., son: el «Gran Lago del Oso», de 119 metros de altitud y 30.600 k² de superficie, o sea una extensión mayor que las provincias de Cuenca y Guadalajara unidas; el «Gran Lago del Esclavo», de 158 metros de altitud y 27.261 k², o lo que es lo mismo la extensión superficial sumada de las provincias de León y Salamanca; el «Athabaska» de 210 metros de altitud y 11.000 k², o sea mil kilómetros mayor que la provincia de Huelva; es la primera fuente del Mackenzie; por el SE. recibe las aguas del río de su nombre y del Peace, y las vierte por medio del río del Esclavo en el Gran Lago del Esclavo.

Siguen a éstos, prescindiendo de otros de menos importancia, el lago «Indio del Sur», que por el río Churchill vierte el sobrante de sus aguas en la bahía de Hudson; el «Winnepogosis», de 289 metros de altitud y 5.402 k², igual a la provincia de Santander; y, por último, el «Winnipeg», con 216 metros de altura y 24.828 de superficie, tan grande como la extensión de Valencia y Albacete unidas; las aguas sobrantes las vierte también en la bahía de Hudson por medio del río Nelson.

Termina la banda lacustre con un grupo de lagos cuyas aguas ocupan 246.000 k², o lo que es lo mismo, media España. El mayor y más occidental de todos es el coloso lago «Superior», de 184 metros de altura sobre el nivel del mar, 300 de profundidad y 82.460 k² de superficie, es decir, doble exactamente que el territorio suizo; le sigue el lago «Huron», de 177 metros de altitud, 325 de profundidad y 58.169 k² de extensión superficial, igual en superficie a la república de El Salvador; el «Michigan», hermano gemelo del anterior, de la misma altitud y un poco más profundo, cuya superficie es 62.464 k², igual al territorio de Bélgica y Holanda unidos (este lago es en la actualidad americano); el «Erie», de 174 metros de altura, 275 de profundidad y 25.650 k², tan grande como las provincias de Navarra y Huesca, finalizando con el «Ontario», de 75 metros de altura y 18.863 k² de superficie; casi siendo el más pequeño es tan grande como las provincias de Lérida y Tarragona juntas.

Estos dos lagos últimos comunicándose entre sí (ya se habrán fijado mis lectores en la diferencia de altitud) desaguan en el majestuoso San Lorenzo un caudal, en periodos ordinarios, de *diez mil metros cúbicos de agua por segundo*. El recorrido de dicho río contando sólo desde su salida del Ontario hasta la desembocadura en el golfo de su nombre

es de unos 1.200 kms., es decir, tanto como cruzar España diagonalmente desde el cabo de Creus al de San Vicente; pero si su curso se contara desde aguas arriba, de los Grandes Lagos, como hacen los franceses con su Ródano, es decir, desde el pequeño río de San Luis que vierte al fondo O. del Lago Superior. o cuando menos desde el lago Nipigon, que se halla al N. del Superior, el recorrido de este grandioso río sería de unos 3.000 kms., o lo que es lo mismo, una vía fluvial que saliendo del Vístula en Varsovia desembocara mezclándose con las aguas del Tajo en Lisboa; sin embargo. el río que describimos es muy pequeño si se le compara con el Amazonas, cuyo curso es de 5.960 kms., que equivale a dos veces el Danubio y una y media el Volga.

Este monumental río, llamado por los brasileños el *Mediterráneo americano*, siente las mareas a mil kilómetros, tiene sus tempestades, sus olas algunas veces se elevan a gran altura y vierte en el océano 300.000 metros cúbicos de agua por segundo.

Para no alargar demasiado esta pequeña descripción hidrográfica, diré que la importante vía fluvial del San Lorenzo tiene una cuenca de recepción de 1.300.000 k² (el Amazonas, de 4.800.000, y el Duero 78.993); que a la bahía de Hudson desaguan ríos cuya cuenca total puede estimarse en 3.750.000 k², vertiendo ambos en el Océano Atlántico; que el resto de las aguas, excepto una pequeña parte que va al Missisipí, vierten al Mackenzie, cuenca que con su mayor originario el Athabaska mide de 3.500 a 4.000 k² y está nueve meses del año helada, quedando sólo para el Pacífico 377.000 k² de la del Yukon, que desemboca en el mar de Bethin, y 1.000.000 k² de la cuenca de las Cordilleras que también desaguan en este mar, o lo que es lo mismo, prescindiendo de la cuenca en cierto modo neutral del Mackenzie, 5.000.000 de kms. vierten aguas al Atlántico y sólo 1.377.000, la cuarta parte, lo hacen al Pacífico; dato suficientemente expresivo para hacerse cargo a grandes rasgos de la hidrografía de la región, que siendo la más importante del mundo, proporciona al Canadá una reserva de fuerza hidráulica, que se ha evaluado por T. B. Challies en 25 millones 683.007 caballos de vapor, lo cual, según el geógrafo nombrado, representaría a razón de 22 toneladas de carbón por caballo-año, una explotación anual de 505.000.000 de toneladas.

También nos dice Challies en su obra «La fuerza hidráulica norteamericana»: «En la actualidad se aprovechan unos 550.000 caballos;

sólo la provincia de Ontario desarrolla unos 350.000, entre ellos 245.000, que el año 1916 ascenderán a 502.000, se obtienen del lado canadiense de las famosas cataratas del Niágara (trueno de las aguas), entre el Erie y el Ontario, mientras los norteamericanos sólo aprovechan 230.000, o sea en junto y cuando toda la explotación esté en pleno desarrollo, 732.000 caballos de vapor, o lo que es lo mismo, próximamente la quinta parte de la fuerza total que encierra el Salto del Niágara, pues su altura media de 50 metros de salto y un caudal corriente de 7.000 metros cúbicos por segundo representa una fuerza sobre eje de volante de tres y medio millones de caballos de vapor a repartir entre las dos naciones».

Como no soy docto en esta materia de cuanto va entre comillas, dejo la responsabilidad al ingeniero geógrafo Challies y sólo digo que la Naturaleza ha sido bien pródiga con aquellas regiones.

Antes de cerrar este punto para entrar en la parte política, diré dos palabras del clima del Canadá, que también presenta sus rarezas para estar bañado por el Océano Ártico.

Este territorio tiene su parte más habitada en el E. y SE., por tanto puede considerarse comprendida entre los paralelos de San Petersburgo y París; el primero corta la isla de «Akpatak», que está situada al N. de la península de Labrador y en la bahía de «Ungava»; la segunda línea pasa por debajo de París, bordea la costa Norte de la península de Bretaña y entra en el Canadá por San Juan, atraviesa a Nueva Brunswick y pasa al S. de Quebec y al N. de Montreal, o sea entre los paralelos 48 y 60; sin embargo, no tiene clima tan suave como su similar zona Europea. La isoterma anual de 4º de San Petersburgo, paralelo 60, es la media de Quebec, paralelo 49; la isoterma anual de 11º de París sale del Canada y cruza a la altura de Nueva York. El paralelo 60 del Canadá tiene una isoterma anual por debajo de 0º (6 ½ bajo cero en la bahía de Hudson) es decir, que la temperatura media anual de la región más intensamente habitada del Canadá es la media de San Petersburgo, con extremas mucho más fuertes, pues tomando la de Ottawa, paralelo 48, como medida de esta región canadiense, sus oscilaciones son de 14º en Enero y 20º en Julio, mientras en San Petersburgo, paralelo 60, se conservan entre 10º y 17º. El mismo Quebec de frío glacial en invierno, tiene insufribles días tórridos en verano, y en Montreal donde baja el termómetro con frecuencia a 12º bajo cero, subió el 17 de Agosto de 1913 a 31º a la sombra.

Estas manifestaciones de la naturaleza separan por completo la simetría de clima, que debiera existir dentro de los mismos paralelos; por eso en el Canadá se ve en regiones idénticas a las rusas, una formidable vegetación que no conocen en Europa.

Hasta ahora he hablado de lo que pudiéramos llamar Canadá histórico, orográfico e hidrográfico; corresponde tratar por tanto la parte político-comercial.

Esta gran colonia se dividió hasta hace poco en provincias, territorios y distritos; tres categorías con arreglo a la densidad de población.

Las primeras eran: Ontario, Quebec, Nueva Brunswick, Nueva Escocia, Manitoba, Colombia británica, Isla del Príncipe Eduardo, Alberta y Saskatchewan; la primera con más de 2 millones de habitantes y la última con menos de 50.000.

Los territorios eran tres: Assiniboia, Athabaska y Yukon y los distritos cuatro: Mackenzie, Franklin, Keewatin y Ungava, los cuatro últimos menores de diez mil almas.

A handwritten signature in dark ink, reading "Eduardo Moreno". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending from the end of the name.

(Concluirá)

Del Cuerpo de Correos.

LAS GRANDES COLONIAS

(Conclusión.)

En 1906 acordaron las Cámaras, a propuesta de la de los Comunes, dar nueva división al territorio, teniendo como principal objeto la supresión de altos cargos, y prescindiendo del número de habitantes se hicieron y delimitaron doce estados, poniendo al frente de cada uno un gobernador encargado de regirlo; nombramiento que hace el representante del rey de Inglaterra de acuerdo con el Consejo de Ministros, que también se llamo Consejo Federal. Se denominan estos estados: «Franklin», que comprende todas las tierras separadas del continente, hasta el Cabo de Columbia en la tierra de Grant, que se halla a los 85°, 20' y 32" de latitud N.; «Yukon», que forma el extremo NO. para cubrir toda la frontera de Alaska; «Mackenzie», que ocupa el norte centro del territorio, extendiéndose desde el sur de Franklin, a encerrarse entre la bahía de Hudson y Yukon, siendo el mayor de todos en superficie. Al Sur de Yukon se halla el de «Columbia Británica», que por la parte meridional llega a unirse con los de Washington e Ydaho y por el O. todo al Pacífico. «Alberta, Saskatchewan y Manitoba», forman al S. de Mackenzie y al N. de los de Montana y Dakota septentrional, que como los dos limitrofes de Colombia Británica, pertenecen a los Estados Unidos; Manitoba participa también de costas a la bahía de Hudson. «Ontario» está limitado por el Norte por las aguas de esa inmensa bahía, que bien merece como se lo dan algunos, el nombre de mar de Hudson, y al S. por el es-

tado norteamericano de Minesota y los lagos Superior, Huron, Georgia, Erie y Ontario, llegando por el E. al de Nueva York. «Quebec», que sale al mar de Hudson por el NO., bahía de James; limitando por el S. con los norteamericanos de Vermont, Nueva Hampshire y Maine. «Labrador», que abarca desde el N. de Quebec al estrecho de Hudson y desde la bahía de este nombre hasta New Fundland por el E. «New Fundland», que comprende la parte oriental de la península de Labrador, desde la isla Aulezawik hasta el estrecho de Belle Isle, la isla de Terranova, la de San Juan y la del Príncipe Eduardo; y el de «Nueva Escocia», con su dependencia la isla del Cabo Bretón.

Para anotar poblaciones importantes, he de decir, que en las márgenes y proximidades de la grandiosa arteria fluvio-lacustre, subordinada al espléndido San Lorenzo, se asientan las mayores urbes, las grandes ciudades canadienses, excepción hecha de la moderna, bellísima floreciente Winnipeg, que se halla situada, majestuosa y risueña, a la orilla del lago de su nombre, como presidiendo el tráfico que se agolpa en sus orillas, y la comercial y próspera Vancouvert, que es puerto del Pacífico y parece vigilar con ojos gigantescos la ruta de sus buques que traen y llevan mercancías en abundancia del Japón.

Contando de E. a O., las ciudades que pasan de 25.000 habitantes son: Quebec, del estado de su nombre, con 78.000 habitantes; Montreal, también de Quebec, con 563.000; Ottawa, capital de la federación y residencia del Gobierno y de las Cámaras con 84.000; Toronto, con 470.000; Hamilton, con 84.000; London, con 46.000 y Fort William con 28.000, todas del estado de Ontario y colocadas en las márgenes o proximidades del San Lorenzo o en el borde N. de los grandes lagos. Montreal sobre los ferrocarriles de Halifax a Vancouvert y Quebec a Detroit (E. E. U. U.); en el primero están también la capital y las demás, menos Toronto y Hamilton, que se hallan sobre la segunda línea férrea nombrada. Siguen Winnifreg, del estado de Manitoba y sobre el primer ferrocarril anotado, con 200.000 almas. Sobre esta misma línea se encuentra Regina, con 42.000, y a 43 kms. Moose, 25.000, y Sackatoon, también de 25.000 sobre la línea del Norte y en el estado de Saskatchewan; Calgary y Eduronton, con 74 y 53.000 respectivamente en el principio y fin de un ferrocarril que se dirige al Norte del Alberta Vancouvert; del estado de Columbia Británica, con 140.000, y Victoria, capital de la Isla de Vancouvert, con

lifax, de 46.000 habitantes, puerto de Nueva Escocia, el, primero que visitan los vapores que vienen de Inglaterra y punto de arranque de la línea transcontinental.

Es decir, que de una densidad de población de 1.775.000 habitantes distribuidos en ciudades mayores de 25.000, más de las tres cuartas partes se hallan a orillas de aguas subordinadas al curso del grandioso San Lorenzo.

De todas las nombradas Montreal es la primera, puerto sobre el San Lorenzo, cuya extensión es capaz para más de cien navíos, con calado de 35 pies, y aunque sólo tiene acceso siete meses del año, hace tráfico tan intenso, que pasa con facilidad a los de Boston y Filadelfia, contándose hoy en importancia el segundo de América Septentrional. Su navegación oceánica anual llega a 750 vapores con más de dos millones y medio de toneladas y la fluvial a 11.900 con 5 millones. Los ingresos brutos del puerto alcanzan 5.500.000 francos. Su industria pasa de 700 millones de inversión; es también la primera entidad bancaria, ascendiendo el capital de sus bancos a 65 millones de dollars. Tiene esta urbe un sello francés muy marcado.

Sigue en importancia Toronto, a orillas del Ontario, de típica marca anglosajona, con espléndidos edificios, soberbias residencias, exquisita urbanización, cuyo amillaramiento llega a la bonita cifra de dollars 451.136.700, y cuyos bancos pasan de 200 millones de pesetas; tiene mil fábricas que absorbieron 890 millones de pesetas, fabricándose anualmente 340 millones de productos y se pagan por jornales 200 millones.

Y para terminar este preliminar bosquejo geográfico-comercial, tomo los siguientes datos de *Statistical year book of Canada*, que se publica en Ottawa: los productos derivados de la leche, manteca, leche condensada, etc., llegan anualmente a un valor de 500 millones de pesetas; que la suma de la producción minera alcanza la cifra de 680 millones; los granos llegan a 180 millones de hectolitros; la importación asciende a 700 millones de pesetas de los Estados Unidos, 300 de Inglaterra, 50 de Alemania, 30 de Francia, etc., en total de 1.800 millones y que el tráfico llega a 2.750 millones.

La producción de manufacturas a 4.000 millones y el capital invertido en los ferrocarriles es de 6.300 millones de pesetas.

En la Habana se ha editado un libro, que tengo a la vista y se titula: «How Canada es governed», traducido al castellano con el título

de «Cómo se gobierna el Canadá», y de él tomo las siguientes notas:

El Canadá está en la actualidad regido por el acta promulgada en 1.º de Julio de 1867, basada en el principio de división de atribuciones entre el Gobierno Central y los provinciales.

El Gobernador general puede poner veto a toda ley provincial que lo estime conveniente, siempre que lo haga dentro del año, a partir de la fecha en que fué promulgada.

El Poder Legislativo reside en el representante del Rey de Inglaterra, que lo comparte con el Parlamento, el cual está compuesto del sistema bicameral; tiene opción a presidir el Senado o el Congreso. Los senadores son siempre vitalicios y nombrados por el Gobernador general en Consejo de Ministros; han de ser súbditos del Rey, con treinta o más años de edad, residentes en el estado que representan y propietarios por un mínimo de 4.000 dollars.

El Congreso o Cámara de los Comunes se elige por sufragio masculino, por un periodo de cinco años y sobre la base del número de habitantes; como los senadores, han de ser súbditos británicos y tener una residencia mínima de tres años en el país y 2.500 dollars de propiedad. Unos y otros tienen asignada una gratificación anual de 2.500 dollars (12.500 pesetas), con la obligación de asistir a todas las sesiones, y a menos que no se justifique la ausencia por fuerza mayor le son rebajados 15 dollars por cada falta.

El poder ejecutivo reside en el Gobernador general, que es el representante nato de S. M. británica, y en el Consejo privado, que está formado por un Presidente sin cartera y trece ministros, que se hallan al frente de los siguientes departamentos: Agricultura, Comercio y Tráfico, Correos, Ferrocarriles y Canales, Hacienda, Aduanas, Rentas interiores, Justicia, Marina y Pesca, Milicia y Defensa, Interior, Obras públicas y Estado.

El Gobernador general tiene asignado un sueldo de 10.000 libras esterlinas y otro tanto para gastos de representación.

Los ministros sólo cobran 4.000 libras anuales, sin más emolumentos por ningún concepto.

Las comunicaciones están en esta Colonia en todo su desarrollo, siendo un factor importantísimo la navegación lacustre y fluvial, puesto que las poblaciones se crean al abrigo de las líneas de comunicación y de los centros comerciales.

En Europa las líneas terrestres, fluviales y marítimas se crean so-

bre la base de poblaciones importantes que aseguran el tráfico, y por ende los intereses del capital invertido. En América es todo lo contrario, las poblaciones importantes se forman con el impulso de las comunicaciones y por esta razón afluyen a los puertos lacustres, fluviales o marítimos y a las líneas férreas.

Cuando los fenicios vinieron a España establecían mercados, centros comerciales y medios de comunicación con sus propias naves, de rico cedro del Líbano, y en torno de estos centros se crearon infinitas ciudades, haciendo por este medio que los habitantes dispersados se reuniesen formando urbes. Así se han ido creando las poblaciones y luego las vías han ido en su busca para florecer, contribuyendo al desarrollo de lo que hallaban a su paso.

Ahora nos encontramos con que el progreso de los medios comunicativos está en todo su esplendor y se tienden los railes, se establecen las líneas de vapores por vías fluviales o lacustres, sin pensar en los núcleos de población, y corren al lado de estas vías los que quieren establecer industrias, montar sus fábricas o vender sus productos; por eso el Canadá ha trazado sus líneas férreas lo más cerca que ha podido de los Estados Unidos y en seguida se han visto surgir ciudades, levantándose en ellas buen número de tubos de ladrillo o hierro, que son como especie de vigías de la industria existente dentro de las metrópolis, que dominan con su altura, lanzando al viento densas columnas de humo, que es a guisa de aliento que sale de los inmensos pulmones fabriles.

En la navegación lacustre, miles de vapores de todos tamaños surcan las aguas para comerciar y transportar a los habitantes canadienses. Desde el lago del Esclavo, sale el río Mackenzie, que es navegable sólo en siete meses del año y aunque su cauce es aumentado por más de cuarenta afluentes, llega un momento que, caminando hacia el polo, el líquido se solidifica y hace imposible la continuación de las naves, que dejan el paso a los trineos, medio de locomoción único en aquellas gélidas regiones.

El Yukon no es navegable a causa de las continuas bajas temperaturas, tiene una isoterma de 6'50 bajo cero y aunque un par de meses pudiera navegarse en él, se prefieren los renos para que arrastren los trineos, llevando a veces más velocidad que nuestras conducciones aceleradas, y transportando cantidades de mercancías muy superiores a las que podría llevar una diligencia común.

Toda la parte Norte, como está poco poblada, no dispone de otros medios de comunicación que los apuntados y de los caminos naturales que enlazan unos lagos a otros por los cuales se circula en unos carruajillos especiales, muy ligeros y casi todos de dos ruedas, aunque esto no obsta para que se vea al correo en seria diligencia atravesar por las carreteras que ha señalado el continuo pasar de los habitantes.

La parte Sur y más aún la Sudeste varía por completo, puesto que allí está concentrada la vida, la potencialidad productora y los grandes centros receptores.

Todos los lagos tienen su navegación interior, con vapores de carga y de pasajeros y existen líneas expresas o directas en combinación con los ferrocarriles.

En la actualidad hay abanderados en el Canadá, para la navegación fluvio-lacustre, más de 8.000 buques con millón y medio de toneladas. Esta navegación ha adquirido un desarrollo enorme, merced a la hermosa red de canales, que unen los ríos con los lagos, y en cuya construcción ha invertido el Gobierno del Canadá unos cien millones de dollars (quinientos millones de pesetas).

La más importante vía fluvial es el San Lorenzo, puesto que se puede ir sin obstáculo desde el Océano al lago Superior, y si bien hay rápidos y cascadas, se evitan por medio de canales.

Se salva el salto de Saint Louis, cerca de Montreal por el canal de Lachine, que mide 15 kilómetros; los rápidos de los Cedres del Coteau, de Long-Sault, de los Galops y otros de menos importancia, por los canales de Beauvais, cuya longitud es de 21.138 metros; del Cornwall de 41 kilómetros, y el de Williamsburg, que tiene una largura de 22.331 metros. Las cataratas del Niágara se salvan por el de Welland, que mide 43.792 metros; el de Soulanges también debe citarse, así como el de Saguenay, que une el río con el lago de San Juan.

El Mississauga, pone en contacto las aguas de los lagos Georgia (bail del Huron), y Huron con el Wennabigun.

De la bahía de Georgia sale otro canal que va al Nippissing. Una magnífica arteria une los lagos Superior y Huron en Sault Saint Mary. Otra gran vía sale del Nippissing y va al río Ottawa, el cual a su vez tiene también sus canales para unir otra serie de lagos pequeños.

Tres magníficas vías de canal salen de Montreal, que se llaman: Grenville, Carillon y Rideau, este último, que parte del extremo E. del lago Ontario y termina en la orilla derecha del río Ottawa, enlaza

por medio de vapores que se mecen en sus aguas, las ciudades de Kingston y Ottawa. Los lagos Nipigon y Superior se comunican entre sí por otro canal. Dos salen del Ontario a la bahía Quinto, otros dos unen el San Lorenzo con el lago Champlain, y por último, desde el Winnipeg se utiliza el río Albany para pasar por los lagos Seul y San José, llegando a la bahía de James, en el mar de Hudson.

Existen muchos más de pequeña longitud, que unen ríos o lagos de poca importancia y por los que circulan pequeños vaporcitos cuyo calado no excede de ocho a diez pies.

La red de ferrocarril es también bastante extensa llegando a 36.125 kms. de recorrido, que han costado poner en explotación normal 6.700 millones de pesetas.

La Compañía más poderosa es «The Canadien Pacific», dueña ella sola de 28.298 kms. de vía y de 96 vapores, que en combinación con sus trenes, surcan ríos, canales y lagos, conduciendo viajeros y mercancías.

La línea transcontinental, que va de Halifax a Vancouvert mide 6.028 kms., y sus principales puntos de enlace son: Montreal, con líneas a Quebec, otra a Toronto y Hamilton, otra a Newport y otra a Noming y Aylmer, sobre la misma línea de Vancouvert, de donde parte un ramal a Prescott.

De Ottawa una línea Broockville.

De Reufrew a Kingston y a Eganville otra.

De Matawa a Los Quinze.

De Subdury a Toronto una y Duluth en el lago Superior otra.

De Port Arthur una línea de vapores por el lago Superior y Sault Sainte Marie al lago Huron terminando en Owel Sound, donde parte un ferrocarril a Toronto.

En Winnipeg se bifurcan: una línea de vapores, que por un canal va al lago de su nombre y cinco líneas férreas.

En Brandon, Kirkella, Woiseley, Regina, Moose, Jaw, Coleridge, Macleod, Fort Stelle y Rewelstoke, también se bifurcan otros ramales, algunos de bastante longitud.

Además son ferrocarriles importantes los de Halifax a Santamaría.

De Halifax a Mineapolis por Saint Paul.

De Saint Paul parten líneas a Minot, Little Falls, Helena, Bulte y Ciouw City.

La línea transcontinental cuenta a su llegada a Vancouvert con una

flota de vapores que hacen el trayecto a Yokoama en 11 días y a Hong-Kong en 18, por tanto puede irse desde Halifax a esos puntos en 15 y 22 días respectivamente. Estos vapores son propiedad también de la Compañía de Ferrocarriles.

La correspondencia para esta Colonia ha de cursarse por vía Inglaterra y habrá de incluirse en los despachos de London City por las oficinas de Madrid, Madrid Alcance Norte, Ambulante ascendente del Noroeste, Ambulante del Norte expreso y correo, Bilbao, Barcelona y Ambulante de Port-Bou, para utilizar las conducciones marítimas semanales que parten de Liverpool a Quebec, con escala en Rimouski, puerto sobre el río San Lorenzo, que sólo tarda siete días; de Liverpool a Halifax directa en seis días o con escala en San Juan de Terranova en siete, Compañía «Allan Line und Canadian».

Ahora bien, esta correspondencia puede incluirse en el despacho de Nueva York, por las oficinas nombradas, menos el expreso del Norte, la estafeta alcance del Norte en Madrid y la ambulante de Port-Bou, para embarcar en El Havre en una conducción marítima francesa directa de la «Compañía general Trasatlántica», que hace la travesía de 3.171 millas en seis días y seis horas; en Boulogne en una de la «Hamburg Amerika Linie», que verifica el viaje en seis y medio días; en Cherbourg en otra de la misma casa alemana, que lo hace en siete; en otra americana de la Compañía «América Linie», que también embarca en Cherbourg y que atraviesa el océano en seis días.

Esta correspondencia en cuanto llega a Nueva York puede continuar por un ferrocarril directo a Montreal de la Compañía «Grand Trunk Pacific Railway» en doce horas, con tres expresos diarios que salen de Nueva York a las 8'45, 12'30 y 18'55.

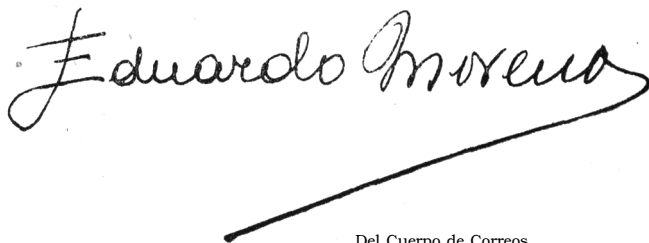
Las oficinas de Irún y San Sebastián la incluirán siempre en el despacho de Bordeaux-París II en primera expedición y Bordeaux-París III en la segunda.

El ambulante de Port-Bou, cuando no lo haga en el de Londres City, la dará por el despacho de Cette-París, en expedición de correo; en el de Toulouse-Chateauroux en rápido (cuando funciona), y en el de Bordeaux-París rápido, cuando se trata de la expedición de expreso.

Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de la Palma, la pueden incluir en el despacho que forman a la Habana, por vapores españoles de la «Compañía Trasatlántica», para con-

tinuar desde la capital de Cuba en otros de la «Peninsular y Occidental S. S. C^o», que van en un día o menos a Tampa, siguiendo luego por el ferrocarril de este punto a Nueva York.

Por último, la Compañía de navegación «Canadian-Australian Royal Mail», tiene establecida una línea quincenal de vapores correos, que zarpan de Vancouver y que tocando en Victoria (Isla de Vancouver), Honolulu (Islas Hawaii), Suva (Islas Fidji) y Brisbane, van a Sydney en 22 días, cubriendo una distancia de 7.200 millas.

A large, elegant handwritten signature in dark ink, reading "Eduardo Moreno". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline that extends to the right.

Del Cuerpo de Correos.